

DAIMLERCHRYSLER



Q3 2005

Zwischenbericht

Inhalt

4 Lagebericht

9 Mercedes Car Group
10 Chrysler Group
11 Nutzfahrzeuge

12 Financial Services
13 Übrige Aktivitäten

14 Quartalsabschluss
19 Konzernanhang
35 Finanzkalender

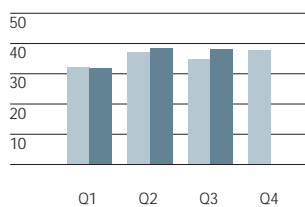
Q3

DaimlerChrysler-Konzern

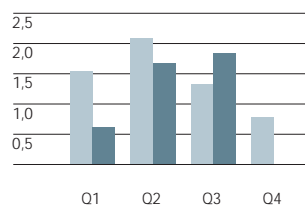
In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	46.007	38.155	34.891	+9
Westeuropa	14.081	11.678	11.162	+5
Deutschland	6.107	5.065	5.224	-3
USA	21.023	17.435	15.584	+12
Übrige Märkte	10.903	9.042	8.145	+11
Beschäftigte (30.09.)		388.014	386.195	+0
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.698	1.408	1.436	-2
Sachinvestitionen	2.038	1.690	1.770	-5
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.868	4.037	2.873	+41
Operating Profit	2.216	1.838	1.332	+38
Konzernergebnis	910	755	951	-21
je Aktie (in US \$/€)	0,89	0,74	0,94	-21

¹ Umrechnung: € 1 = US \$1,2058 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09.2005).

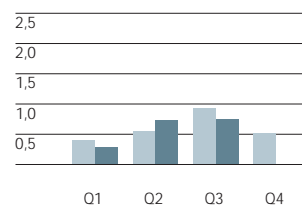
Umsatz
in Milliarden €



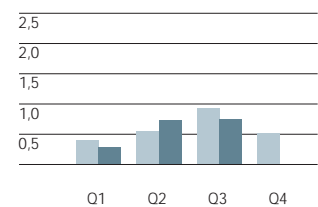
Operating Profit
in Milliarden €



Konzernergebnis
in Milliarden €



Ergebnis je Aktie
in €



■ 2004 ■ 2005

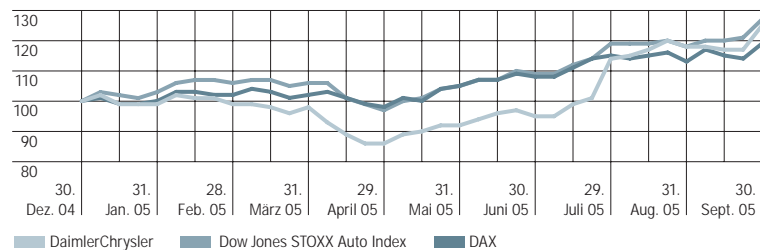
Q1-3

DaimlerChrysler-Konzern

In Millionen	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	US \$ ¹	€	€	
Umsatz	130.615	108.322	104.314	+4
Westeuropa	41.230	34.193	35.633	-4
Deutschland	17.919	14.861	16.254	-9
USA	59.043	48.966	48.201	+2
Übrige Märkte	30.342	25.163	20.480	+23
Beschäftigte (30.09.)		388.014	386.195	+0
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	4.920	4.080	4.074	+0
Sachinvestitionen	5.753	4.771	4.766	+0
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	13.271	11.006	10.518	+5
Operating Profit	4.988	4.137	4.969	-17
Konzernergebnis	2.146	1.780	1.940	-8
je Aktie (in US \$/€)	2,12	1,76	1,92	-8

¹ Umrechnung: € 1 = US \$1,2058 (unter Berücksichtigung der Noon Buying Rate vom 30.09.2005).

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Lagebericht

- Konzern-Operating Profit deutlich auf € 1.838 (i. V. € 1.332) Mio. gestiegen
- Konzernergebnis von € 755 (i. V. € 951) Mio.
- Ergebnis je Aktie von € 0,74 (i. V. € 0,94)
- Umsatzanstieg auf € 38,2 (i. V. € 34,9) Mrd.
- Für Gesamtjahr 2005 ohne Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart weiterhin leichter Anstieg des Konzern-Operating Profit gegenüber dem Vorjahr (€ 5,8 Mrd.) erwartet

Geschäftsentwicklung

Abschwächung bei Weltwirtschaft und Automobilkonjunktur

- Im dritten Quartal 2005 hat die wirtschaftliche Entwicklung nochmals an Dynamik verloren, dies gilt auch für die wichtigen Volkswirtschaften USA und China. Die Weltwirtschaft bewegte sich insgesamt aber weiterhin auf einem solidem Wachstumskurs. Steigende Zinsen und vor allem die nochmals kräftig gestiegenen Rohölpreise dämpften das Wachstum weltweit. In Westeuropa war die Inlandsnachfrage unverändert schwach. In Japan gab es dagegen weitere Anzeichen für eine Erholung der Wirtschaft. Die meisten Schwellenländer zeigten ebenfalls ein erfreuliches Wachstum.
- Die globale Automobilkonjunktur blieb auch im dritten Quartal auf Wachstumskurs, die Zuwachsraten waren angesichts nochmals deutlich gestiegener Rohölpreise jedoch etwas geringer als im ersten Halbjahr. Die Märkte in Westeuropa, den USA und Japan entwickelten sich insgesamt stabil. China hat nach einer vorübergehenden Schwächephase wieder an Dynamik gewonnen. Gleichzeitig setzte sich in den wichtigsten Märkten Südamerikas die erfreuliche Absatzentwicklung fort. Die weltweite Nutzfahrzeugnachfrage lag insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau.

Kräftiger Absatz- und Umsatzanstieg im dritten Quartal

- DaimlerChrysler konnte vor allem aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte der Mercedes Car Group und der Chrysler Group sowie der signifikanten Absatzsteigerung des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge im dritten Quartal seinen Absatz gegenüber dem Vergleichsquarter des Vorjahres weltweit um 9% auf 1,2 Mio. Fahrzeuge steigern.
- Die Absatzentwicklung bei der Mercedes Car Group war im dritten Quartal sehr erfreulich: Der Absatz erhöhte sich um 6% auf 310.900 Fahrzeuge. Die Chrysler Group hat die Fahrzeugauslieferungen um 12% auf 663.400 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gesteigert; auch die Verkäufe an Endkunden nahmen um 13% auf 736.200 Fahrzeuge zu. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge legte der Absatz um 9% auf 210.400 Lkw, Transporter und Busse zu.
- Der Konzernumsatz von DaimlerChrysler stieg infolge des höheren Absatzes um 9% auf € 38,2 Mrd.

Personalanpassungen in der Mercedes Car Group in Deutschland

- Ende September hat der Vorstand für das Geschäftsfeld Mercedes Car Group ein Abbauziel von 8.500 Stellen an den deutschen Standorten festgelegt.
- Die Personalanpassungen sollen durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Verlauf der nächsten zwölf Monate erreicht werden. Sie tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit von Mercedes-Benz durch eine Erhöhung der Produktivität deutlich zu verbessern. Mit den Maßnahmen wird auch ein Beitrag zur nachhaltigen Absicherung der Produktion am Standort Deutschland geleistet. An der Vereinbarung »Zukunftssicherung 2012« aus dem Jahr 2004, die bei Personalanpassungsbedarf in einem ersten Schritt Freiwilligkeit vorsieht, hält DaimlerChrysler fest.
- Durch die Ausscheidensvereinbarungen werden Belastungen von rund € 950 Mio. entstehen; der größere Teil davon wird voraussichtlich im vierten Quartal 2005 anfallen.

Ertragslage

Konzern-Operating Profit gegenüber Vorjahr deutlich gestiegen; positiver Ergebnistrend bei der Mercedes Car Group bestätigt

- DaimlerChrysler erzielte im dritten Quartal einen Operating Profit von € 1.838 Mio. gegenüber € 1.332 Mio. im Vorjahr. Alle automobilen Geschäftsfelder haben mit Ergebnisverbesserungen zu dieser positiven Entwicklung beigetragen.
- Die gegenüber dem dritten Quartal des Vorjahres gestiegenen Material- und Rohölpreise wirkten sich auf den Operating Profit aller Fahrzeuggeschäftsfelder belastend aus. Darüber hinaus schlugen sich in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group und Nutzfahrzeuge im Vergleich zum dritten Quartal 2004 weniger günstige Sicherungskurse beim US-Dollar nieder.

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04
	US \$	€	€
Mercedes Car Group	526	436	304
Chrysler Group	374	310	217
Nutzfahrzeuge	600	498	159
Financial Services	492	408	412
Übrige Aktivitäten	292	242	258
Eliminierungen	(68)	(56)	(18)
DaimlerChrysler-Konzern	2.216	1.838	1.332

- Die Mercedes Car Group erzielte im dritten Quartal ein höheres Ergebnis und setzte damit den positiven Ergebnistrend fort. Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere die eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen sowie der höhere Fahrzeugabsatz. Auch die Chrysler Group konnte in einem schwierigen Marktumfeld den Absatz weiter steigern und einen Operating Profit über dem Vorjahresniveau erreichen. Der Operating Profit des Geschäftsfelds Nutzfahrzeuge lag deutlich über dem Vorjahresergebnis; im Operating Profit sind in beiden Jahren Sonderfaktoren zu berücksichtigen. Trotz eines gestiegenen Zinsniveaus vor allem in den USA konnte Financial Services aufgrund niedrigerer Risikokosten ein Ergebnis auf Vorjahresniveau erzielen. Bei den Übrigen Aktivitäten lag der Operating Profit leicht unter dem durch einen Sonderertrag beeinflussten Vorjahreswert.
- Im dritten Quartal erwirtschaftete die **Mercedes Car Group** einen Operating Profit von € 436 (i. V. € 304) Mio. und konnte damit die im zweiten Quartal erreichte Trendwende bestätigen.
- Zur Ergebnisverbesserung trugen insbesondere die eingeleiteten Effizienzsteigerungsmaßnahmen im Rahmen des Programms CORE bei. Den positiven Ergebniseffekten durch den höheren Absatz stand ein aufgrund des Modellwechsels der S-Klasse ungünstigerer Modell-Mix gegenüber. Die Sicherungskurse beim US-Dollar waren im Vorjahr günstiger als im dritten Quartal 2005. Nach dem positiven Entscheid des Europäischen Gerichtshofs im Verfahren um die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln haben wir eine hierfür gebildete Rückstellung in Höhe von € 60 Mio. erfolgswirksam aufgelöst.
- Die Ende September 2005 angekündigten Personalabbau-maßnahmen haben sich im Operating Profit des dritten Quartals noch nicht ausgewirkt.
- Die **Chrysler Group** erzielte in einem schwierigen Marktumfeld einen Operating Profit von € 310 Mio. gegenüber € 217 Mio. im Vorjahr. Der Anstieg resultierte aus gestiegenen Fahrzeugauslieferungen und geringeren Restrukturierungsaufwendungen. Diese positiven Effekte wurden durch eine leicht negative Netto-preisentwicklung sowie die finanzielle Unterstützung in Höhe von € 57 Mio. für unseren Lieferanten Collins & Aikman teilweise ausgeglichen.
- Im Operating Profit des dritten Quartals 2004 waren Restrukturierungsaufwendungen von insgesamt € 104 Mio. enthalten.

	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04
	US \$	€	€
	(610)	(506)	1.646
	1.334	1.106	1.041
	2.093	1.736	895
	1.352	1.121	1.105
	730	605	477
	89	75	(195)
	4.988	4.137	4.969

- Das Geschäftsfeld **Nutzfahrzeuge** setzte den positiven Trend des laufenden Jahres fort und steigerte den Operating Profit im dritten Quartal von € 159 Mio. auf € 498 Mio. Hierin enthalten sind Wertberichtigungen von € 63 Mio., die im Rahmen des geplanten Verkaufs aller wesentlichen Bestandteile unserer Tochtergesellschaft American LaFrance notwendig wurden. Das Vorjahresergebnis war durch Aufwendungen in Höhe von € 405 Mio. belastet, die im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) standen. Darüber hinaus resultierte im Vorjahr aus der Rückabwicklung des Motoren Joint Ventures mit Hyundai Motor ein Ertrag von € 60 Mio.
- Ausschlaggebend für den Anstieg des Operating Profit waren die positive Absatzentwicklung in allen Geschäftsbereichen und insbesondere der internationale Markterfolg der Produkte des Geschäftssegments Lkw. Effizienzverbesserungen im Rahmen der Umsetzung des Programms »Global Excellence« trugen ebenfalls zum höheren Ergebnis bei. Hierdurch konnten Ergebnisbelastungen aus Rohmaterialverteuerungen und aus verschlechterten Sicherungskursen beim US-Dollar mehr als ausgeglichen werden.
- Das Geschäftsfeld **Financial Services** erzielte im dritten Quartal 2005 einen Operating Profit von € 408 Mio. gegenüber € 412 Mio. im Vorjahr. Die stabile Ergebnissituation im dritten Quartal war im Wesentlichen auf die anhaltend positive Entwicklung der Risikokosten sowie im Vergleich zum Vorjahr geringere Belastungen aus dem Engagement bei Toll Collect (– € 15 Mio.; i. V. – € 119 Mio.) zurückzuführen. Negativ wirkte dagegen das gestiegene Zinsniveau, insbesondere in den USA.
- Die **Übrigen Aktivitäten** erreichten im dritten Quartal 2005 einen Operating Profit von € 242 Mio. gegenüber € 258 Mio. im Vorjahr. Im Vorjahresergebnis war ein Ertrag von € 120 Mio. enthalten, der aus dem mit Bombardier geschlossenen Vergleich zur Beilegung aller Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Veräußerung der DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz) resultierte.
- Im abgelaufenen Quartal leistete die EADS unter anderem aufgrund höherer Airbus-Auslieferungen einen gestiegenen Ergebnisbeitrag zum Operating Profit. Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway trug weiterhin positiv zum Konzernergebnis bei.

Überleitung vom Operating Profit des Konzerns zum Ergebnis vor Finanzergebnis

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04
	US \$	€	€
Operating Profit	2.216	1.838	1.332
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(382)	(317)	(206)
Operatives Beteiligungsergebnis	(299)	(248)	(101)
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(1)	(332)
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.534	1.272	693

Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	
	US \$	€	€
	4.988	4.137	4.969
	(1.072)	(889)	(619)
	(648)	(537)	(107)
	(9)	(8)	(372)
	3.259	2.703	3.871

- Das **Finanzergebnis** belief sich im dritten Quartal auf –€ 9 (i. V. € 167) Mio. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem um € 94 Mio. auf € 144 Mio. rückläufigen Beteiligungsergebnis, das im Vorjahr durch den Ertrag von € 252 Mio. aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der Hyundai Motor Company (HMC) positiv beeinflusst war. Gegenläufig verbesserten sich die anteiligen Ergebnisbeiträge unserer at-equity bilanzierten Beteiligungen Toll Collect und EADS deutlich. Das Zinsergebnis sowie das Übrige Finanzergebnis lagen bei –€ 120 Mio. bzw. –€ 33 Mio. (i. V. –€ 93 Mio. bzw. € 22 Mio.). Der Rückgang des Übrigen Finanzergebnisses stand überwiegend im Zusammenhang mit der Bewertung von derivativen Sicherungsgeschäften.
- Für das dritte Quartal wird ein **Konzernergebnis** von € 755 (i. V. € 951) Mio. ausgewiesen. Dem Anstieg im Operating Profit standen ein gestiegener Ertragsteueraufwand sowie ein geringeres Finanzergebnis gegenüber. Der höhere Steueraufwand resultierte aus einer veränderten Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses. Im Vorjahresquartal wirkte im Ergebnis vor Steuern im Wesentlichen der steuerfreie Ertrag aus der Veräußerung unseres Anteils an HMC. Die Veränderung bei dem auf Minderheiten entfallenden Ergebnis stand überwiegend im Zusammenhang mit den im Vorjahr bei MFTBC angefallenen Aufwendungen für die Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen.
- Das **Ergebnis je Aktie** betrug im dritten Quartal € 0,74 gegenüber € 0,94 im Vorjahr.

Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von € 11,0 Mrd. ist gegenüber den ersten neun Monaten 2004 (€ 10,5 Mrd.) gestiegen. Neben geringeren Mittelabflüssen für Steuerzahlungen im Inland war der Anstieg vor allem auf niedrigere vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Die aus diesen Forderungen resultierende Mittelfreisetzung beruhte insbesondere auf der rückläufigen Finanzierung von Händlern infolge verminderter Fahrzeugbestände. Gegenläufige, den Cash Flow der Geschäftstätigkeit belastende Effekte resultierten aus der höheren Mittelbindung infolge des Anstiegs der Vorräte und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie aus Wechselkurseffekten. Die Zuwendungen an die Pensionsfonds lagen mit € 0,9 Mrd. auf dem Niveau des Vorjahres.
- Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ist mit € 9,0 Mrd. gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum (€ 13,1 Mrd.) deutlich zurückgegangen. Der Rückgang war im Wesentlichen in geringeren Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden begründet. Dabei wirkten neben höheren Erlösen aus dem Verkauf von Forderungen auch ein gegenüber dem Vorjahreszeitraum geringeres Neugeschäft bei Finanzierungsverträgen und gestiegene Zahlungseingänge. Gegenläufige Effekte resultierten aus dem Anstieg der Vermieteten Gegenstände, höheren Mittelabflüssen aus dem Kauf von Wertpapieren sowie den Zahlungen für den Erwerb der ausstehenden Anteile an MTU Friedrichshafen. Darüber hinaus verminderten sich die Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen, die im Vorjahr durch den Verkauf der Anteile an HMC geprägt waren. Die Investitionen in Sachanlagen lagen in der Größenordnung des Vorjahres.
- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von € 3,6 Mrd. Dieser resultierte vor allem aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten (netto) in Höhe von € 2,2 Mrd. sowie der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2004 (€ 1,5 Mrd.). Im Vorjahreszeitraum wirkte die Aufnahme von Finanzverbindlichkeiten gegenläufig zur Auszahlung der Dividende. Infolge der Ausübung von Stock Options war im Jahr 2005 ein Mittelzufluss aus der Ausgabe von Aktien in Höhe von € 0,1 Mrd. zu verzeichnen.

- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 1,0 Mrd. Die gesamte Liquidität, zu der auch die längerlaufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, verminderte sich geringfügig von € 11,7 Mrd. auf € 11,6 Mrd.

Vermögenslage

- Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2004 um € 14,1 Mrd. auf € 196,8 Mrd. Der Anstieg war mit € 13,2 Mrd. auf Wechselkurseffekte zurückzuführen.
- Die Vermieteten Gegenstände und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt € 92,4 Mrd. und damit 47% der gesamten Aktiva aus. Der Anstieg der Vorräte war auf den unterjährigen Produktionsverlauf im Fahrzeuggeschäft in Verbindung mit Modellwechseln zurückzuführen. Die übrigen Forderungen verminderten sich überwiegend aufgrund der Bewertung von Derivaten.
- Die auf der Passivseite ausgewiesenen Anteile in Fremdbesitz gingen hauptsächlich infolge der Anteilserhöhung an MFTBC zurück. Zum 30. September 2005 wurden 15% der Anteile von konzernexternen Gesellschaftern gehalten (31. Dezember 2004: 35%). In geringerem Umfang reduzierte der Erwerb der bisher von Minderheitsgesellschaftern gehaltenen Anteile an MTU-Friedrichshafen die Anteile in Fremdbesitz. Die Veränderung der Rückstellungen war überwiegend auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung resultierte im Wesentlichen aus dem gegenüber dem vierten Quartal 2004 erhöhten Produktionsniveau.
- Das Konzerneigenkapital erhöhte sich zum 30. September 2005 von € 33,5 Mrd. auf € 35,5 Mrd. Ausschlaggebend für den Anstieg waren Wechselkurseffekte, das positive Konzernergebnis sowie die ergebnisneutrale Bewertung von available-for-sale Wertpapieren. Gegenläufig reduzierten die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2004 und die ergebnisneutrale Bewertung derivativer Finanzinstrumente das Eigenkapital.
- Die Eigenkapitalquote lag zum 30. September 2005 bei 18,0% (31. Dezember 2004: 17,5%). Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 25,2% (31. Dezember 2004: 25,3%).

Mitarbeiter

- Zum Ende des dritten Quartals 2005 waren bei DaimlerChrysler weltweit 388.014 (i. V. 386.195) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 185.288 (i. V. 187.793) in Deutschland und 98.945 (i. V. 97.782) in den USA tätig.
- Ein beschäftigungsbedingter Aufbau der Belegschaft ergab sich insbesondere im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge durch Neueinstellungen in Nordamerika und Europa.

Ausblick

- DaimlerChrysler geht davon aus, dass sich das weltweite Wirtschaftswachstum im vierten Quartal trotz einer weiteren leichten Abschwächung fortsetzen wird. Insbesondere die Schwellenländer sollten weiterhin stark expandieren. Für das Gesamtjahr 2005 rechnet DaimlerChrysler mit einem Wachstum der Weltwirtschaft um rund 3% (i. V. 4,0%). Allerdings stellen insbesondere die hohen Rohölpreise erhebliche Risiken für Investitionen und Konsum dar.
- Bei der Pkw-Konjunktur gehen wir im weiteren Jahresverlauf für die Schwellenländer unverändert von dynamischen Nachfragezuwächsen aus. Für die Märkte Nordamerikas, Westeuropas und Japans erwarten wir nur leichte Zuwachsraten. Für die weltweiten Nutzfahrzeugmärkte erwarten wir im vierten Quartal weiteres Wachstum. In den USA bleiben die Perspektiven weitgehend positiv. In Westeuropa dürfte sich die Nachfrage leicht abschwächen. Für Japan ist eine leichte Steigerung der Nutzfahrzeugnachfrage zu erwarten, und auch in den Schwellenländern gehen wir von einer dynamischen Aufwärtsentwicklung aus. Angesichts weiter verkürzter Produktlebenszyklen und der bestehenden Überkapazitäten erwarten wir keine Verringerung des hohen Wettbewerbsdrucks innerhalb der Automobilbranche.
- DaimlerChrysler geht für das Jahr 2005 gegenüber dem Vorjahr weiterhin von einem leichten Absatzanstieg aus.
- Die Mercedes Car Group ist zuversichtlich, dass sich der positive Trend beim Absatz im vierten Quartal fortsetzen wird. Impulse erwarten wir von der M- und B-Klasse sowie insbesondere auch von der im September in Europa in den Markt eingeführten neuen S-Klasse. Das Geschäftsfeld geht für das Gesamtjahr davon aus, dass der Absatz in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird; bei den Verkäufen an Endkunden erwarten wir einen Anstieg.
- Die Chrysler Group erwartet auch für das vierte Quartal ein weiterhin sehr intensives Wettbewerbsumfeld in Nordamerika. Aufgrund des Markterfolgs unserer attraktiven Produkte erwarten wir, dass der Absatz den Vorjahreswert übertreffen wird.

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge geht auch für das vierte Quartal von einer stabilen Absatzsituation aus. Insbesondere aufgrund der hohen Lkw-Nachfrage erwarten wir insgesamt eine deutliche Absatzsteigerung im Gesamtjahr 2005.
- Das Geschäftsfeld Financial Services erwartet für das Gesamtjahr im Finanzdienstleistungsgeschäft ein moderates Wachstum des Vertragsvolumens. Bei Toll Collect wird die Umstellung von der Softwareversion On-Board-Unit 1 (OBU 1) auf die OBU 2 im vierten Quartal fortgesetzt.
- Die EADS erwartet eine Fortsetzung der Belegung im zivilen Flugzeugmarkt. Der Auftragseingang im Jahr 2005 sollte den Vorjahreswert signifikant übertreffen. Für das Gesamtjahr 2005 plant die EADS mit mehr als 360 Airbus-Auslieferungen (i. V. 320).
- Für den DaimlerChrysler-Konzern rechnen wir für das Jahr 2005 mit einem deutlichen Umsatzanstieg.
- Bei der Belegschaftszahl erwarten wir gegenüber dem Jahresendstand 2004 einen leichten Anstieg. Bei der Mercedes Car Group erwarten wir zum Jahresende 2005 einen leichten Rückgang des Personalstands. Darüber hinaus wird das Personalabbauprogramm bei der Mercedes Car Group innerhalb der nächsten zwölf Monate zu einem weiteren Beschäftigungsrückgang führen. Im Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sollte die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gegenüber dem Jahresendstand 2004 dagegen steigen.
- Die Ergebnisentwicklung im Jahr 2005 wird vor allem durch im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Euro/US-Dollar-Wechselkurs- und -Sicherungsrelationen sowie gestiegene Rohstoffpreise belastet sein. Darüber hinaus werden wir in den nächsten zwölf Monaten rund € 950 Mio. für die Personalanpassung bei der Mercedes Car Group aufwenden. Der größere Teil davon wird voraussichtlich im vierten Quartal 2005 anfallen.
- DaimlerChrysler geht davon aus, dass die Aufwendungen für den Personalabbau durch Sondererträge sowie durch Ergebnisverbesserungen im operativen Geschäft kompensiert werden können. Der Ergebnisausblick für das Jahr 2005 bleibt deshalb unverändert: DaimlerChrysler geht weiterhin für das Gesamtjahr ohne die Belastungen aus der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart von einem leichten Anstieg des Operating Profit gegenüber dem Jahr 2004 (€ 5,8 Mrd.) aus.

Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:

Diese Unterlagen enthalten unter anderem gewisse vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die erfolgreiche Umsetzung des CORE Programms der Mercedes Car Group und des neuen Geschäftsmodells für smart, Lieferungsunterbrechungen bei Produktionsmaterialien, 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 310.900 Einheiten deutlich über Vorjahresniveau
- Sehr erfolgreiche Weltpremiere der neuen S-Klasse
- Personalanpassungen für deutsche Standorte vereinbart
- Operating Profit: Fortsetzung des positiven Trends

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	526	436	304	+43
Umsatz	15.095	12.519	12.121	+3
Absatz		310.885	293.172	+6
Produktion		301.023	310.578	-3
Beschäftigte (30.09.)		106.532	107.812	-1

Absatz im dritten Quartal über Vorjahr

- Mit 310.900 Fahrzeugen lag der Absatz der Mercedes Car Group im dritten Quartal um 6% über dem Vorjahresniveau. Der Umsatz erreichte € 12,5 Mrd. (+ 3%). Der Operating Profit übertraf mit € 436 Mio. den Vorjahreswert: Damit hat sich die im zweiten Quartal erreichte Trendwende beim Ergebnis weiter gefestigt.

Positiver Absatztrend bei Mercedes-Benz

- Im dritten Quartal konnte die Marke Mercedes-Benz ihren Absatz um 10% auf 282.100 Fahrzeuge steigern. Die neue M-Klasse und die B-Klasse waren mit 21.300 bzw. 23.000 Fahrzeugen weiterhin sehr erfolgreich. Durch die Markteinführung der neuen S-Klasse sowie die Einführung der R-Klasse in den USA erwarten wir auch für das vierte Quartal positive Absatzimpulse. Die A-Klasse konnte mit 53.900 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr deutlich zulegen (+125%). Die E-Klasse übertraf mit 69.800 Fahrzeugen das Vorjahresniveau um 3%. Der Absatz der C-Klasse war dagegen modellzyklusbedingt rückläufig.
- Außerhalb Deutschlands hat Mercedes-Benz den Pkw-Absatz um 9% auf 197.800 Fahrzeuge gesteigert und damit eine neue Bestmarke im dritten Quartal erzielt. Auch in Deutschland stieg der Absatz um 12% auf 84.300 Fahrzeuge.

Höhepunkt der IAA: Die neue S-Klasse

- Die neue S-Klasse, die mit rund einem Dutzend wegweisender Innovationen neue Maßstäbe setzt, feierte auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt ihre Weltpremiere. Das Feedback von Kunden und Presse war außergewöhnlich positiv. Als Zukunftsvision wurde die S-Klasse mit Hybridantrieb sowohl in Kombination mit einem Diesel- als auch mit einem

Q1-3

In Millionen	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit (Loss)	(610)	(506)	1.646	.
Umsatz	42.654	35.374	36.772	-4
Absatz		865.934	878.513	-1
Produktion		904.625	942.764	-4
Beschäftigte (30.09.)		106.532	107.812	-1

Absatz	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
Gesamt	310.885	293.172	+6
Westeuropa	201.731	190.415	+6
davon Deutschland	93.345	87.670	+6
USA	56.746	56.377	+1
Japan	11.325	10.263	+10
Übrige Märkte	41.083	36.117	+14

Benzinmotor gezeigt. Als weitere Neuheiten präsentierte Mercedes-Benz die für Europa entwickelte Variante der R-Klasse sowie den ML 63 AMG, das leistungsstärkste Fahrzeug innerhalb der M-Klasse.

Personalanpassungen an deutschen Standorten

- Ende September hat der Vorstand ein Maßnahmenpaket verabschiedet, das die Reduzierung des Personalstands an den deutschen Standorten der Mercedes Car Group um 8.500 Stellen vorsieht. Der Personalabbau soll durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen innerhalb der nächsten zwölf Monate erreicht werden. Mitarbeiter, die noch im vierten Quartal 2005 ausscheiden, erhalten einen Zuschlag auf ihre Abfindung. Die Maßnahmen tragen zu der dringend notwendigen Verbesserung von Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes Car Group bei. Von den erwarteten Belastungen in Höhe von rund € 950 Mio. wird der größere Anteil voraussichtlich bereits im vierten Quartal 2005 verbucht werden.

Neuausrichtung bei smart macht Fortschritte

- Die Marke smart hat im dritten Quartal 28.800 (i. V. 36.500) Fahrzeuge abgesetzt. Im Jahresverlauf hat smart die Fahrzeugbestände bei den Händlern deutlich reduziert. Die Verkäufe an Endkunden erreichten 30.800 (i. V. 36.000).
- Die Umsetzung der am 1. April 2005 eingeleiteten Maßnahmen zur Neuausrichtung des smart Geschäftsmodells macht Fortschritte. Im Jahr 2005 hat smart die Fixkosten bereits um 26% gesenkt. Darüber hinaus wurden die Funktionen Einkauf, Design und einige IT-Funktionen in die Mercedes-Benz Organisation integriert.

Absatz	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
Gesamt	865.934	878.513	-1
Westeuropa	561.105	587.445	-4
davon Deutschland	258.039	272.896	-5
USA	160.618	160.851	-0
Japan	33.646	29.635	+14
Übrige Märkte	110.565	100.582	+10

Chrysler Group

- Fahrzeugauslieferungen und Verkäufe an Endkunden gesteigert
- Konzeptfahrzeuge auf der IAA in Frankfurt vorgestellt
- Produktion des Weltmotor aufgenommen
- Operating Profit in Höhe von € 310 Mio.

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	374	310	217	+43
Umsatz	15.542	12.889	11.520	+12
Absatz		663.363	594.929	+12
Produktion		664.737	586.645	+13
Beschäftigte (30.09.)		84.106	84.701	-1

Weiterhin günstige Geschäftsentwicklung

- Die Chrysler Group hat die Verkäufe an Endkunden im dritten Quartal weltweit um 13% auf 736.200 Fahrzeuge gesteigert. Der Zuwachs ist auf den Markterfolg der neuen Produkte und das attraktive Verkaufsprogramm für Mitarbeiter zurückzuführen, das auf alle Kunden in den USA und in Kanada ausgedehnt wurde. Der Marktanteil in den USA erhöhte sich im dritten Quartal von 11,9% auf 12,8%. Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA stieg auf 580.200 (i. V. 563.100) Einheiten und hatte damit eine Reichweite von 82 (i. V. 83) Tagen.
- Die Fahrzeugauslieferungen lagen weltweit mit 663.400 Fahrzeugen um 12% über dem Vorjahresniveau. Bei den Geländewagen war aufgrund des Markterfolgs des neuen Jeep® Grand Cherokee und des Jeep® Commander ein Zuwachs um 45% auf 175.300 Fahrzeuge zu verzeichnen. Der Absatz bei den Light Trucks nahm aufgrund höherer Auslieferungen beim Dodge Dakota und beim Dodge Sprinter um 9% auf 143.500 Fahrzeuge zu. Auch bei den Minivans (120.800; +4%) bewegte sich der Absatz weiterhin auf hohem Niveau. Aufgrund des Produktionshochlaufs beim Dodge Charger konnten die Pkw-Auslieferungen um 2% auf 152.900 Fahrzeuge gesteigert werden. Bei den Sports Tourern ging das Absatzvolumen aufgrund eines Rückgangs beim Dodge Magnum dagegen um 7% auf 70.900 Fahrzeuge zurück.
- Der Umsatz der Chrysler Group nahm um 12% auf € 12,9 Mrd. zu; in US-Dollar gerechnet betrug der Anstieg ebenfalls 12%. Die positive Ergebnisentwicklung hat sich mit einem Operating Profit von € 310 (i. V. € 217) Mio. fortgesetzt.

Q1-3

In Millionen	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.334	1.106	1.041	+6
Umsatz	44.197	36.654	36.786	-0
Absatz		2.142.272	2.061.123	+4
Produktion		2.129.403	2.007.821	+6
Beschäftigte (30.09.)		84.106	84.701	-1

Absatz	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	Gesamt	663.363	
NAFTA	622.840	558.084	+12
USA	550.307	483.986	+14
Übrige Märkte	40.523	36.845	+10

Fortsetzung der Produktoffensive

- Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt zeigte die Chrysler Group mit dem Dodge Caliber und dem Dodge Nitro zwei neue Modelle, die im Jahr 2006 in den USA und in Europa in den Markt eingeführt werden sollen. Darüber hinaus wurden mit dem Jeep® Compass und dem Jeep® Patriot zwei Konzeptfahrzeuge vorgestellt. Als Antriebsaggregate dienen die vollkommen neuen leistungsstarken und verbrauchs- und emissionsarmen Vierzylinder-Benzinmotoren aus Aluminium, die gemeinsam mit Mitsubishi Motors und Hyundai Motor entwickelt wurden. Die Produktion des in Varianten mit 1,8-, 2,0- und 2,4-Liter Hubraum gebauten Weltmotors wurde in einem neuen Werk in Dundee, Michigan, aufgenommen.
- Im September 2005 hat die Chrysler Group angekündigt, dass sie ab Ende des Jahres 2006 in China auch die Limousine Chrysler 300C sowie einen Minivan für den chinesischen und taiwanesischen Markt in Lizenz produzieren lassen wird. Insgesamt ist hierfür ein Investitionsvolumen von € 300 Mio. vorgesehen.

Höhere Flexibilität in den Werken

- Im September 2005 hat die Chrysler Group mit der kanadischen Automobilarbeitergewerkschaft einen neuen Drei-Jahres-Vertrag abgeschlossen, der die Vergütung für rund 11.400 Beschäftigte in Kanada regelt. Die neue Vereinbarung beinhaltet einen moderaten Anstieg bei den Löhnen und den Leistungen zur Alters- und Gesundheitsvorsorge. Gleichzeitig gibt sie der Chrysler Group eine höhere Flexibilität im Personaleinsatz, die zu einer Steigerung der Produktivität in den Werken führen sollte.

Absatz	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	Gesamt	2.142.272	
NAFTA	2.017.662	1.933.259	+4
USA	1.770.631	1.704.601	+4
Übrige Märkte	124.610	127.864	-3

Nutzfahrzeuge

- Nutzfahrzeugabsatz im dritten Quartal leicht gestiegen
- Weiterhin erfreuliche Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsbereichen
- Zahlreiche Produktpremierer auf der Nutzfahrzeugmesse in Amsterdam
- Operating Profit weiterhin auf hohem Niveau

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	600	498	159	+213
Umsatz	12.772	10.592	9.197	+15
Absatz		210.385	192.767	+9
Produktion		209.791	189.062	+11
Beschäftigte (30.09.)		118.987	114.810	+4

Positiver Geschäftsverlauf im dritten Quartal

- Das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge konnte seinen Absatz im dritten Quartal um 9% auf 210.400 Fahrzeuge steigern. Auch der Umsatz stieg weiter an und erreichte € 10,6 Mrd. (+15%). Der Operating Profit lag bei € 498 (i. V. € 159) Mio.

Absatzanstieg in allen Geschäftsbereichen

- Im Lkw-Geschäft setzte sich die erfreuliche Entwicklung auch im dritten Quartal 2005 fort.

Im Geschäftsbereich Lkw Europa/Lateinamerika (Mercedes-Benz) lag der Absatz mit 37.000 Lkw leicht über dem Niveau des Vorjahres (+3%). Insbesondere in Deutschland (+4%) und Frankreich (+37%) haben wir mehr Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr.

Der Absatz des Geschäftsbereichs Lkw NAFTA (Freightliner, Sterling, Thomas Built Buses, Western Star) stieg vor allem aufgrund der hohen Nachfrage nach schweren Lkw der Klasse 8 um 22% auf 48.300 Einheiten.

Der Absatz von MFTBC erhöhte sich um 6% auf 46.000 Lkw und 2.200 Busse. Während die Zahl der außerhalb Japans abgesetzten Fahrzeuge um 11% auf 32.900 stieg, ging der Absatz in Japan auch aufgrund der Nachwirkungen der Rückrufaktionen von 15.900 auf 15.300 Fahrzeuge zurück.

- Der Absatz des Geschäftsbereichs Transporter lag mit 64.200 Einheiten um 7% über dem Niveau des Vorjahres. Dies ist insbesondere auf die höhere Nachfrage nach dem Sprinter in den USA zurückzuführen.

Q1-3

In Millionen	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	2.093	1.736	895	+94
Umsatz	35.876	29.753	24.772	+20
Absatz		611.387	503.494	+21
Produktion		633.968	525.365	+21
Beschäftigte (30.09.)		118.987	114.810	+4

Absatz	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	Gesamt	210.385	
Westeuropa	64.509	63.371	+2
davon Deutschland	26.887	25.780	+4
USA	47.908	38.310	+25
Südamerika	17.413	17.006	+2
Japan	15.617	16.849	-7
Übrige Märkte	64.938	57.231	+13

- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Omnibusse hat im dritten Quartal 9.200 Busse und Fahrgestelle abgesetzt und damit den Vorjahreswert um 9% übertroffen. Vor allem im Nahen Osten, in Argentinien und in Mexiko konnten weitere Zuwächse erzielt werden.

Zahlreiche Produktneuheiten vorgestellt

- Im September haben wir die zweite Generation des Reisebusses Mercedes-Benz Travego, den Mercedes-Benz Stadt- und Überlandbus Citaro Low Entry und den neuen Setra Überlandbus MultiClass 400 vorgestellt. Anfang Oktober präsentierte das Geschäftsfeld auf dem Internationalen Nutzfahrzeugsalon RAI in Amsterdam richtungweisende Produktneuheiten: den Concept-Truck Actros »Cruiser« 1860 LS mit zukünftiger Fahrzeugtechnik und elegantem Arbeitskomfort, neue Konfigurationen der Axor-Baufahrzeuge sowie den neuen Lkw Canter mit Hybrid-Technologie der Marke Mitsubishi Fuso, der im Jahr 2006 in den Markt eingeführt werden soll. Bei den Transportern hatten der Vito 4x4 mit Allradantrieb sowie der Sprinter mit Hybridantrieb Premiere. Ebenfalls erstmalig gezeigt wurde die BlueTec-Diesel-Technologie für die Baureihen Atego und Axor.

- Im Oktober 2005 erhielt DaimlerChrysler von den New Yorker Verkehrsbetrieben den Auftrag über die Lieferung von 500 Omnibussen mit Hybrid-Antrieb. Dies ist der weltweit größte Auftrag für diese treibstoff- und abgasarme Antriebstechnik. Die ersten Fahrzeuge werden im zweiten Quartal 2006 ausgeliefert.

Absatz	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	Gesamt	611.387	
Westeuropa	195.835	194.410	+1
davon Deutschland	75.925	74.605	+2
USA	140.131	109.642	+28
Südamerika	47.241	42.943	+10
Japan	45.506	27.721	+64
Übrige Märkte	182.674	128.778	+42

Financial Services

- **Stabiler Geschäftsverlauf im dritten Quartal**
- **Weiterer Anstieg beim Vertragsvolumen**
- **Umstellung auf die neue Maut-Software bei Toll Collect verläuft planmäßig**
- **Operating Profit auf Vorjahresniveau**

In Millionen	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	492	408	412	-1
Umsatz	4.718	3.913	3.444	+14
Vertragsvolumen	136.756	113.415	104.776	+8
Neugeschäft	14.245	11.814	14.677	-20
Beschäftigte (30.09.)		11.356	10.988	+3

Financial Services weiterhin erfolgreich

- Das Geschäftsfeld Financial Services verzeichnete im dritten Quartal eine stabile Geschäftsentwicklung. Das Vertragsvolumen konnte um 8% auf € 113,4 Mrd. gesteigert werden; bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Anstieg 5%. Zum Ende des dritten Quartals wurde weltweit ein Portfolio von insgesamt 6,4 Mio. Fahrzeugen betreut. Das Neugeschäft ging von € 14,7 Mrd. auf € 11,8 Mrd. zurück. Der Operating Profit erreichte mit € 408 Mio. wieder das hohe Niveau des Vorjahres.

Aktivitäten in Nord- und Südamerika weiter ausgebaut

- In der Region »Americas« (Nord- und Südamerika) haben wir das Vertragsvolumen um 8% auf € 82,7 Mrd. gesteigert. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Zuwachs um 4%. Das Neugeschäft lag bei € 7,7 (i. V. € 10,9) Mrd. Der Rückgang des Neugeschäfts ist auf den überproportional hohen Anteil an Sonderfinanzierungsprogrammen im Vorjahr zurückzuführen.
- Der Bereich Truck Finance hat durch verbesserte Kreditgenehmigungsprozesse die Auslieferung von Freightliner Lkw beschleunigt. Um den Prozess der Abwicklung von Pkw-Finanzierungen bei den Händlern weiter zu verbessern, wurde AutOrigination, ein automatisches System zur Prüfung von Vertragsdaten, um ein neues Modul zum elektronischen Vertragsabschluss (eContracts) erweitert.
- Den vom Hurrikan »Katrina« betroffenen Kunden und Händlern in den USA haben wir Aufschub bei fälligen Ratenzahlungen sowie die Verlängerung von Kreditlinien und die Unterstützung in Versicherungsfragen angeboten.

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

- Das Vertragsvolumen in der Region Europa, Afrika, Asien/Pazifik übertraf mit € 30,7 Mrd. das hohe Vorjahresniveau. Besonders dynamisch entwickelte sich das Geschäft in Südafrika, der Türkei und in Thailand. In China haben wir die Genehmigung zur Gründung einer Finanzierungsgesellschaft erhalten. Die Geschäftsaufnahme soll noch in diesem Jahr erfolgen. In Deutschland hat die DaimlerChrysler Bank mit ihren attraktiven Angeboten den Anteil geleaster und finanzierter Fahrzeuge am Absatz der Konzernmarken weiter gesteigert. Das Vertragsvolumen wuchs um 6% auf € 14,8 Mrd. Insgesamt betreute die DaimlerChrysler Bank 973.000 Kunden, 7% mehr als im Vorjahr.

Umstellung auf On-Board-Unit 2 verläuft planmäßig

- Das Mautsystem für Lkw auf deutschen Autobahnen arbeitet ohne Beanstandungen. Seit Mitte Juli bietet Toll Collect den Anwendern der On-Board-Unit 1 (OBU 1) die Möglichkeit, sich von den Servicepartnern die Softwareversion OBU 2 aufspielen zu lassen. Diese neue Version ermöglicht ab dem Jahr 2006 die Aktualisierung von Tarifen und Streckendaten per Mobilfunk. Von den insgesamt in rund 465.000 Lkw über 12 t installierten On-Board-Units verfügten zum Ende des dritten Quartals bereits 43% über die neue Maut-Software.

Q1-3

In Millionen	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd. in %
	US \$	€	€	
Operating Profit	1.352	1.121	1.105	+1
Umsatz	13.616	11.292	10.279	+10
Vertragsvolumen	136.756	113.415	104.776	+8
Neugeschäft	44.266	36.711	38.798	-5
Beschäftigte (30.09.)		11.356	10.988	+3

Übrige Aktivitäten

- EADS setzt positive Entwicklung fort
- DaimlerChrysler Off-Highway mit kräftigem Anstieg bei Umsatz und Auftragseingang

	Q3 05	Q3 05	Q3 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	292	242	258	-6

Im Segment Übrige Aktivitäten sind insbesondere unsere 33%-Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) sowie der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway enthalten. Das Segment Übrige Aktivitäten enthält auch die zentrale Konzernforschung, unsere Immobilienaktivitäten sowie die Holding- und Finanzgesellschaften.

Der Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten lag bei € 242 (i. V. € 258) Mio.

EADS

- Die European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), das zweitgrößte Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen der Welt, veröffentlicht ihre Geschäftszahlen zum dritten Quartal am 9. November 2005.
- Von Januar bis September lieferte Airbus insgesamt 271 (i. V. 224) Flugzeuge aus. Damit behauptete Airbus seine Führungsposition im zivilen Luftfahrtmarkt. Die Bestellungen haben sich mit 417 Flugzeugen mehr als verdoppelt (i. V. 189). Der Auftragsbestand betrug Ende September 1.636 Flugzeuge.
- Im Juli konnte Airbus zwei Großaufträge verbuchen: Die Fluggesellschaft Iberia gab eine Kaufzusage über 30 Flugzeuge der A320-Familie. Weiterhin unterzeichnete Air China einen Vertrag über den Kauf von 20 Airbus A330-200.
- Im Oktober entschied sich die EADS für den industriellen Programmstart der neuen Airbus A350-Flugzeugfamilie. Nun kann Airbus auch Festbestellungen der Fluggesellschaften entgegen-

nehmen. Für die Airbus A350 liegen derzeit 140 Kaufzusagen von neun Kunden vor.

- EADS und Northrop Grumman vereinbarten Anfang September eine Partnerschaft für ein gemeinsames Angebot zur Herstellung der nächsten Tankflugzeuggeneration der US-Luftwaffe. Die Zusammenarbeit ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer erfolgreichen Präsenz im US-amerikanischen Verteidigungsmarkt.

DaimlerChrysler Off-Highway

- Der Geschäftsbereich DaimlerChrysler Off-Highway erzielte im dritten Quartal 2005 einen Umsatz von € 514 Mio. und übertraf damit den Vorjahreswert um 17%. Zuwächse konnten vor allem im Bereich Power Generation (Motoren zur Stromerzeugung), aber auch bei Motoren für Bergbau-, Agriculture- und Baufahrzeuge verzeichnet werden.
- Auch der Auftragseingang lag mit € 592 Mio. deutlich über dem Vorjahreswert (€ 434 Mio.). Zu dieser Steigerung haben nahezu alle Motorenanwendungen beigetragen.
- Im September hat DaimlerChrysler mit den Minderheitsgesellschaftern der MTU Friedrichshafen vereinbart, deren Anteile von insgesamt 11,65% zu erwerben. Der Anteil von DaimlerChrysler stieg damit auf 100%.
- Mitte Oktober wurde das Bieterverfahren zum beabsichtigten Verkauf der MTU Friedrichshafen eröffnet.

Q1-3

	Q1-3 05	Q1-3 05	Q1-3 04	Veränd.
In Millionen	US \$	€	€	in %
Operating Profit	730	605	477	+27

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q3 2005	Q3 2005	Q3 2004	Q3 2005	Q3 2004	Q3 2005	Q3 2004
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	46.007	38.155	34.891	34.242	31.449	3.913	3.442
Umsatzkosten	(37.633)	(31.210)	(28.583)	(28.052)	(25.976)	(3.158)	(2.607)
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.374	6.945	6.308	6.190	5.473	755	835
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(5.295)	(4.391)	(4.415)	(4.069)	(4.122)	(322)	(293)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.698)	(1.408)	(1.436)	(1.408)	(1.436)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	172	142	340	129	328	13	12
Abschreibungen auf Geschäftswerte	(36)	(30)	-	(30)	-	-	-
Turnaround-Plan Chrysler Group	17	14	(104)	14	(104)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.534	1.272	693	826	139	446	554
Finanzergebnis	(11)	(9)	167	(33)	161	24	6
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.523	1.263	860	793	300	470	560
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(572)	(474)	(81)	(293)	120	(181)	(201)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(41)	(34)	172	(31)	173	(3)	(1)
Konzernergebnis	910	755	951	469	593	286	358
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie	0,89	0,74	0,94				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,89	0,74	0,94				

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.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q1-3

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-3 2005	Q1-3 2005	Q1-3 2004	Q1-3 2005	Q1-3 2004	Q1-3 2005	Q1-3 2004
(in Millionen, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Umsatzerlöse	130.615	108.322	104.314	97.035	94.041	11.287	10.273
Umsatzkosten	(106.746)	(88.527)	(83.995)	(79.390)	(76.168)	(9.137)	(7.827)
Bruttoergebnis vom Umsatz	23.869	19.795	20.319	17.645	17.873	2.150	2.446
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(16.226)	(13.456)	(12.886)	(12.539)	(11.991)	(917)	(895)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(4.920)	(4.080)	(4.074)	(4.080)	(4.074)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	552	457	668	424	629	33	39
Abschreibungen auf Geschäftswerte	(36)	(30)	-	(30)	-	-	-
Turnaround-Plan Chrysler Group	20	17	(156)	17	(156)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	3.259	2.703	3.871	1.437	2.281	1.266	1.590
Finanzergebnis	(81)	(67)	(700)	(100)	(710)	33	10
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.178	2.636	3.171	1.337	1.571	1.299	1.600
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(958)	(795)	(1.365)	(296)	(778)	(499)	(587)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender (Gewinn)/Verlust	(74)	(61)	134	(54)	139	(7)	(5)
Konzernergebnis	2.146	1.780	1.940	987	932	793	1.008
Ergebnis je Aktie							
Ergebnis je Aktie	2,12	1,76	1,92				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	2,11	1,75	1,91				

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	
	30. Sept. 2005 (ungeprüft)	30. Sept. 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004	30. Sept. 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)	30. Sept. 2005 (ungeprüft)	31. Dez. 2004 (ungeprüft)
(in Millionen)	(Anm. 1) \$	€	€	€	€	€	€
Aktiva							
Geschäftswerte	2.618	2.171	2.003	2.111	1.945	60	58
Sonstige immaterielle Anlagewerte	3.827	3.174	2.671	3.105	2.602	69	69
Sachanlagen	43.703	36.244	34.001	36.075	33.835	169	166
Finanzanlagen	8.552	7.092	7.043	6.806	6.767	286	276
Vermietete Gegenstände	39.733	32.952	26.711	4.213	3.099	28.739	23.612
Anlagevermögen	98.433	81.633	72.429	52.310	48.248	29.323	24.181
Vorräte	25.588	21.221	16.792	19.771	15.317	1.450	1.475
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.392	7.789	6.951	7.552	6.755	237	196
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71.673	59.440	56.785	-	-	59.440	56.785
Sonstige Vermögenswerte	11.019	9.139	12.924	4.977	9.209	4.162	3.715
Wertpapiere	6.297	5.222	3.884	4.793	3.474	429	410
Zahlungsmittel	7.738	6.417	7.771	5.333	6.771	1.084	1.000
Umlaufvermögen	131.707	109.228	105.107	42.426	41.526	66.802	63.581
Latente Steuern	5.777	4.791	4.130	4.622	3.988	169	142
Rechnungsabgrenzungsposten	1.390	1.153	1.030	1.066	953	87	77
Summe Aktiva	237.307	196.805	182.696	100.424	94.715	96.381	87.981
Passiva							
Gezeichnetes Kapital	3.191	2.646	2.633				
Kapitalrücklage	9.863	8.180	8.042				
Gewinnrücklagen	36.527	30.293	30.032				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(6.820)	(5.656)	(7.166)				
Eigene Anteile	-	-	-				
Eigenkapital	42.761	35.463	33.541	25.353	25.439	10.110	8.102
Anteile in Fremdbesitz	756	627	909	590	885	37	24
Rückstellungen	55.891	46.352	41.566	45.054	40.506	1.298	1.060
Finanzverbindlichkeiten	94.459	78.337	76.620	5.168	8.680	73.169	67.940
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.750	16.379	12.914	16.155	12.704	224	210
Übrige Verbindlichkeiten	11.368	9.428	8.707	7.006	6.095	2.422	2.612
Verbindlichkeiten	125.577	104.144	98.241	28.329	27.479	75.815	70.762
Latente Steuern	2.449	2.031	2.189	(4.592)	(3.989)	6.623	6.178
Rechnungsabgrenzungsposten	9.873	8.188	6.250	5.690	4.395	2.498	1.855
Summe Passiva ohne Eigenkapital	194.546	161.342	149.155	75.071	69.276	86.271	79.879
Summe Passiva	237.307	196.805	182.696	100.424	94.715	96.381	87.981

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)

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unter- schie- ds- betrag aus Währungs- umrechnung	Marktbe- wertung von Wertpapieren	Derivative Finanz- instrumente	Anpassung der Pen- sionsver- pflichtungen		
(in Millionen €)									
Stand am 1. Januar 2004	2.633	7.915	29.085	(949)	333	2.227	(6.763)	-	34.481
Konzernergebnis	-	-	1.940	-	-	-	-	-	1.940
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	228	(138)	(568)	-	-	(478)
Comprehensive Income, gesamt									1.462
Veränderung durch Stock-Options	-	86	-	-	-	-	-	-	86
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	23	23
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Stand am 30. September 2004	2.633	8.001	29.506	(721)	195	1.659	(6.763)	-	34.510
Stand am 1. Januar 2005	2.633	8.042	30.032	(1.640)	127	1.858	(7.511)	-	33.541
Konzernergebnis	-	-	1.780	-	-	-	-	-	1.780
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	2.171	379	(957)	(83)	-	1.510
Comprehensive Income, gesamt									3.290
Veränderung durch Stock-Options	-	73	-	-	-	-	-	-	73
Ausgabe neuer Aktien	13	134	-	-	-	-	-	-	147
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(21)	(21)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	21	21
Dividenden	-	-	(1.519)	-	-	-	-	-	(1.519)
Sonstiges	-	(69)	-	-	-	-	-	-	(69)
Stand am 30. September 2005	2.646	8.180	30.293	531	506	901	(7.594)	-	35.463

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

	DaimlerChrysler-Konzern			Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-3 2005 (Anm. 1) \$	Q1-3 2005 €	Q1-3 2004 €	Q1-3 2005 €	Q1-3 2004 €	Q1-3 2005 €	Q1-3 2004 €
(in Millionen)							
Konzernergebnis	2.146	1.780	1.940	987	932	793	1.008
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	74	61	(134)	54	(139)	7	5
Ergebnis aus dem Verkauf von Beteiligungen	(14)	(12)	(271)	(12)	(271)	-	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	5.554	4.606	3.968	526	388	4.080	3.580
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	5.894	4.888	4.304	4.843	4.258	45	46
Veränderungen der latenten Steuern	(259)	(215)	183	8	(372)	(223)	555
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	(229)	(190)	802	(172)	815	(18)	(13)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(74)	(61)	(219)	(72)	(229)	11	10
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(883)	(732)	(412)	(688)	(422)	(44)	10
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	(10)	(8)	(31)	(6)	(32)	(2)	1
Veränderungen der Rückstellungen	1.193	989	853	867	777	122	76
Ergebnis Turnaround-Plan Chrysler Group	(20)	(17)	156	(17)	156	-	-
Zahlungen Turnaround-Plan Chrysler Group	(68)	(56)	(161)	(56)	(161)	-	-
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.506	1.249	266	1.249	266	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:							
– Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(4.511)	(3.741)	(3.079)	(3.507)	(3.078)	(234)	(1)
– Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(928)	(770)	340	(756)	268	(14)	72
– Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.241	2.688	2.014	2.676	2.026	12	(12)
– Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	659	547	(1)	815	(170)	(268)	169
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	13.271	11.006	10.518	6.739	5.012	4.267	5.506
Zugänge zum Anlagevermögen:							
– Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(18.017)	(14.942)	(13.096)	(3.306)	(3.096)	(11.636)	(10.000)
– Erwerb von Sachanlagen	(5.753)	(4.771)	(4.766)	(4.744)	(4.728)	(27)	(38)
– Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(184)	(153)	(302)	(140)	(291)	(13)	(11)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	10.648	8.831	8.206	3.711	3.546	5.120	4.660
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	555	460	754	444	728	16	26
Erwerb von Beteiligungen	(594)	(493)	(203)	(500)	(201)	7	(2)
Erlöse aus dem Abgang von Beteiligungen	545	452	1.193	444	1.173	8	20
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(4.502)	(3.734)	(4.782)	18.988	21.099	(22.722)	(25.881)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	5.029	4.171	5.156	(20.795)	(22.025)	24.966	27.181
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(24.920)	(20.667)	(22.950)	3.085	3.182	(23.752)	(26.132)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	18.127	15.033	12.710	(2.527)	(2.522)	17.560	15.232
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	9.309	7.720	5.856	-	-	7.720	5.856
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(1.213)	(1.006)	(757)	(962)	(782)	(44)	25
Veränderung sonstiger Geldanlagen	120	101	(117)	108	(102)	(7)	(15)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(10.850)	(8.998)	(13.098)	(6.194)	(4.019)	(2.804)	(9.079)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von € 751 (\$ 906) in 2005 bzw. € (346) in 2004)	(2.596)	(2.152)	380	(783)	(2.552)	(1.369)	2.932
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.888)	(1.566)	(1.539)	(1.478)	(1.532)	(88)	(7)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	203	168	23	138	(137)	30	160
Erwerb eigener Anteile	(25)	(21)	(23)	(21)	(23)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	(4.306)	(3.571)	(1.159)	(2.144)	(4.244)	(1.427)	3.085
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	643	533	80	465	73	68	7
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(1.242)	(1.030)	(3.659)	(1.134)	(3.178)	104	(481)
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)							
zu Beginn der Periode	8.900	7.381	10.767	6.381	9.469	1.000	1.298
zum Ende der Periode	7.658	6.351	7.108	5.247	6.291	1.104	817

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 Konzernzwischenabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben. Darüber hinaus sind die am 30. September 2005 endenden Drei- und Neun-Monatszeiträume – als Information für den Leser – in US-Dollar (»\$«) dargestellt. Die Umrechnung erfolgte zum Kurs von € 1 = \$ 1,2058, der Noon Buying Rate der Federal Reserve Bank von New York am 30. September 2005.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden. Die Darstellung der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde im Jahr 2004 hinsichtlich des Ausweises bestimmter Forderungen aus Finanzdienstleistungen geändert und führte zu Umgliederungen in der ungeprüften Konzern-Kapitalflussrechnung für die am 30. September 2004 endenden Drei- und Neun-Monatszeiträume. Weitere Informationen zu dieser Ausweisänderung, einschließlich der hiermit verbundenen Effekte auf bereits berichtete Beträge, sind in Anmerkung 2 enthalten.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise von hoher Aussagekraft für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2004 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F/A vom 24. Juni 2005) enthalten ist.

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

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

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Dezember 2004 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) herausgegeben. SFAS 123R regelt die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen eine Gesellschaft eigene Eigenkapitalinstrumente gegen Güter oder Dienstleistungen tauscht. Darüber hinaus regelt SFAS 123R die Bilanzierung von Transaktionen, bei denen einer Gesellschaft aus dem Bezug von Gütern oder Dienstleistungen Verbindlichkeiten entstehen, deren Höhe von dem Zeitwert der eigenen Eigenkapitalinstrumente abhängt oder die durch Ausgabe von eigenen Eigenkapitalinstrumenten beglichen werden können. Vergütungspläne, die als Eigenkapital auszuweisen sind, werden zum Gewährungszeitpunkt einmalig mit dem Zeitwert bewertet. Vergütungspläne, die als Verbindlichkeit auszuweisen sind, werden bis zu deren Ausgleich an jedem Bilanzstichtag mit dem Zeitwert bewertet. Ursprünglich war SFAS 123R zum 1. Juli 2005 auf alle ab diesem Datum ausgegebenen, modifizierten, zurückgekauften oder annullierten Vergütungspläne anzuwenden. Der Zeitpunkt der Erstanwendung von SFAS 123R wurde aufgrund einer neuen Vorschrift der SEC auf das Geschäftsjahr verschoben, das nach dem 15. Juni 2005 beginnt. DaimlerChrysler wird die Bestimmungen des SFAS 123R ab 1. Januar 2006 auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode anwenden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von SFAS 123R auf den Konzernabschluss.

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

Im Juni 2005 wurde die FASB Staff Position (»FSP«) FAS 143-1 »Accounting for Electronic Equipment Waste Obligations« herausgegeben. FSP FAS 143-1 behandelt die Bilanzierung von Verpflichtungen, die aufgrund der Richtlinie 2002/96/EC (die »Richtlinie«) der Europäischen Union (»EU«) über Elektro- und Elektronik-Altgeräte entstehen und in jeweiliges nationales Recht umzusetzen ist. Nach der Richtlinie verbleibt die Verpflichtung zur Entsorgung von historischen Altgeräten (vor dem 13. August 2005 in Verkehr gebracht) beim kommerziellen Nutzer, bis die Geräte ersetzt werden. Dann kann je nach Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht der EU-Mitgliedstaaten die Entsorgungsverpflichtung auf den Hersteller des Ersatzgerätes übergehen. Wird das Gerät beim kommerziellen Nutzer nicht ersetzt, verbleibt die Verpflichtung bis zur Aufgabe des Gerätes beim Nutzer. FSP FAS 143-1 verlangt, dass kommerzielle Nutzer die Bestimmungen von SFAS 143 »Accounting for Asset Retirement Obligations« auf eine Verpflichtung im Zusammenhang mit historischen Altgeräten anwenden. FSP FAS 143-1 ist in der ersten Berichtsperiode anzuwenden, die nach dem Zeitpunkt der Umsetzung in nationales Recht durch den jeweiligen EU-Mitgliedstaat endet. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FSP FAS 143-1 auf den Konzernabschluss.

Im Juni 2005 hat das FASB Emerging Issues Task Force (»EITF«) 04-5, »Determining Whether a General Partner, or the General Partners as a Group, Controls a Limited Partnership or Similar Entity When the Limited Partners Have Certain Rights« ratifiziert. Gemäß EITF 04-5 wird vermutet, dass die Komplementäre einer Kommanditgesellschaft diese, unabhängig vom Umfang ihres Anteilsbesitzes an der Kommanditgesellschaft, kontrollieren. Ein Komplementär hat die Rechte der Kommanditisten und ihre Auswirkung auf die Kontrollvermutung abzuschätzen. Die Komplementäre kontrollieren die Kommanditgesellschaft nicht, wenn die Kommanditisten (a) die durchsetzbare Möglichkeit haben, die Kommanditgesellschaft entweder aufzulösen oder die Komplementäre auf andere Weise ohne Angabe von Gründen aus der Gesellschaft auszuschließen oder (b) die Kommanditisten erhebliche Mitspracherechte haben. EITF 04-5 ist von den Komplementären aller nach dem 29. Juni 2005 neu gegründeten Kommanditgesellschaften bzw. aller Kommanditgesellschaften, deren Gesellschaftsvertrag nach diesem Stichtag abgeändert wurde, anzuwenden. Von den Komplementären aller anderen Kommanditgesellschaften ist EITF 04-5 auf die erste Berichtsperiode von nach dem 15. Dezember 2005 beginnenden Geschäftsjahren anzuwenden. Für diese gestattet EITF 04-5 wahlweise zwei Übergangsmethoden. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 04-5 auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls im Juni 2005 hat das FASB EITF 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« ratifiziert. EITF 05-5 regelt die Bilanzierung der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit (»ATZ«), einem Programm zur Frühpensionierung, und anderen Programmen zur Frühpensionierung, die gleiche oder ähnliche Bestimmungen aufweisen. Das deutsche ATZ Programm ist ein Programm zur Frühpensionierung, das entworfen wurde, um den Arbeitnehmern einer bestimmten Altersgruppe einen Anreiz zu bieten, vor Erreichen des gesetzlichen Rentenalters aus einer Voll- oder Teilzeitbeschäftigung in den Vorruhestand zu wechseln. Dem Arbeitnehmer werden unter dem ATZ Programm zusätzliche Beträge als Gehalt bzw. als Beiträge zur Sozialversicherung gewährt, die dem Arbeitgeber unter bestimmten Voraussetzungen mittels Zuschüssen von der Bundesregierung erstattet werden. Gemäß EITF 05-5 hat der Arbeitgeber die Mehraufwendungen nach den Bestimmungen von SFAS 112 »Employer's Accounting for Postretirement Benefits« als weitere Leistungen nach Beendigung der Beschäftigungsphase zu erfassen. Die Erfassung des Aufwands aus diesen Leistungen erfolgt über die verbleibende Beschäftigungsphase, die mit der Unterzeichnung einer individuellen Vereinbarung durch den Arbeitnehmer beginnt und mit dem Abschluss der aktiven Beschäftigungsphase endet. Der Zuschuss von der Bundesregierung ist zu berücksichtigen, wenn der Arbeitgeber die notwendigen Voraussetzungen erfüllt und der Anspruch auf Erstattung besteht. Die Auswirkung aus der Anwendung von EITF 05-5 ist prospektiv in den Geschäftsjahren zu berücksichtigen, die nach dem 15. Dezember 2005 beginnen. Die Erstanwendung ist wie eine Schätzungsänderung zu berichten. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkung von EITF 05-5 auf den Konzernabschluss.

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

DaimlerChrysler hat in Vorperioden sämtliche Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen innerhalb der Konzern-Kapitalflussrechnung sowie innerhalb der ergänzenden Angaben zur Kapitalflussrechnung von Financial Services dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit zugeordnet. Diese Vorgehensweise führte dazu, dass hinsichtlich derjenigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die aus dem Verkauf von Vorräten resultierten, ein Zufluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit und ein Abfluss von Zahlungsmitteln im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit dargestellt wurde, obwohl aus konsolidierter Sicht keine Zahlungsströme bestanden. Beruhend auf Hinweisen von Mitarbeitern der SEC hat DaimlerChrysler im Jahr 2004 beschlossen, die Effekte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, soweit sie direkt im Zusammenhang mit dem Verkauf von DaimlerChrysler-Produkten stehen, auf Konzernebene dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zuzuordnen. Diese Darstellung führte im Ergebnis dazu, dass Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services eliminiert wurden. DaimlerChrysler hat darüber hinaus beschlossen, dass zu Zwecken der Vergleichbarkeit die Darstellung für die ersten neun Monate des Jahres 2004 ebenfalls geändert wird.

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

Der Bestand an Zahlungsmitteln zum 30. September 2004, die Netto-Veränderung der Zahlungsmittel sowie der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit für die ersten neun Monate des Jahres 2004 blieben unverändert. Die Auswirkungen der Umgliederung auf die Cash Flows aus Geschäfts- und Investitionstätigkeit der Konzern-Kapitalflussrechnung für die ersten neun Monate des Jahres 2004 betragen:

Erste neun Monate 2004	
Angaben in Mio. €	
Cash Flow der Geschäftstätigkeit wie bisher berichtet	10.252
Aus dem Cash Flow der Investitionstätigkeit umgegliederte Beträge	266
Cash Flow der Geschäftstätigkeit nach Umgliederung	10.518
<hr/>	
Cash Flow der Investitionstätigkeit wie bisher berichtet	(12.832)
In den Cash Flow aus Geschäftstätigkeit umgegliederte Beträge	(266)
Cash Flow der Investitionstätigkeit nach Umgliederung	(13.098)

3. Wesentliche at equity einbezogene Beteiligungen

Toll Collect. Wie in Anmerkung 3 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss für das Jahr 2004 (enthalten im Jahresbericht des Konzerns auf Form 20-F/A) ausführlich erläutert, haben DaimlerChrysler Financial Services AG (»DaimlerChrysler Financial Services«), die Deutsche Telekom AG (»Deutsche Telekom«) und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (»Cofiroute«) (insgesamt das »Konsortium«) im Dezember 2002 einen Konsortialvertrag geschlossen, um ein elektronisches Mautsystem zu entwickeln und im Rahmen einer gemeinsamen Projektgesellschaft aufzubauen sowie zu betreiben. Basis hierfür ist eine Vereinbarung über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines elektronischen Systems zur Erfassung und Erhebung von Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die im September 2002 zwischen DaimlerChrysler Financial Services, Deutsche Telekom und Cofiroute sowie der Bundesrepublik Deutschland getroffen wurde (»Betriebsvertrag«). DaimlerChrysler Financial Services und die Deutsche Telekom halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen »Toll Collect«). Cofiroute hält die restlichen 10% der Anteile an diesen beiden Gesellschaften. Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von € 70 Mio. beschränkt. DaimlerChrysler Financial Services und Deutsche Telekom sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

In der Umsetzungsvereinbarung zur Einigung über die Fortsetzung des Mautprojekts, die am 23. April 2004 abgeschlossen wurde, verabredeten die Bundesrepublik Deutschland und die Konsortialmitglieder, das Mautsystem unter Verwendung von on-board-units (»OBUs«), die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügen, zum 1. Januar 2005 einzuführen (Beginn von Phase 1). Sofern nicht einvernehmlich die Phase 1 um bis zu ein Jahr verlängert wird, wird das Mautsystem unter Verwendung von vollfunktionsfähigen OBUs zum 1. Januar 2006 installiert und in Betrieb genommen (Beginn von Phase 2).

Nach dem am 14. Dezember 2004 erfolgten Beitritt der Toll Collect GmbH zum Betriebsvertrag erhielt Toll Collect GmbH am 15. Dezember 2004 von der Bundesrepublik Deutschland die »Besondere Vorläufige Betriebserlaubnis« für das Mauterhebungssystem in Phase 1; das System wurde am 1. Januar 2005 mit geringfügig eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen. Die weitere Einführung des Mautsystems mit einer vollen Funktionalität verläuft nach Plan.

Mit erfolgreicher Inbetriebnahme der Phase 1 erhält die Toll Collect GmbH für den Zeitraum ab 1. Januar 2005 von der Bundesrepublik Deutschland eine Vergütung für die Infrastruktur und den Betrieb des Mautsystems. Aufgrund der geringfügigen Einschränkung der Funktionalität während der Phase 1 beträgt die aktuelle Vergütung gemäß der Umsetzungsvereinbarung nur 95% der nach dem Betriebsvertrag vorgesehenen Vergütung der Toll Collect GmbH. Während der Phase 1 ist laut Umsetzungsvereinbarung die Aufrechnung mit von der Bundesrepublik Deutschland geforderten Ansprüchen aus der Zeit vor dem 1. Januar 2005, insbesondere aus Vertragsstrafen und Schadensersatz bezüglich Mautausfall, ausgeschlossen.

Nach der Umsetzungsvereinbarung haften die Toll Collect GmbH bzw. das Konsortium für entstandene Netto-Mautausfälle (Mautausfälle abzüglich der Vergütung der Toll Collect GmbH) der Bundesrepublik Deutschland während der Phase 1 bis zu einem Betrag von € 1 Mrd. pro Jahr, jedoch höchstens bis zu einem Betrag von € 83,4 Mio. pro Kalendermonat.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen nachzukommen, die aus dem Betriebsvertrag hervorgehen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen könnten. Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: Während der ersten neun Monate nach Erteilung der Vorläufigen Betriebserlaubnis auf € 75 Mio. pro Jahr, danach bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 150 Mio., und für die Folgejahre auf einen jährlichen Gesamtbetrag von € 100 Mio. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%. Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen des Bundes im Falle einer Verpflichtung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber Dritten werden nicht auf die Begrenzung von € 1 Mrd. pro Jahr in Phase 1 angerechnet. Vom Aufrechnungsverbot der Umsetzungsvereinbarung sind Vertragsstrafen und Schadensersatz nicht erfasst, soweit diese ab dem Beginn der Phase 1 entstehen können. Die Bundesrepublik Deutschland hat die Aufrechnung mit behaupteten Ansprüchen bereits angekündigt.

Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch, weiteres Eigenkapital der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15% (nach HGB) zu gewährleisten (sog. »Kapitalintakthalteerklärung«). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betriebsvertrags am 31. August 2015 oder früher, falls der Betriebsvertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Verpflichtung könnte eintreten, falls Toll Collect GmbH Vergütungsminderungen hinnehmen muss oder falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH entgangene Mauterhebungen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt, oder falls Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen könnten, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Geschäftstätigkeit von Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung kann aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Das maximale Verlustrisiko kann das Risiko aus Bankgarantien und die bereits durch Rückstellungen abgedeckten Risiken wesentlich übersteigen.

debis AirFinance. Im Rahmen der Konzernstrategie zur Konzentration auf das automobilen Kerngeschäft hat DaimlerChrysler im Juni 2005 seinen Anteil in Höhe von 45% an debis AirFinance B.V. (»dAF«) sowie die noch ausstehenden nachrangigen Darlehensforderungen und unbesicherten Darlehen zu einem Verkaufspreis von € 325 Mio. in bar an Cerberus Capital Management, L.P. verkauft. DaimlerChrysler hat sich verpflichtet, gegebenenfalls auftretende Risiken, die die Geschäftsjahre vor dem Verkauf betreffen, bis zu einem Betrag von maximal \$ 30 Mio. zu übernehmen. Der Verkauf hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf das Konzernergebnis. Bis zur Veräußerung wurde das Investment in dAF nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

4. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Im dritten Quartal des Jahres 2005 traf Freightliner, eine 100%-Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler, eine Vereinbarung zum Verkauf wesentlicher Bestandteile seiner Tochtergesellschaft AmericanLaFrance (»ALF«), einem Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen, an eine US-Investmentgesellschaft. DaimlerChrysler erwartet, dass die Veräußerung im 4. Quartal 2005 abgeschlossen wird. Auf Basis des vereinbarten Kaufpreises hat Freightliner außerplanmäßige Abschreibungen bei Vorräten und bestimmten langfristigen Vermögenswerten vorgenommen, wobei € 63 Mio. im dritten Quartal 2005 und € 87 Mio. in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 in den Umsatzkosten und den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt wurden. Die Aufwendungen sind dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet. Im Zusammenhang mit der Veräußerung hat der Konzern zum 30. September 2005 Vermögensgegenstände und Rückstellungen, die in der Konzernbilanz ausgewiesen sind, der Kategorie »zur Veräußerung bestimmt« zugeordnet; hiervon betroffen sind Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (€ 28 Mio.), Vorräte (€ 11 Mio.) und Rückstellungen (€ 3 Mio.).

Im September des Jahres 2005 erwarb DaimlerChrysler Anteile in Höhe von 11,65% von den Minderheitsgesellschaftern der MTU Friedrichshafen GmbH (»MTU-F«) zu einem Kaufpreis von € 171 Mio. in bar inklusive direkt zuordenbarer Transaktionskosten. Damit besitzt DaimlerChrysler 100% der Anteile an der MTU-F. Aus der Transaktion entstand ein vorläufiger Unterschiedsbetrag von € 134 Mio., der den Geschäftswerten des Segments Übrige Aktivitäten zugeordnet wurde.

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

bezahlte DaimlerChrysler für den Mehrheitsanteil von 65% an MFTBC € 1.251 Mio. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kaufpreisen inklusive der direkt zurechenbaren Anschaffungsnebenkosten für die Erwerbe in den Jahren 2003 (€ 770 Mio.) und 2004 (€ 394 Mio.) sowie einem Betrag in Höhe von € 87 Mio., der im Rahmen der Anteilserwerbe an MMC durch den Konzern entrichtet wurde und indirekt MFTBC zuzuordnen war. MMC wurde zum Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs an MFTBC nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. DaimlerChrysler ordnet die konsolidierten Ergebnisse von MFTBC ab dem Zeitpunkt des Mehrheitserwerbs dem Segment Nutzfahrzeuge zu. Vor diesem Zeitpunkt wurden die anteiligen Ergebnisse des Konzerns nach der Equity-Methode in das Segment Nutzfahrzeuge einbezogen.

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

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

Im ersten Quartal 2005 hat MFTBC die Untersuchung der Qualitätsthemen abgeschlossen und den Umfang der erforderlichen Maßnahmen abschließend festgelegt. Aufgrund der im Verlauf der Untersuchungen gewonnenen Informationen hat DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 eine Anpassung der Schätzung für wahrscheinliche Kosten im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen vorgenommen und hierdurch einen zusätzlichen Aufwand von € 5 Mio. erfasst. MFTBC erwartet, die Behebung der Mehrzahl der Qualitätsprobleme bis zum Ende des ersten Quartals 2006 abzuschließen.

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

Durch diese Vereinbarung mit MMC erhöhte sich der Mehrheitsanteil von DaimlerChrysler an MFTBC von 65% auf 85% und der Gesamtkaufpreis für den Erwerb der Anteile an MFTBC verminderte sich nach der KaufpreISRückerstattung auf € 1.014 Mio. Zum 30. Juni 2005 ist aus der abschließenden Kaufpreisuordnung für MFTBC ein steuerlich nicht abzugsfähiger Geschäftswert in Höhe von € 53 Mio. entstanden, der dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet wurde.

5. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Aufgrund der Absatzentwicklung des smart roadster und des smart forfour sowie aufgrund der Absenkung der erwarteten Fahrzeugabsätze hat DaimlerChrysler im Verlauf des ersten Quartals 2005 das Produktionsvolumen dieser Fahrzeuge reduziert. Die Lieferanten wurden über die geringeren Produktionszahlen informiert. Diese Entwicklungen führten einerseits zu höheren operativen Verlusten und zu geringeren Zahlungsmittelzuflüssen und andererseits zur Annahme, dass diese Verlustsituation auch zukünftig anhalten wird. Dementsprechend untersuchte DaimlerChrysler im ersten Quartal 2005 die Werthaltigkeit der Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände, die weitgehend unabhängig von anderen Vermögensgegenständen und Schulden des Konzerns Zahlungsströme generieren. Der smart roadster wird in einer Produktionsstätte in Frankreich hergestellt; die Gruppe von Vermögensgegenständen, die dem smart forfour zuzuordnen sind, besteht aus Immobilienbesitz und Anlagen einer Produktionsstätte in Deutschland sowie aus gemieteten Anlagen bei Zulieferern, die jedoch in der Konzernbilanz von DaimlerChrysler ausgewiesen werden. Im dritten Quartal 2005 wurden des Weiteren Sachanlagen abgeschrieben, die nicht unmittelbar einem Produkt zugeordnet werden können. Aufgrund dieser Werthaltigkeitsuntersuchungen erfasste DaimlerChrysler im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe

von € 4 Mio. und € 451 Mio., die in den Umsatzkosten enthalten sind. Der Abschreibungsbetrag stellt in Summe den Wert dar, um den die Buchwerte der langfristigen Vermögensgegenstände die jeweiligen Zeitwerte überstiegen. Der nach den Abschreibungen verbliebene Buchwert der Vermögensgegenstände entspricht dem geschätzten Zeitwert der Grundstücke, Gebäude und anderen langfristigen Vermögensgegenständen.

Aufgrund der ungünstigen Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2005 hat der Konzern zudem beschlossen, die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und Händlern Verkaufsanreize für diese Produkte anzubieten. Infolgedessen ergaben sich im dritten Quartal 2005 bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Belastungen von € 15 Mio. bzw. € 147 Mio. Diese Aufwendungen entstanden durch Abschreibungen auf Vorratsbestände, höhere Verkaufsanreize und geringere Restwerte von Fahrzeugen, die als Erhöhung der Umsatzkosten bzw. Verminderung der Umsatzerlöse erfasst wurden.

Weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung von smart entstanden in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 in Höhe von € 273 Mio. und sind in den Umsatz- und den Vertriebskosten erfasst; darin berücksichtigt sind Erträge von € 2 Mio. im dritten Quartal 2005 aufgrund der Anpassung von Einschätzungen. Die Aufwendungen resultieren insbesondere aufgrund von Lieferantenansprüchen durch die geplante Einstellung der Produktion des smart roadster sowie einer Anpassung der Produktionszahlen des smart forfour. Ausgleichsleistungen an das Händlernetzwerk sind hierbei ebenfalls berücksichtigt.

In Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Geschäftsbereichs smart hat DaimlerChrysler darüber hinaus im ersten Quartal 2005 beschlossen, die Entwicklung des smart SUV, dessen Markteinführung für das Jahr 2006 geplant war, nicht weiter zu verfolgen. Infolge dieser Entscheidung mussten Werkzeuge und Anlagen in der vorgesehenen Produktionsstätte in Brasilien sowie sich im Bau befindliche Ausrüstungsgegenstände bei Lieferanten, für die feste Abnahmeverpflichtungen bestanden und für die keine anderweitige Verwendung möglich war, abgeschrieben werden. Die Abschreibungen hierfür, die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten sind, betragen im ersten Quartal des Jahres 2005 € 61 Mio. Durch die Kündigung von Verträgen mit Zulieferern ergaben sich in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2005 Aufwendungen von € 167 Mio., die ebenfalls in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind. Als Folge der Anpassung der Einschätzungen verminderten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im dritten Quartal 2005 um € 48 Mio.

Darüber hinaus sind im zweiten Quartal 2005 Pläne zur Verminderung des Personals an den Standorten Böblingen und Hambach beschlossen worden. Entsprechend diesen Plänen wurden zum 30. September 2005 89 Mitarbeiter von anderen Bereichen des Konzerns übernommen und weiterbeschäftigt, während 236 Beschäftigte in Deutschland Abfindungsleistungen akzeptiert haben; diese Leistungen beinhalten gemäß einer Tarifvereinbarung Abfindungszahlungen, die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie die Unterstützung bei der Suche nach einer neuen Arbeitsstelle. Die Mitarbeiter wurden mit Annahme der Abfindungsvereinbarung freigestellt. In diesem Zusammenhang wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für Personalmaßnahmen in Höhe von € 26 Mio. gebildet; dabei ist ein Ertrag von € 2 Mio. im dritten Quartal 2005 aus der Anpassung der Einschätzungen berücksichtigt. Durch die Bildung von Rückstellungen für Beratungsleistungen entstanden im dritten Quartal bzw. in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Aufwendungen von € 3 Mio. bzw. € 4 Mio.

Im dritten Quartal 2005 resultierten durch eine Abschreibung der Geschäftswerte Aufwendungen in Höhe von € 30 Mio. (siehe Anmerkung 8).

Die gesamten Aufwendungen für die Neuausrichtung von smart sind dem Segment Mercedes Car Group zugeordnet. Die per 30. Juni 2005 bilanzierten Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von € 525 Mio. für Sachverhalte, die in Folgeperioden zu Zahlungsmittelabflüssen führen, haben sich wie folgt entwickelt:

Angaben in Mio. €	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Stand per 1. Januar 2005	-	-	-
Aufwendungen	28	557	585
Zahlungen	-	(60)	(60)
Stand per 30. Juni 2005	28	497	525
Zusätzliche Aufwendungen und (Anpassungen)	(2)	(41)	(43)
Zahlungen	(8)	(208)	(216)
Stand per 30. September 2005	18	248	266

Die Mercedes Car Group erwartet im vierten Quartal 2005 Auszahlungen von rund € 250 Mio. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. Die Kernmaßnahmen werden voraussichtlich mit Beendigung des Jahres 2005 abgeschlossen werden.

6. Turnaround-Plan für die Chrysler Group

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

Aufgrund von Anpassungen ergaben sich für den Turnaround-Plan in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Nettoerträge in Höhe von € 17 Mio. (€ 10 Mio. nach Steuern), die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen sind (€ 13 Mio. bzw. € 4 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen stehen überwiegend im Zusammenhang mit Aufwendungen für die Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten, die vor dem Jahre 2005 stattgefunden haben.

Die Nettoaufwendungen für den Turnaround-Plan in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 betragen € 156 Mio. (€ 95 Mio. nach Steuern) und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung separat ausgewiesen (€ 151 Mio. bzw. € 5 Mio. wären andernfalls in den Umsatzkosten bzw. Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten und sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten). Diese Anpassungen beinhalteten Kosten im Zusammenhang mit der geplanten Schließung oder Veräußerung von bestimmten Produktionsstätten in den Jahren 2005 und 2004.

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Verminderung des Personals betragen in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 € 2 (Ertrag) (2004: € 171 (Aufwand)) Mio. Die Aufwendungen wurden auf der Grundlage von Einkommen, Alter und geleisteten Dienstjahren berechnet. In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 wurden die Programme zur Frühpensionierung von 36 (2004: 503) Beschäftigten angenommen. Zusätzlich haben in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 5.417 Beschäftigte durch betriebsbedingte Kündigungen bzw. durch die Schließung oder Veräußerung von Werken den Konzern verlassen. Für insgesamt im Rahmen des Turnaround-Plans vorgenommene betriebsbedingte Kündigungen sind in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Abfindungszahlungen in Höhe von € 16 (2004: € 39) Mio. geleistet worden, die entsprechend die Rückstellung vermindert haben.

Die Chrysler Group nahm in den ersten neun Monaten der Jahre 2005 und 2004 zudem außerplanmäßige Abschreibungen von € 1 Mio. und € 42 Mio. vor. Aus der Anpassung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Veräußerung oder Schließung von Aktivitäten ergab sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 ein Ertrag in Höhe von € 16 (2004: Aufwand von € 2) Mio.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 leistete die Chrysler Group Zahlungen im Zusammenhang mit zuvor aufwandswirksam berücksichtigten Maßnahmen in Höhe von € 56 (2004: € 161) Mio. Die Chrysler Group erwartet im Jahr 2005 weitere Zahlungen in Höhe von rund \$ 118 Mio. für bereits aufwandswirksam berücksichtigte Maßnahmen. Im verbleibenden Jahr 2005 können möglicherweise weitere aufwandswirksame Anpassungen für den Turnaround-Plan, insbesondere infolge der Veräußerung oder Schließung ausgewählter Betriebsstätten, entstehen.

Zum 30. September 2005 beträgt die Rückstellung für Maßnahmen zum Personalabbau € 144 (31. Dezember 2004: € 160) Mio. und die Rückstellung für sonstige Aufwendungen beläuft sich auf € 26 (31. Dezember 2004: € 60) Mio.

7. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im Jahr 2004 wurde in den USA der »American Jobs Creation Act of 2004« verabschiedet. Eine der hierin enthaltenen Gesetzesänderungen führt dazu, dass unter bestimmten Bedingungen US-amerikanische Gesellschaften bisher bei nicht US-amerikanischen Töchtern thesaurierte Gewinne bei Ausschüttung zu 85% steuerfrei vereinnahmen können. DaimlerChrysler North America Holding Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, hat die Analyse der Gesetzesänderung und die Bewertung der verschiedenen möglichen Ausschüttungsalternativen abgeschlossen. DaimlerChrysler erwartet, dass sich der Ausschüttungsbetrag im Jahr 2005 auf bis zu \$ 2,7 Mrd. beläuft. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2005 wurde ein Steueraufwand von € 2 Mio. und € 68 Mio. ergebniswirksam berücksichtigt.

8. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 um € 168 Mio. erhöht. Der Anstieg ist im Wesentlichen mit € 204 Mio. durch Wechselkurseffekte und mit € 134 Mio. durch den Erwerb der noch ausstehenden Anteile an der MTU-F bedingt (siehe Anmerkung 4). Daneben verminderte sich der Geschäftswert von MFTBC in diesem Zeitraum um € 199 Mio. (siehe Anmerkung 4).

DaimlerChrysler führt bei den Geschäftswerten mindestens jährlich eine Überprüfung der Werthaltigkeit durch, um mögliche Werthaltigkeitsminderungen zu identifizieren. Dabei wird der Zeitwert (»Fair Value«) einer Berichtseinheit (»reporting unit«) mit ihrem Buchwert (einschließlich ihres Geschäftswertes) verglichen, wobei der Zeitwert durch die Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme ermittelt wird. Übersteigt der Buchwert einer Berichtseinheit deren Zeitwert, wird in einem zweiten Schritt die Höhe der Wertminderung ermittelt. Als Ergebnis der diesjährigen Überprüfung wurde im dritten Quartal 2005 eine ergebniswirksame Abschreibung der Geschäftswerte in Höhe von € 30 Mio. vorgenommen; die Abschreibung betraf Geschäftswerte der Berichtseinheit smart, die Teil des Mercedes Car Group Segmentes ist.

9. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004
Angaben in Mio. €		
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.542	1.309
Kumulierte Abschreibungen	(950)	(806)
Buchwert	592	503
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.582	2.168
	3.174	2.671

Die per 30. September 2005 von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder selbst genutzte Software. In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 waren Zugänge in Höhe von € 200 Mio. zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2005 € 51 Mio. und € 145 Mio. (2004: € 42 Mio. und € 123 Mio.).

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

10. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004
Angaben in Mio. €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.099	1.746
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.431	2.545
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	15.872	12.792
Geleistete Anzahlungen	57	75
	21.459	17.158
Erhaltene Anzahlungen	(238)	(366)
	21.221	16.792

11. Zahlungsmittel

Zum 30. September 2005 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von € 66 (31. Dezember 2004: € 390) Mio.

12. Eigenkapital

In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von € 21 Mio. erworben, die zu einem Veräußerungserlös in Höhe von € 21 Mio. an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 hat der Konzern 5 Mio. Stück neue DaimlerChrysler-Aktien durch Ausübungen von Optionsrechten im Rahmen des Stock-Option-Plans 2000 (Tranche 2003) begeben. Das gezeichnete Kapital und die Kapitalrücklage erhöhten sich entsprechend um € 13 Mio. und € 134 Mio.

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

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

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

13. Aktienorientierte Vergütung

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

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

	Drittes Quartal	
	2005	2004
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	755	951
Zuzüglich: Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	22	20
Abzüglich: Summe Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(22)	(21)
Pro-forma-Konzernergebnis	755	950
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	0,74	0,94
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	0,74	0,94
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,74	0,94
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	0,74	0,94

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 ausübaren Optionsrechte für die ersten neun Monate der Geschäftsjahre 2005 bzw. 2004 ergeben hätten.

	Erste neun Monate	
	2005	2004
Konzernergebnis (in Mio. €)		
Konzernergebnis	1.780	1.940
Zuzüglich: Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung	40	54
Abzüglich: Summe Personalaufwand nach Steuern im Zusammenhang mit aktienorientierter Vergütung bei der Anwendung der auf Marktwerten basierenden Bilanzierungsmethode	(42)	(76)
Pro-forma-Konzernergebnis	1.778	1.918
Ergebnis je Aktie (in €)		
Ergebnis je Aktie	1,76	1,92
Pro-forma-Ergebnis je Aktie	1,75	1,89
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,75	1,91
Pro-forma-Ergebnis je Aktie (voll verwässert)	1,75	1,89

Im zweiten Quartal 2005 hat der Konzern eine neue Form der aktienorientierten Vergütung eingeführt und den so genannten »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben, der die bisherigen Stock Option Pläne sowie die Medium Term Incentive Awards ablöst. Die bestehenden Pläne laufen entsprechend ihren ursprünglichen Laufzeiten weiter.

Im Rahmen des Performance Phantom Share Plans gewährt DaimlerChrysler bezugsberechtigten Mitarbeitern Phantom Shares, welche in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Chrysler-Aktie und dem Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen nach vier Jahren in bar ausbezahlt werden. Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die von Wettbewerbern sowie internen Zielgrößen abgeleitet sind. Im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan gibt der Konzern keine neuen DaimlerChrysler-Aktien aus. In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 hat der Konzern 3,6 Mio. Stück Phantom Shares gewährt. Der Konzern hat im Zusammenhang mit dem Performance Phantom Share Plan im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Aufwendungen in Höhe von € 16 Mio. und € 27 Mio. berücksichtigt.

14. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004
Angaben in Mio. €		
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 14a)	15.558	13.923
Steuern	3.211	3.134
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 14b)	27.583	24.509
	46.352	41.566

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das dritte Quartal 2005 und 2004 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Drittes Quartal 2005			Drittes Quartal 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	184	72	112	186	59	127
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	476	149	327	483	147	336
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(601)	(169)	(432)	(595)	(153)	(442)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	154	50	104	94	34	60
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	76	-	76	54	-	54
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	289	102	187	222	87	135
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	5	-	5	51	-	51
Netto-Pensionsaufwendungen	294	102	192	273	87	186

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

Angaben in Mio. €	Erste neun Monate 2005			Erste neun Monate 2004		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	544	213	331	493	173	320
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.395	449	946	1.414	439	975
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(1.756)	(507)	(1.249)	(1.767)	(460)	(1.307)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	455	149	306	271	101	170
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	214	-	214	221	-	221
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	852	304	548	632	253	379
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	5	-	5	51	-	51
Netto-Pensionsaufwendungen	857	304	553	683	253	430

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 betrugen die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne € 861 Mio. und € 916 Mio. Am 3. Oktober 2005 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 das dritte Quartal 2005 und 2004 wie folgt zusammen:

Angaben in Mio. €	Drittes Quartal	
	2005	2004
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	70	63
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	238	219
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(40)	(40)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	83	53
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	1	-
Netto-Aufwendungen	352	295

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

Angaben in Mio. €	Erste neun Monate	
	2005	2004
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	204	195
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	677	655
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(115)	(121)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	223	160
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(3)	3
Netto-Aufwendungen	986	892

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2005 hat DaimlerChrysler keine Zuwendungen an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen vorgenommen.

General Motors (»GM«) und Ford haben bereits darüber berichtet, dass die SEC im Oktober 2004 von ihnen Informationen zu ihren Pensionsplänen und zu den Plänen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen verlangt hat. Im Rahmen der SEC-Untersuchung zur Bilanzierung dieser Vorsorgeleistungen bei GM erhielt die DaimlerChrysler AG im September 2005 von der SEC eine Anordnung, den Diskontierungssatz und die methodischen Grundlagen des Diskontierungssatzes, die im Zusammenhang mit solchen Vorsorgeleistungen für Mitarbeiter in Nordamerika verwendet werden, zu erläutern. Zusätzlich betrifft diese Anordnung die Kommunikation mit GM, Ford und/oder Delphi zu dem Diskontierungssatz und dessen Methodik.

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 Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen die erwarteten Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen; diese Verpflichtungen können aufgrund verschiedener Ursachen entstehen, 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:

	2005	2004
Angaben in Mio. €		
Stand zum 1. Januar	10.877	9.230
Wechselkursveränderungen und Änderungen des Konsolidierungskreises	673	777
Inanspruchnahmen und Umbuchungen	(4.233)	(3.614)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	3.717	4.049
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	709	572
Stand zum 30. September	11.743	11.014

Die Veränderungen von in früheren Jahren gewährten Produktgarantien des Jahres 2005 enthalten teilweise Zahlungen von Lieferanten, die im Rahmen von Regressansprüchen wegen Rückrufaktionen geleistet wurden.

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. Die abgegrenzten Umsätze, die in der Konzernbilanz unter »Passiver Rechnungsabgrenzungsposten« ausgewiesen werden, entwickelten sich wie folgt:

	2005	2004
Angaben in Mio. €		
Stand zum 1. Januar	1.115	1.129
Wechselkursveränderungen	137	18
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	508	401
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(369)	(350)
Stand zum 30. September	1.391	1.198

15. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004
Angaben in Mio. €		
Anleihen	44.643	45.041
Schuldverschreibungen	8.297	6.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.579	17.061
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	475	438
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.243	3.124
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	809	1.268
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	3.291	2.864
	78.337	76.620

16. Rechtliche Verfahren

Im Oktober 2005 legte die DaimlerChrysler Australia/Pacific Pty. Ltd. (»DCAuP«) die bereits berichteten Verfahren, die von der National Australia Bank Limited und dem Insolvenzverwalter beim Supreme Court von New South Wales eingeleitet wurden, durch Vergleich bei. Der Vergleich sieht eine Zahlung von DCAuP in Höhe von AUD 55 Mio. und einen Verzicht auf alle Ansprüche vor.

Wie bereits berichtet, sind mehrere Gerichtsverfahren gegen DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler anhängig, in denen angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen (u. a. Insassenrückhaltesysteme, Sitze, Bremsanlagen, Reifen, Kugelgelenke, Motoren und Kraftstoffanlagen) mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität (Überschlagneigung), falsche Pedalbedienung (plötzliche Beschleunigung), Bremsen-Getriebe-Schaltsperrung oder Aufprallsicherheit vorgebracht werden. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch Verpflichtungen für DaimlerChrysler oder Tochterunternehmen von DaimlerChrysler zu Leistungen von zum Teil erheblichen Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstiger kostenintensiver Maßnahmen ergeben.

Wie bereits berichtet, entschied im November 2003 eine Jury in der Sache Douglas v. DaimlerChrysler Corporation auf Schadenersatz in Höhe von \$ 3,75 Mio. und Strafschadenersatz in Höhe von \$ 50 Mio. Der beim Superior Court in Maricopa County, Arizona eingereichte Fall betrifft die Stabilität der Lehnen der Vordersitze eines Dodge Ram Club Cab Pickups aus dem Jahr 1996. Im Oktober 2005 hob das Berufungsgericht von Arizona die Verpflichtung Strafschadenersatz zu leisten auf und bestätigte den zuerkannten Schadenersatz.

Wie bereits berichtet, erhielt DaimlerChrysler am 1. April 1999 von der Europäischen Kommission »Beschwerdepunkte«, in denen dem Konzern die Verletzung der EU-Wettbewerbsregeln durch Behinderung des grenzüberschreitenden Absatzes von Mercedes-Benz-Personenkraftwagen an Endverbraucher im Europäischen Wirtschaftsraum vorgeworfen wurde. Im Oktober 2001 stellte die Europäische Kommission die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln fest und erließ gegen DaimlerChrysler eine Entscheidung, mit der eine Geldbuße in Höhe von ca. € 72 Mio. verhängt wurde. Am 15. September 2005 hat das Gericht Erster Instanz des Europäischen Gerichtshofs diese Entscheidung in Teilen aufgehoben und die Geldbuße auf einen Betrag von € 9,8 Mio. reduziert.

Wie bereits berichtet, beantragte DaimlerChrysler Services North America LLC (»DCSNA«) im Juli 2005 die Genehmigung von Vergleichsvereinbarungen in zwei Sammelklageverfahren, in denen behauptet wird, dass DCSNA sich an ethnisch diskriminierenden Kreditvergabepraktiken unter Verstoß gegen US-Bundes- und

Staatenrecht beteiligt habe. Die endgültige Genehmigung wurde in dem Verfahren vor dem US-Bezirksgericht für den Bezirk Northern Illinois erteilt. In dem Verfahren vor dem US-Bezirksgericht für den Bezirk New Jersey wurde die vorläufige Genehmigung erteilt. Für den Fall, dass eine vorläufige Genehmigung erteilt wird, hält das Gericht eine Anhörung ab, um Einwände gegen den Vergleich zu behandeln. Die Vergleiche sehen unter anderem Fortbildungsprogramme für Mitarbeiter, Ausbildungsprogramme in Finanzfragen für Kunden und Angebote von Gemeinden für Afro- und Hispano-Amerikaner vor.

Wie bereits berichtet, hat die Bundesrepublik Deutschland gegen die DaimlerChrysler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren eingeleitet. Die Schiedsklage der Bundesrepublik Deutschland ist im August 2005 zugegangen. Die Bundesrepublik Deutschland verlangt im Wesentlichen Schadenersatz und Vertragsstrafen. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche auf Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von € 3,51 Mrd. zuzüglich Zinsen (€ 236 Mio. bis 31. Juli 2005) und Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr € 1,65 Mrd. zuzüglich Zinsen (€ 107 Mio. bis 31. Juli 2005) geltend. Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. DaimlerChrysler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und beabsichtigt daher, sich gegen die Ansprüche entschlossen zur Wehr zu setzen.

Wie bereits berichtet, wurde von der Tracinda Corporation gegen die DaimlerChrysler AG und einige Mitglieder ihres Aufsichtsrats und Vorstands im Jahr 2000 eine Klage mit der Behauptung eingereicht, dass die Beklagten bei der Einholung der Zustimmung der Chrysler-Aktionäre zu dem Zusammenschluss der Chrysler Corp. und Daimler-Benz AG im Jahr 1998 gegen das US-Wertpapierrecht verstoßen und Betrug begangen haben. Das US-Bezirksgericht für den Bezirk Delaware erließ am 7. April 2005 in allen Punkten eine Entscheidung zu Gunsten der Beklagten, in der zu Lasten der Tracinda Corporation festgestellt wurde, dass kein Betrug begangen und das US-Wertpapierrecht nicht verletzt wurde. Tracinda hat am 28. April 2005 gegen die Entscheidung beim dritten US-Berufungsgericht Berufung eingelegt.

Wie bereits berichtet, wurde beim gleichen US-Bezirksgericht im Jahr 2004 im Namen von gegenwärtigen und ehemaligen Aktionären von DaimlerChrysler, die weder Staatsangehörige der USA noch in den USA ansässig sind und die ihre DaimlerChrysler-Aktien an oder mittels Börsen außerhalb der USA erworben haben, eine als Sammelklage deklarierte Klage gegen die DaimlerChrysler AG und einige Vorstandsmitglieder eingereicht. Die Klage enthält ähnliche Behauptungen wie die Tracinda-Klage und die frühere Sammelklage. DaimlerChrysler stellte im März 2005 einen Antrag auf Klageabweisung, der derzeit anhängig ist. Die Klage wurde noch keinem Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG zugestellt.

17. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004	30. Sept. 2005	31. Dez. 2004
Angaben in Mio. €				
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.727	2.334	248	207
Rückkaufverpflichtungen	1.541	1.646	529	536
Leistungsgarantien und Umweltrisiken	447	464	323	360
Sonstige	119	128	82	97
	3.834	4.572	1.182	1.200

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien an Dritte für die Verbindlichkeiten ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften. Zum 30. September 2005 beliefen sich diese Garantien auf € 47,8 Mrd. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninternen Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

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

18. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das dritte Quartal der Geschäftsjahre 2005 und 2004 wie folgt dar:

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutzfahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
Angaben in Mio. €								
Drittes Quartal 2005								
Außenumsätze	11.444	12.889	10.059	3.280	483	38.155	-	38.155
konzerninterne Umsätze	1.075	-	533	633	106	2.347	(2.347)	-
Umsätze Gesamt	12.519	12.889	10.592	3.913	589	40.502	(2.347)	38.155
Operating Profit	436	310	498	408	242	1.894	(56)	1.838
Drittes Quartal 2004								
Außenumsätze	11.348	11.508	8.715	2.883	437	34.891	-	34.891
konzerninterne Umsätze	773	12	482	561	88	1.916	(1.916)	-
Umsätze Gesamt	12.121	11.520	9.197	3.444	525	36.807	(1.916)	34.891
Operating Profit	304	217	159	412	258	1.350	(18)	1.332

Wie bereits berichtet, leitete Collins & Aikman Corporation (»C&A«), ein bedeutender Zulieferer in der Automobilindustrie, in den Vereinigten Staaten sowie in Großbritannien gesetzliche Restrukturierungsverfahren ein. Mehrere Kunden von C&A, darunter DaimlerChrysler Corporation, stellten im Juni 2005 eine unbesicherte Zwischenfinanzierung zur Verfügung, um kurzfristige Lieferausfälle zu vermeiden; davon entfielen \$10 Mio. auf DaimlerChrysler. Gemeinsam mit anderen größeren Kunden von C&A erklärte sich DaimlerChrysler zudem bereit, zusätzliche Mittel über Preiserhöhungen und andere Finanzierungsmittel bis zum 30. September 2005 zur Verfügung zu stellen. Der Anteil von DaimlerChrysler an diesen Preiserhöhungen und Finanzierungsmitteln betrug im dritten Quartal 2005 \$ 70 Mio. und ist in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten enthalten. DaimlerChrysler stimmte zusätzlich zu, im vierten Quartal 2005 \$ 40 Mio. über Finanzierungsmittel und im Geschäftsjahr 2006 weitere \$ 70 Mio. über Preiserhöhungen zur Verfügung zu stellen. Zudem erklärte sich DaimlerChrysler Corporation bereit, Zahlungen für die Werkzeugbereitstellung vorzuziehen und finanzielle Mittel für DaimlerChrysler-spezifische Investitionen und Anlaufkosten auf Abruf bereitzustellen. Darüber hinaus ist es möglich, dass DaimlerChrysler auch in Europa zusätzliche finanzielle Unterstützung leisten muss.

Eine plötzliche und länger andauernde Unterbrechung der Teilleistungen durch C&A hätte erhebliche negative Auswirkungen auf DaimlerChrysler. Eine solche Unterbrechung hätte Auswirkungen auf die Produktion nahezu aller Fahrzeuge der Chrysler Group, auf die Produktion der M-Klasse und der R-Klasse im US-Bundesstaat Alabama und auf die Produktion sämtlicher Fahrzeuge des Geschäftsbereiches Transporter in Europa. Darüber hinaus wäre der termingerechte Anlauf neuer Fahrzeugprojekte im Geschäftsbereich Transporter erheblich gefährdet.

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

	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Nutz- fahrzeuge	Financial Services	Übrige Aktivitäten	Summe Segmente	Eliminier- ungen	Daimler- Chrysler- Konzern
Angaben in Mio. €								
Erste neun Monate 2005								
Außenumsätze	32.718	36.645	28.177	9.444	1.338	108.322	-	108.322
konzerninterne Umsätze	2.656	9	1.576	1.848	239	6.328	(6.328)	-
Umsätze Gesamt	35.374	36.654	29.753	11.292	1.577	114.650	(6.328)	108.322
Operating Profit (Loss)	(506)	1.106	1.736	1.121	605	4.062	75	4.137
Erste neun Monate 2004								
Außenumsätze	34.185	36.774	23.530	8.650	1.175	104.314	-	104.314
konzerninterne Umsätze	2.587	12	1.242	1.629	208	5.678	(6.678)	-
Umsätze Gesamt	36.772	36.786	24.772	10.279	1.383	109.992	(6.678)	104.314
Operating Profit	1.646	1.041	895	1.105	477	5.164	(195)	4.969

Ende September 2005 hat der Vorstand der Mercedes Car Group ein Abbauziel von 8.500 Stellen an den deutschen Standorten festgelegt. Die Personalanpassungen sollen durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Verlauf der nächsten zwölf Monate erreicht werden.

Eine Rückstellung, die im Zusammenhang mit einem Verfahren wegen behaupteter Verletzungen des EU-Wettbewerbsrechts gebildet wurde, ist in Höhe von € 60 Mio. aufgrund einer positiven Entscheidung des Gerichts erster Instanz des Europäischen Gerichtshofs aufgelöst worden. Dieser Betrag ist in den Vertriebskosten innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns und im Operating Profit des Segments Mercedes Car Group enthalten.

Im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des Geschäftsmodells von smart entstanden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2005 im Segment Mercedes Car Group Aufwendungen in Höhe von € 1.111 Mio. Hiervon entfielen € 569 Mio. auf die Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie € 542 Mio. auf die Bildung von Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten für Sachverhalte, die bereits zu Zahlungen führten bzw. noch führen werden (siehe Anmerkung 5).

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

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2004 belastete MMC den Operating Profit der Übrigen Aktivitäten einschließlich der Effekte aus der Anteilsverwässerung und der Wechselkursabsicherung mit € 27 Mio. Im dritten Quartal des Jahres 2004 ergaben sich durch MMC keine Auswirkungen auf den Operating Profit des Segments Übrige Aktivitäten.

Am 18. März 2004 erwarb DaimlerChrysler von MMC einen weiteren Anteil in Höhe von 22% an MFTBC zu einem Kaufpreis in Höhe von € 394 Mio. in bar. Infolge des Erwerbs und der erstmaligen Einbeziehung von MFTBC in den Konzernabschluss erhöhten sich die Segment-Aktiva des Segments Nutzfahrzeuge um € 4,3 Mrd. Nach dem Erwerb des Mehrheitsanteils an MFTBC wurden Qualitätsprobleme bei MFTBC erkannt, die Produktionsumfänge aus der Zeit vor den Erwerben der MFTBC-Anteile durch DaimlerChrysler betrafen. DaimlerChrysler hat zum 30. September 2004 festgestellt, dass ein Verlust im Zusammenhang mit den Rückrufaktionen wahrscheinlich ist und hat eine vorläufige Bewertung der Aufwendungen für Qualitätsmaßnahmen und Rückrufaktionen vorgenommen. Diese Maßnahmen führten im dritten Quartal sowie in den ersten neun Monaten des Jahres 2004 im Segment Nutzfahrzeuge zu einer Reduzierung des Operating Profit von € 405 Mio. bzw. € 475 Mio. Aufwendungen von € 330 Mio., die auf Anteile im Fremdbesitz entfielen, wurden nicht dem Operating Profit zugeordnet und sind im Jahr 2004 in der Ableitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile im Fremdbesitz entfallende Gewinne/Verluste in dem Überleitungsposten »Übriges nicht operatives Ergebnis« enthalten. Aus der anschließenden Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei MFTBC ergab sich im ersten Quartal des Jahres 2005 ein Ertrag im Segment Nutzfahrzeuge in Höhe von € 276 Mio. (vgl. auch Anmerkung 4).

Bei der Chrysler Group entstanden im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2004 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Turnaround-Plan (vgl. Anmerkung 6) von € 104 Mio. und € 156 Mio. Darüber hinaus entstanden bei der Chrysler Group in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2004 Aufwendungen in Höhe von € 104 Mio. im Rahmen eines Anreizprogramms zur Frühpensionierung und weitere Maßnahmen zum Abbau von Arbeitsplätzen. Positiv beeinflusst wurde das Ergebnis der Chrysler Group für die neun Monate des Geschäftsjahres 2004 durch eine Korrektur der Rückstellungsermittlung für Werbemaßnahmen in Höhe von € 95 Mio., um die Rückstellungshöhe an voraussichtlich erwartete Zahlungen anzupassen.

Im ersten Quartal 2004 ergaben sich im Segment Financial Services Belastungen von € 279 Mio. aus dem Engagement bei Toll Collect. Diese resultierten aus der neuen vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund vom 29. Februar 2004 und der damit notwendig gewordenen Neueinschätzung der erwarteten Aufwendungen. Weitere Aufwendungen resultierten im dritten Quartal 2004 in Höhe von € 119 Mio. im Zusammenhang mit dem Systemstart ab Januar 2005. Im Geschäftsjahr 2005 entstanden im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten Aufwendungen in Höhe von € 15 Mio. und € 68 Mio. durch Toll Collect.

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:

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2005	2004	2005	2004
Angaben in Mio. €				
Operating Profit der Segmente	1.894	1.350	4.062	5.164
Eliminierungen	(56)	(18)	75	(195)
Konzern-Operating Profit	1.838	1.332	4.137	4.969
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(317)	(206)	(889)	(619)
Ertrag aus der Veräußerung des 10,5%-Anteils an der Hyundai Motor Company	-	252	-	252
Zinsen und ähnliche Erträge	112	115	409	343
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(232)	(208)	(655)	(606)
Übriges Finanzergebnis	(33)	22	(4)	33
Übriges nicht operatives Ergebnis	(1)	(332)	(8)	(372)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(104)	(115)	(354)	(829)
Ergebnis vor Ertragsteuern und vor auf Anteile in Fremdbesitz entfallende Gewinne und Verluste	1.263	860	2.636	3.171

19. 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:

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2005	2004	2005	2004
Werte in Mio. € bzw. Mio. Aktien mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie				
Konzernergebnis – »basic earnings per share«	755	951	1.780	1.940
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-	-
Konzernergebnis – »diluted earnings per share«	755	951	1.780	1.940
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.015,6	1.012,8	1.013,7	1.012,8
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	4,3	2,2	2,4	2,3
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.019,9	1.015,0	1.016,1	1.015,1
Ergebnis je Aktie auf Basis des Konzernergebnisses				
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,74	0,94	1,76	1,92
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,74	0,94	1,75	1,91

Stock-Options, die zum Bezug von 66,0 Mio. und 67,5 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 die dargestellten Berichtsperioden der Jahre 2005 und 2004 einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

Investor Relations

Stuttgart

Telefon 0711 17 95277, 17 92261 oder 17 95256
Telefax 0711 17 94109 oder 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere interessante Informationen finden Sie im Internet unter www.daimlerchrysler.com

Finanzkalender 2006

**Jahrespressekonferenz /
Telefonkonferenz für
Analysten und Investoren**
16. Februar 2006

Vorlage des Geschäftsberichts 2005
01. März 2006

Hauptversammlung
12. April 2006
Messe Berlin

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)

Investor Relations Angebot auf www.daimlerchrysler.com/investor

