

DAIMLERCHRYSLER



Q3 2006
Zwischenbericht

Inhalt

4 Konzernlagebericht	11 Mercedes Car Group	16 Quartalsabschluss
	12 Chrysler Group	21 Konzernanhang
	13 Truck Group	34 Finanzkalender
	14 Financial Services	
	15 Van, Bus, Other	

Q3

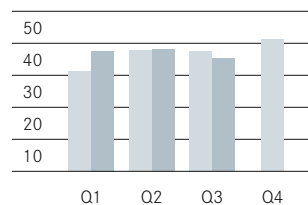
DaimlerChrysler-Konzern

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Umsatz	35.176	38.155	-8 ¹
Westeuropa	11.910	11.678	+2
Deutschland	5.190	5.065	+2
USA	13.950	17.435	-20
Übrige Märkte	9.316	9.042	+3
Beschäftigte (30. 09.)	365.451	388.014	-6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	1.301	1.408	-8
Sachinvestitionen	1.247	1.690	-26
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	2.694	4.037	-33
Operating Profit	892	1.838	-51
Konzernergebnis	541	855	-37
je Aktie (in €)	0,53	0,84	-37

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Rückgang um 5%.

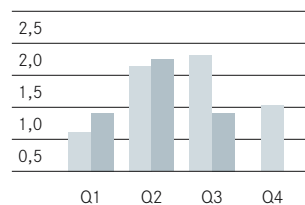
Umsatz

(in Milliarden €)



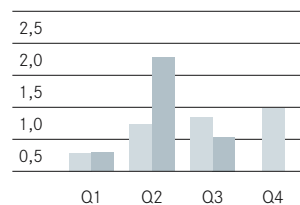
Operating Profit

(in Milliarden €)



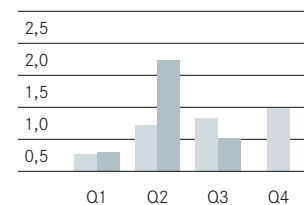
Konzernergebnis

(in Milliarden €)



Ergebnis je Aktie

(in €)



2005
2006

Titelbild:

Der Dodge Nitro ist ein neuer mittelgroßer Geländewagen mit fünf Sitzen, der sich durch sein Styling, seine Leistung und seinen hohen Nutzwert auszeichnet. Derzeit erfolgt seine Markteinführung in den USA, ab dem Frühjahr 2007 wird er auch in Europa verfügbar sein.

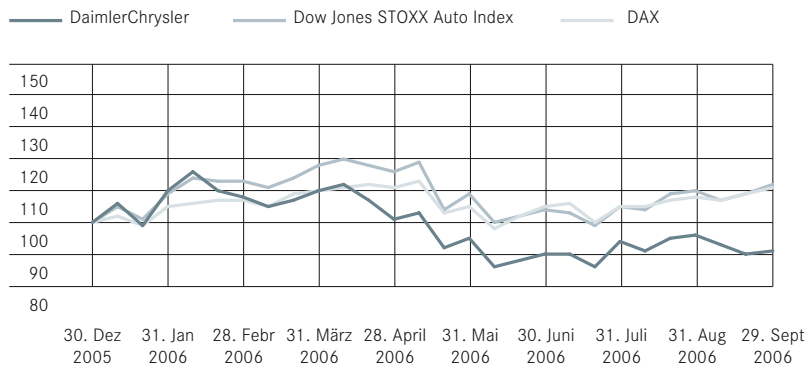
Q1-3

DaimlerChrysler-Konzern

Werte in Millionen € Q1-3 2006 Q1-3 2005 Veränd. in %

	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Umsatz	110.923	108.322	+2
Westeuropa	36.144	34.193	+6
Deutschland	15.526	14.861	+4
USA	47.317	48.966	-3
Übrige Märkte	27.462	25.163	+9
Beschäftigte (30.09.)	365.451	388.014	-6
Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.970	4.080	-3
Sachinvestitionen	4.427	4.771	-7
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.482	11.006	-23
Operating Profit	3.640	4.137	-12
Konzernergebnis	2.650	1.880	+41
je Aktie (in €)	2,60	1,85	+41

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Kursverlauf:

Zum Jahresbeginn 2006 konnte die DaimlerChrysler-Aktie den Aufwärtstrend der zweiten Jahreshälfte 2005 weiter fortsetzen. In den Sommermonaten kam der Kurs jedoch – wie der Gesamtmarkt auch – infolge des hohen Ölpreises, steigender Zinsen sowie der Sorge über eine Abschwächung der Konjunktur deutlich unter Druck. Die globalen Aktienmärkte konnten im dritten Quartal einen Großteil der Kursrückgänge wieder aufholen. Auch die DaimlerChrysler-Aktie legte zunächst deutlich zu. Die Erholung endete Mitte September mit der Bekanntgabe der neuen Ergebnisprognose für die Chrysler Group und den DaimlerChrysler-Konzern. Danach tendierte der Kurs bis Ende September seitwärts. Ende September schloss die DaimlerChrysler Aktie in Frankfurt (XETRA) bei 39,41 € und an der New York Stock Exchange bei 49,96 US-\$.

Konzernlagebericht

- **Konzern-Operating Profit von 0,9 Mrd. € gegenüber 1,8 Mrd. € im Vorjahresquartal**
- **Konzernergebnis von 541 (i. V. 855) Mio. €**
- **Ergebnis je Aktie von 0,53 (i. V. 0,84) €**
- **Umsatz mit 35,2 Mrd. € unter Vorjahresniveau**
- **Für Gesamtjahr 2006 Operating Profit in der Größenordnung von 5 Mrd. € erwartet**

Geschäftsentwicklung

- Die **Weltwirtschaft** ist auch im dritten Quartal mit rund 3,6% stärker gewachsen als im langjährigen Mittel. Das Wachstum war dennoch schwächer als in der ersten Jahreshälfte, in der ein Zuwachs von 4,1% zu verzeichnen war. Die Abschwächung ist vor allem auf steigende Inflationsraten, höhere Zinsen sowie Belastungen durch die anhaltend hohen Rohstoffpreise zurückzuführen. Insbesondere in Nordamerika und China, wo in den ersten sechs Monaten mit 3,6% bzw. 10,7% ein hohes Wachstum festzustellen war, hat sich die wirtschaftliche Dynamik leicht abgeschwächt. Positiv entwickelten sich Japan, Westeuropa sowie die Schwellenländer.
- Parallel zum Verlauf der Weltwirtschaft und vor allem bedingt durch hohe Öl- und Kraftstoffpreise hat sich auch das Wachstum der globalen **Automobilnachfrage** im dritten Quartal gegenüber der ersten Jahreshälfte abgeschwächt. Gegenüber dem dritten Quartal des Vorjahres war das Marktvolumen sowohl in den USA als auch in Westeuropa und Japan rückläufig. In den USA setzte sich die Verschiebung von Minivans, Geländewagen und leichten Nutzfahrzeugen hin zu verbrauchsgünstigeren Personenwagen fort. Als Motor der weltweiten Automobilkonjunktur erwiesen sich erneut die Schwellenländer Asiens, angeführt von China und Indien. Bei den Nutzfahrzeugen bewegte sich die weltweite Nachfrage insbesondere im mittleren und schweren Segment weiterhin auf hohem Niveau.
- **DaimlerChrysler** hat im dritten Quartal weltweit 1,0 Mio. Fahrzeuge abgesetzt und damit das hohe Niveau des Vorjahres nicht erreicht (-14%).
- Der **Absatz** der Mercedes Car Group lag mit 307.500 Fahrzeugen nahezu auf Vorjahresniveau. Bei der Chrysler Group gingen die Auslieferungen an die Händler auf 504.400 (i. V. 663.400) Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zurück. Die Truck Group steigerte ihren Absatz um 2% auf 141.900 Einheiten. Die Bereiche Mercedes-Benz Transporter und DaimlerChrysler Busse setzten 58.800 (i. V. 64.200) Transporter bzw. 8.600 (i. V. 9.200) Busse und Fahrgestelle ab. Das Geschäftsfeld Financial Services steigerte das Neugeschäft um 6%, das Vertragsvolumen bewegte sich in der Größenordnung des Vorjahres.

- Bedingt durch den geringeren Absatz ging der **Konzernumsatz** von 38,2 Mrd. € auf 35,2 Mrd. € zurück. Bereingt um Wechselkursveränderungen betrug der Rückgang 5%.
- Die Sachinvestitionen lagen im dritten Quartal produktzyklusbedingt mit 1,2 Mrd. € aufgrund von Rückgängen in allen Geschäftsfeldern unter dem Wert des Vorjahres. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen waren mit 1,3 Mrd. € geringer als im Vorjahr.

Ertragslage

- Der **Operating Profit des DaimlerChrysler-Konzerns** erreichte im dritten Quartal 892 Mio. € und lag damit unter dem Vorjahreswert von 1.838 Mio. €.
- Die weiterhin sehr positive Ergebnisentwicklung bei der Mercedes Car Group sowie die deutliche Steigerung des Operating Profit der Truck Group konnten den negativen Ergebnisbeitrag der Chrysler Group nur teilweise ausgleichen. Auch das operative Ergebnis von Financial Services lag über dem hohen Niveau des Vorjahres.
- Wechselkurseffekte haben den Operating Profit in der Berichtsperiode belastet; diese ergaben sich durch im Vergleich zum Vorjahr ungünstigere Währungssicherungskurse.
- Die Preisentwicklung für bestimmte Rohmaterialien, unter anderem für ausgewählte Edelmetalle, hat im dritten Quartal 2006 ebenfalls zu einer Belastung des Ergebnisses geführt. Die dadurch entstandenen höheren Materialkosten konnten jedoch durch das aktive Materialkostenmanagement insgesamt ausgeglichen werden.
- Die Ergebnisentwicklung des Konzerns war durch die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Sonderfaktoren beeinflusst:

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005

Mercedes Car Group		
Restrukturierung smart	40	
Aufwendungen für Personalanpassungsmaßnahmen im Rahmen von CORE	(47)	
Auflösung einer Rückstellung nach positivem Entscheid im Verfahren um die Verletzung von EU-Wettbewerbsregeln		60
Chrysler Group		
Finanzielle Unterstützung für Lieferanten Collins & Aikman	(10)	(57)
Truck Group		
Wertberichtigung American LaFrance		(63)
Van, Bus, Other		
Aufwendungen im Rahmen des neuen Managementmodells	(72)	
Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien	86	

- Die **Mercedes Car Group** steigerte im dritten Quartal ihren Operating Profit um 127% auf 991 Mio. €.
- Die deutliche Ergebnisverbesserung ist vor allem auf die im Rahmen des Programms CORE erzielten Effizienzsteigerungen zurückzuführen. Ferner wirkte sich bei einem insgesamt etwas geringeren Absatzvolumen (-3.400 Fahrzeuge) der verbesserte Modell-Mix seit der Einführung der neuen S- und M/R/GL-Klasse positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Während die Marke Mercedes-Benz ihren Absatz leicht steigern konnte, lag der Absatz bei smart erwartungsgemäß unter dem Vorjahresniveau. Wechselkurseffekte haben den Operating Profit negativ beeinflusst.
- Die Personalanpassungen bei Mercedes-Benz Pkw im Rahmen des Programms CORE führten zu Aufwendungen von 47 Mio. €. Im Rahmen des im September 2005 angekündigten Personalanpassungsprogramms haben rund 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verträge über ihr Ausscheiden aus dem Unternehmen unterzeichnet bzw. sind bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden. Im Zusammenhang mit der Restrukturierung von smart waren ursprünglich getroffene Einschätzungen an aktuelle Entwicklungen anzupassen; daraus ergab sich ein Ertrag von 40 Mio. €.

Operating Profit (Loss) nach Segmenten

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005 Veränd. in %

Mercedes Car Group	991	436	+127
Chrysler Group	(1.164)	310	.
Truck Group	556	354	+57
Financial Services	445	408	+9
Van, Bus, Other	315	379	-17
Eliminierungen	(251)	(49)	-412
DaimlerChrysler-Konzern	892	1.838	-51

- Die **Chrysler Group** verzeichnete im dritten Quartal 2006 einen operativen Verlust von 1.164 Mio. €, nachdem im Vergleichsquarter noch ein Operating Profit von 310 Mio. € erzielt wurde.

- Der Ergebnisrückgang ist im Wesentlichen auf rückläufige Fahrzeugauslieferungen, eine ungünstigere Produkt- und Absatzstruktur sowie eine negative Nettopreisentwicklung zurückzuführen. Diese Entwicklungen spiegeln das weiterhin schwierige Marktumfeld in den USA wider; so war die Chrysler Group mit hohen Händlerbeständen zu Quartalsbeginn, mit einer Nachfrageverschiebung hin zu kleineren Fahrzeugen in Folge der höheren Benzinpreise sowie mit einem höheren Zinsniveau konfrontiert.

- Um die hohen Bestände bei den Händlern zu reduzieren, haben wir die Auslieferungen an die Händler zurückgenommen, was auch eine Anpassung der Produktion notwendig machte. Insgesamt waren die Fahrzeugauslieferungen im dritten Quartal mit 504.400 Einheiten um 158.900 Einheiten geringer als im dritten Quartal des Vorjahres. Die Händlerbestände verringerten sich im Verlauf des dritten Quartals 2006 von 648.600 Fahrzeugen auf 534.000 am 30. September 2006. Zum Ende des dritten Quartals 2005 lagen die Bestände bei den Händlern bei 580.200 Fahrzeugen.

- Die **Truck Group** erwirtschaftete im dritten Quartal einen Operating Profit von 556 (i. V. 354) Mio. €.

- Dieser deutliche Ergebnisanstieg ist auf ein gestiegenes Absatzvolumen (+3.000 Fahrzeuge), eine hohe Kapazitätsauslastung in Verbindung mit einer hohen Produktivität sowie einen verbesserten Modell-Mix zurückzuführen. Zusätzlich wurden weitere Effizienzmaßnahmen im Rahmen des Global Excellence Programms realisiert, die die höheren Aufwendungen im Rahmen neuer Fahrzeugprojekte sowie für die Erfüllung zukünftiger Emissionsvorschriften mehr als ausgleichen konnten.

Q1-3 2006 Q1-3 2005 Veränd. in %

1.120	(506)	.
(994)	1.106	.
1.533	1.462	+5
1.315	1.121	+17
897	890	+1
(231)	64	.
3.640	4.137	-12

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

Werte in Millionen €

Q3 2006 Q3 2005 Veränd. in %

	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	892	1.838	-51
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(320)	(317)	-1
Operatives Beteiligungsergebnis	(317)	(248)	-28
Übriges nicht operatives Ergebnis	6	(1)	.
Ergebnis vor Finanzergebnis	261	1.272	-79

Q1-3 2006 Q1-3 2005 Veränd. in %

	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	3.640	4.137	-12
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(932)	(889)	-5
Operatives Beteiligungsergebnis	(853)	(537)	-59
Übriges nicht operatives Ergebnis	4	(8)	.
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.859	2.703	-31

- **Financial Services** verbesserte den Operating Profit im abgelaufenen Quartal auf 445 Mio. € gegenüber 408 Mio. € im Vorjahr.
- Zu dieser Ergebnissteigerung haben das gestiegene Neugeschäft und weitere Effizienzsteigerungen beigetragen. Gegenläufig wirkten gestiegene Risikokosten, die im Vorjahresquartal außerordentlich niedrig waren.
- Der Operating Profit des Segments **Van, Bus, Other** lag im dritten Quartal 2006 bei 315 (i. V. 379) Mio. €; darin enthalten sind Aufwendungen von 72 Mio. € für die Umsetzung des neuen Managementmodells, die überwiegend für Personalanpassungen in den Verwaltungsbereichen anfielen. Durch die Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien entstand im dritten Quartal ein Ertrag von 86 Mio. €. Der Operating Profit des Vorjahres enthielt noch einen Ergebnisbeitrag des Off-Highway-Geschäfts, das im ersten Quartal 2006 veräußert wurde.
- Die Bereiche Transporter und Busse erzielten im dritten Quartal weiterhin jeweils positive Ergebnisbeiträge. Bei Mercedes-Benz Transporter führte die Kapazitätseinschränkung im Zusammenhang mit der Umstellung der Produktion auf den neuen Sprinter zu einem Rückgang des Operating Profit. Der Bereich Busse verbesserte sein operatives Ergebnis aufgrund eines günstigeren Modell-Mix und der erzielten Effizienzsteigerungen.
- Der Ergebnisbeitrag von EADS betrug 247 Mio. € und lag damit trotz gestiegener Airbusauslieferungen geringfügig unter dem Vorjahresergebnis von 256 Mio. €; hierzu haben im Wesentlichen ungünstigere Währungssicherungskurse beigetragen. Die Verzögerung bei den Auslieferungen der Airbus A380 hat den Ergebnisbeitrag von EADS im dritten Quartal noch nicht beeinflusst, da das Ergebnis der EADS mit einem dreimonatigen Zeitversatz in den Konzern einbezogen wird.
- Der Anstieg der erfolgswirksamen **Eliminierungen** resultierte im Wesentlichen aus dem Leasinggeschäft in Deutschland und der Zunahme der Bestandsfinanzierungen europäischer Händler. Die hierbei entstandenen Ergebnisse aus Fahrzeuglieferungen zwischen den Geschäftsfeldern sind aus Konzernsicht nicht realisiert und wurden eliminiert.
- Das **Finanzergebnis** verbesserte sich aufgrund des gestiegenen Beteiligungs- und Zinsergebnisses im dritten Quartal auf 172 (i. V. -9) Mio. €. Der Anstieg des Beteiligungsergebnisses von 144 Mio. € auf 199 Mio. € war vor allem auf verbesserte Ergebnisbeiträge unserer at-equity bilanzierten Beteiligungen zurückzuführen; darin enthalten sind Erträge von 48 Mio. € aus dem Verkauf nicht betriebsnotwendiger Immobilien. Das Zinsergebnis lag mit -8 Mio. € über dem Vorjahresniveau von -120 Mio. €; das übrige Finanzergebnis verbesserte sich auf -19 (i. V. -33) Mio. €.
- Im dritten Quartal wurde ein **Konzernergebnis** von 541 (i. V. 855) Mio. € erzielt. Der Rückgang des Operating Profit konnte teilweise durch das gestiegene Finanzergebnis und durch geringere Steueraufwendungen kompensiert werden. Weiterhin führte die Anerkennung von Steuergutschriften für Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen durch die US-amerikanische Steuerbehörde sowie eine Anpassung von passiven latenten Steuern zu einem Steuerertrag von 219 Mio. €.
- Das **Ergebnis je Aktie** lag bei 0,53 € nach 0,84 € im Vorjahresquartal.

Finanzlage

- Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** in Höhe von 8,5 Mrd. € war gegenüber dem ersten neun Monate des Vorjahres (11,0 Mrd. €) deutlich rückläufig. Der Rückgang stand insbesondere im Zusammenhang mit dem negativen Geschäftsverlauf bei der Chrysler Group, der nur teilweise durch die Geschäftsentwicklung bei der Mercedes Car Group kompensiert wurde. Darüber hinaus belasteten Abfindungszahlungen aus den Maßnahmen zur Personalanpassung bei der Mercedes Car Group, Zahlungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung bei smart sowie höhere Steuerzahlungen den Cash Flow der Geschäftstätigkeit. Gegenläufig wirkten sich die gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangenen Zuwendungen an die Pensionsfonds positiv auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus (0,6 Mrd. €; i. V. 0,9 Mrd. €). Darüber hinaus resultierte eine Verbesserung aus dem höheren Anteil an Operate-Lease-Verträgen im Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Entwicklung des Working Capital war von gegenläufigen Effekten geprägt. Der gegenüber dem Vorjahr deutlich geringere Anstieg der Vorratsbestände und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurde durch negative Effekte aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahezu kompensiert.
- Der Anstieg des **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** um 2,5 Mrd. € auf 11,5 Mrd. € war neben dem deutlichen Anstieg der Vermieteten Gegenstände auf die Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Hierbei war der aufgrund der Verschiebung von Finanzierungsleasingverträgen hin zu Operate-Lease-Verträgen festzustellende Rückgang dieser Forderungen im Jahr 2006 geringer als im Vorjahreszeitraum. Gegenläufig hierzu führten leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegende Investitionen in Sachanlagen zu einem gegenüber dem Vorjahr geringeren Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Darüber hinaus waren die Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen höher als in der Vergleichsperiode. Wesentliche Ursache war der Verkauf des Off-Highway-Geschäfts, aus dem sich ein Mittelzufluss von 0,8 Mrd. € ergab. Aus den geringeren Auszahlungen für den Erwerb von Wertpapieren (netto) resultierte ebenfalls ein geringerer Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.
- Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 1,0 Mrd. €. Dieser resultierte vor allem aus der Aufnahme (netto) von Finanzverbindlichkeiten, der in geringerem Umfang ein Mittelabfluss aus der Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 gegenüberstand. Im Vorjahreszeitraum wirkte neben der Ausschüttung der Dividende die Rückzahlung (netto) von Finanzverbindlichkeiten.
- Der Bestand an Zahlungsmitteln mit einer Laufzeit bis zu drei Monaten verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,2 Mrd. € auf 5,4 Mrd. €. Die Liquidität, zu der auch die länger laufenden Geldanlagen und Wertpapiere gehören, konnte aufgrund optimierter Prozesse im Liquiditätsmanagement von 12,6 Mrd. € auf 10,2 Mrd. € abgesenkt werden.

Vermögenslage

- Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem 31. Dezember 2005 um 5,2 Mrd. € auf 196,4 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte in Höhe von 8,8 Mrd. € hätte sich ein Anstieg um 3,6 Mrd. € ergeben, der im Wesentlichen auf der Ausweitung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts beruht.
- Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen machen insgesamt 94,3 (31. Dezember 2005: 95,3) Mrd. € und damit 48% der gesamten Aktiva aus. Ohne den Einfluss von Wechselkurseffekten hätte sich ein deutlicher Anstieg des Portfolios ergeben. Innerhalb des Portfolios war dabei eine Verschiebung von Absatzfinanzierungsverträgen hin zu Operate-Lease-Verträgen festzustellen. Die Vorräte sind, bereinigt um den Einfluss der veränderten Wechselkurse, gestiegen. Dies resultierte ebenso wie der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aus dem unterjährigen Produktionsverlauf. Die Veränderung der Sonstigen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der positiven Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen. Diese Finanzgeschäfte wurden zur Absicherung von Währungsrisiken sowie zur Absicherung von EADS-Anteilen abgeschlossen.
- Die Rückstellungen verminderten sich hauptsächlich aufgrund von Wechselkurseffekten, die auch geringere Rückstellungen für derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungsrisiken zur Folge hatten. Weiterhin hat sich der Verbrauch von Garantie- und Steuerrückstellungen ausgewirkt. Gegenläufig ergab sich ein leichter Anstieg der sonstigen Rückstellungen im Zusammenhang mit der Einstellung des smart forfour. Bereinigt um Wechselkurseffekte sind die Finanzverbindlichkeiten infolge des höheren Refinanzierungsbedarfs als Folge des ausgeweiteten Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts gestiegen. Der Rückgang der übrigen Verbindlichkeiten war überwiegend auf rückläufige Verbindlichkeiten in Zusammenhang mit den Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group zurückzuführen.
- Das Konzerneigenkapital zum 30. September 2006 ist gegenüber dem 31. Dezember 2005 leicht gestiegen. Gegenläufig zum positiven Konzernergebnis und der ergebnisneutralen Bewertung derivativer Finanzinstrumente reduzierten Effekte aus der Währungsumrechnung sowie die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2005 das Eigenkapital.
- Die Eigenkapitalquote lag zum 30. September 2006 bei 18,8% (31. Dezember 2005: 17,3%). Für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 27,5% (31. Dezember 2005: 24,8%). Der Anstieg der Eigenkapitalquoten war im Wesentlichen auf die rückläufige Bilanzsumme und das Konzernergebnis zurückzuführen.

Mitarbeiter

- Zum Ende des dritten Quartals 2006 waren bei DaimlerChrysler weltweit 365.451 (i.V. 388.014) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 168.965 (i.V. 185.288) in Deutschland und 95.647 (i.V. 98.945) in den USA tätig.
- Gegenüber dem 30. September 2005 verringerte sich die Zahl der Beschäftigten vor allem aufgrund der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts mit rund 7.000 Beschäftigten und der Personalanpassungen in der Mercedes Car Group (-6%). Bei der Mercedes Car Group haben innerhalb eines Jahres 9.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Ausscheidensvereinbarungen abgeschlossen bzw. sind bereits aus dem Unternehmen ausgeschieden. Die 2.200 Beschäftigten der Konzernforschung, die bisher auf Konzernebene geführt wurden, sind im Rahmen des neuen Managementmodells mit der Entwicklung der Mercedes Car Group zusammengeführt worden und sind nun im Ausweis der Mercedes Car Group enthalten. Auch in den Geschäftsfeldern Chrysler Group, Truck Group und Financial Services waren zum Ende des dritten Quartals weniger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt als vor einem Jahr.

Ereignisse nach Ablauf des dritten Quartals 2006

- Anfang Oktober hat die EADS mitgeteilt, dass Verzögerungen bei den Auslieferungen der Airbus A380 zu einer Verringerung der operativen Ergebnisse gegenüber der bisherigen Planung führen werden. Entsprechend unserem Anteil an der EADS wird damit auch das Ergebnis von DaimlerChrysler beeinflusst. Um den finanziellen Auswirkungen der Lieferverzögerungen entgegenzuwirken, plant die EADS ein umfassendes Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm.

Ausblick

- DaimlerChrysler geht aufgrund der positiven Entwicklung in den ersten neun Monaten davon aus, dass das Wachstum der **Weltwirtschaft** im Gesamtjahr 2006 mit 3,8% leicht höher ausfallen wird als im Vorjahr (3,5%). Für das vierte Quartal rechnen wir trotz steigender Zinsen und anhaltend hoher Rohstoffpreise mit einem insgesamt positiven Konjunkturverlauf.
- Für das letzte Quartal des Jahres erwarten wir eine leichte Abschwächung der globalen **Automobilkonjunktur** und damit gegenüber dem Vorjahr eine geringere Zuwachsrate. Für das Gesamtjahr 2006 gehen wir von einem Wachstum von rund 3% (i. V. 4%) aus. Für die USA, den größten Automobilmarkt, rechnen wir mit einem Nachfragenvolumen leicht unter dem Vorjahresniveau von 16,9 Mio. Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Auch der japanische Gesamtmarkt dürfte gegenüber dem Vorjahr (4,7 Mio. Pkw) einen Rückgang verzeichnen, während Westeuropa (i. V. 14,5 Mio. Pkw) geringfügig zulegen dürfte. Fast alle großen Schwellenländer in Asien, Südamerika und Osteuropa werden im Gesamtjahr 2006 deutlich zulegen. Die insbesondere im Bereich der schweren Gewichtsklassen positive Nutzfahrzeugkonjunktur sollte im weiteren Jahresverlauf anhalten, wobei die Dynamik allerdings abnehmen dürfte. Insgesamt gehen wir angesichts der anhaltenden Überkapazitäten von einer Fortsetzung des hohen Wettbewerbsdrucks in der Automobilbranche aus.
- **DaimlerChrysler** erwartet für das Jahr 2006 einen geringeren Absatz als im Vorjahr (4,8 Mio. Fahrzeuge).
- Die Mercedes Car Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Bei der Marke Mercedes-Benz gehen wir aufgrund des Markterfolgs der neuen Produkte davon aus, dass der Absatz den Vorjahreswert übertreffen wird. Das Effizienzsteigerungsprogramm CORE werden wir weiter konsequent umsetzen. Wir erwarten auch für das vierte Quartal eine Fortsetzung des positiven Ergebnistrends.
- Die Chrysler Group geht aufgrund des intensiven Wettbewerbs und der Verschiebung der Nachfrage hin zu kleineren Fahrzeugen für das Jahr 2006 von einem niedrigeren Absatz als im Vorjahr aus. Die Einführung von acht neuen Modellen, von denen viele zu den wachsenden Segmenten Personewagen und kleinerer Geländewagen zählen, ist derzeit im Gange oder steht unmittelbar bevor. Die Chrysler Group wird im vierten Quartal zusätzliche Produktionskürzungen umsetzen, um die Händlerbestände zu reduzieren und den Weg für die laufende Produktoffensive frei zu machen. DaimlerChrysler erwartet, dass die Chrysler Group das Gesamtjahr 2006 mit einem Verlust in der Größenordnung von rund 1 Mrd. € abschließen wird.
- Die Truck Group rechnet für das Gesamtjahr 2006 mit einem Absatz mindestens auf Vorjahresniveau. Aufgrund der guten Marktentwicklung in unseren Kernmärkten Europa, USA und Japan im Zusammenhang mit den anstehenden Emissionsneuregelungen, der anhaltend hohen Nachfrage nach unseren Produkten sowie weiteren Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen geht die Truck Group davon aus, den Operating Profit des Vorjahres deutlich zu übertreffen.
- Das Geschäftsfeld Financial Services erwartet für die verbleibenden Monate des Jahres 2006 trotz des gestiegenen Zinsniveaus und eines sich abschwächenden Konsums in den USA eine Fortsetzung der stabilen Geschäftsentwicklung. Eine höhere Prozessqualität und eine erhöhte Effizienz tragen zu einer weiteren Verbesserung der Wettbewerbsposition bei. Der Operating Profit sollte im Gesamtjahr 2006 gegenüber dem Vorjahr steigen.
- Bei den Transportern gehen wir aufgrund des Modellwechsels beim Sprinter von einem geringeren Absatz als im Jahr 2005 aus. Bei den Bussen wird der Absatz voraussichtlich über dem hohen Niveau des Vorjahres liegen.
- Im Zusammenhang mit der überarbeiteten Auslieferungsplanung für die Airbus A380 hat die EADS Anfang Oktober ihre ursprüngliche Ergebnisprognose aufgehoben. Ein neuer Ergebnisausblick wurde seither von der EADS nicht gegeben.

- Der **Konzernumsatz** von DaimlerChrysler sollte im Gesamtjahr 2006 den Vorjahreswert (149,8 Mrd. €) leicht übertreffen.
- Aufgrund der Umsetzung der Personalanpassungen und der Veräußerung des Off-Highway-Geschäfts wird die Beschäftigtenzahl im DaimlerChrysler-Konzern zum Jahresende 2006 deutlich unter dem Vorjahresendstand von 382.700 Personen liegen.
- DaimlerChrysler hat am 15. September angekündigt, dass aufgrund der nicht zufrieden stellenden Absatzsituation bei der Chrysler Group das ursprüngliche Ergebnisziel für den Konzern nicht aufrecht erhalten werden kann. Aus diesem Grund haben wir das **Operating Profit-Ziel** für den Konzern auf einen Wert in der Größenordnung von 5 Mrd. € für das Jahr 2006 zurückgenommen. Obwohl wir inzwischen davon ausgehen müssen, dass der Ergebnisbeitrag der EADS aufgrund der verzögerten Auslieferung der Airbus A380 um 0,2 Mrd. € geringer als ursprünglich angenommen ausfallen wird, halten wir aufgrund der sehr erfreulichen Geschäftsentwicklung in den Geschäftsfeldern Mercedes Car Group, Truck Group und Financial Services an diesem Ergebnisziel fest.
- Desweiteren sind in dieser Prognose Belastungen für die Umsetzung des neuen Managementmodells (0,5 Mrd. €), für die Fokussierung auf den smart fortwo (1 Mrd. €) und für den Personalabbau bei der Mercedes Car Group (0,4 Mrd. €) enthalten. Positiv wirken die Erträge aus dem Abgang des Off-Highway-Geschäfts (0,2 Mrd. €), der Veräußerung nicht betriebsnotwendiger Immobilien (0,1 Mrd. €) und der Auflösung der Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen (0,2 Mrd. €).

Vorausschauende Aussagen in diesem Zwischenbericht:

Dieser Zwischenbericht enthält vorausschauende Aussagen über zukünftige Entwicklungen, die auf aktuellen Einschätzungen des Managements beruhen. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Solche Aussagen sind gewissen Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind ein konjunktureller Abschwung in Europa oder Nordamerika, Veränderungen der Wechselkurse, Zinssätze und Rohstoffpreise, die Einführung von Produkten durch Wettbewerber, höhere Verkaufsanreize, die effektive Umsetzung unseres neuen Managementmodells, des CORE-Programms der Mercedes Car Group, einschließlich des neuen Geschäftsmodells für smart, der erneute Kostensenkungsdruck vor dem Hintergrund der veröffentlichten Pläne zur Restrukturierung unserer wesentlichen Wettbewerber in Nordamerika, die Fähigkeit der Chrysler Group, mit den derzeitigen Kaufanreizen die Händlerbestände zu reduzieren und einem Nachfragewechsel hin zu kleineren, verbrauchsgünstigeren Fahrzeugen zu entsprechen, eine Reduzierung der Ergebnisbeiträge der EADS infolge von Lieferverzögerungen bei der Airbus A380, Unterbrechungen bei der Produktion oder der Auslieferung von Fahrzeugen, die auf Materialengpässen, Streiks der Belegschaft oder Lieferanteninsolvenzen beruhen, der Abschluss anhängiger behördlicher Untersuchungen sowie ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder andere Unwägbarkeiten (einige von ihnen sind unter der Überschrift »Risikobericht« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler sowie unter der Überschrift »Risk Factors« im aktuellen Geschäftsbericht von DaimlerChrysler im Formular 20-F beschrieben, das bei der U.S. Wertpapier-Börsenaufsichtsbehörde eingereicht wurde) eintreten oder sich die den Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich von den Umständen am Tag ihrer Veröffentlichung ausgehen.

Mercedes Car Group

- **Absatz mit 307.500 Fahrzeugen auf hohem Niveau**
- **Neue Modelle sehr erfolgreich**
- **Effizienzsteigerungsprogramm CORE voll im Plan**
- **Operating Profit um 127% auf 991 Mio. € verbessert**

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	991	436	+127
Umsatz	13.477	12.519	+8
Absatz	307.483	310.885	-1
Produktion	299.853	301.023	-0
Beschäftigte (30.09.)	100.637	106.532	-6

Ergebnisverbesserung im dritten Quartal

- Die Mercedes Car Group hat im dritten Quartal weltweit 307.500 (i. V. 310.900) Fahrzeuge abgesetzt. Der Umsatz nahm um 8% auf 13,5 Mrd. € zu. Der Operating Profit verbesserte sich von 436 Mio. € auf 991 Mio. € (vgl. S. 5).

Hohe Nachfrage nach neuen Modellen

- Im dritten Quartal konnte die Marke Mercedes-Benz ihren Absatz vor allem aufgrund des Erfolgs der Modellneuheiten der Jahre 2005 und 2006 auf 282.800 Fahrzeuge leicht steigern. Bei smart ging der Absatz erwartungsgemäß auf 24.700 (i. V. 28.800) Einheiten zurück; für nahezu alle smart fortwo, die bis zum Modellwechsel im nächsten Jahr gefertigt werden, liegen bereits Kundenaufträge vor.
- Die S-Klasse-Limousine baute ihre weltweite Marktführerschaft im Luxussegment weiter aus; mit 20.500 Fahrzeugen wurde der Absatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum verdoppelt. Die neue Generation der E-Klasse ist sehr gut gestartet und hat die weltweite Marktführerschaft zurückgewonnen; der Absatz der E-Klasse lag mit 68.700 Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Der Absatz der C-Klasse war modellzyklusbedingt rückläufig und lag mit 79.700 Fahrzeugen um 16% unter dem Vorjahreswert. Mit 68.200 (i. V. 76.900) Fahrzeugen entwickelte sich der Absatz der A- und B-Klasse insgesamt zufrieden stellend. Bei der M-, R-, GL- und G-Klasse konnten wir die weltweiten Auslieferungen um 67% auf 41.400 Fahrzeuge steigern.
- Außerhalb Deutschlands hat die Mercedes Car Group mit 221.300 Einheiten 2% mehr Fahrzeuge abgesetzt als im Vorjahr. In Deutschland lag der Absatz mit 86.200 Fahrzeugen dagegen unter dem Vorjahresniveau.

Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	1.120	(506)	.
Umsatz	39.195	35.374	+11
Absatz	914.442	865.934	+6
Produktion	929.736	904.625	+3
Beschäftigte (30.09.)	100.637	106.532	-6

Absatz	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Gesamt	307.483	310.885	-1
Westeuropa	190.878	201.731	-5
Deutschland	86.155	93.345	-8
USA	61.588	56.746	+9
Japan	11.291	11.325	-0
Übrige Märkte	43.726	41.083	+6

Weltpremiere der CL-Klasse

- Das Luxuscoupé CL auf Basis der neuen S-Klasse wurde auf der Paris Motor Show erstmals der Öffentlichkeit präsentiert; die Berichterstattung in den Medien ist sehr positiv. Das CL-Coupé, das seit September an die Kunden ausgeliefert wird, setzt Maßstäbe bei präventivem Insassenschutz, Formensprache und Fahrspaß.

Effizienzsteigerung durch CORE

- Im dritten Quartal haben wir im Rahmen von CORE weitere Entscheidungen getroffen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes Car Group nachhaltig stärken werden. So wurde ein Modulbaukasten mit mehr als 100 definierten Modulen entwickelt, der künftig für alle Baureihen verfügbar sein wird und dazu beiträgt, die Qualität weiter zu erhöhen, die Kosten zu senken und die Entwicklungszeit zu verkürzen. Um die Produktivität weiter zu verbessern, wurde darüber hinaus die Produktion neu ausgerichtet sowie die Prozesse und Abläufe konsequent standardisiert. Zusammen mit den Lieferanten haben wir zahlreiche Maßnahmen ergriffen, die es uns ermöglichen, im Jahr 2006 trotz der schwierigen Situation auf den Rohstoffmärkten die Materialkosten zu senken.

Integration von smart kommt gut voran

- Die Integration von smart in die Mercedes-Benz-Organisation verläuft nach Plan und kann bis zum Jahresende abgeschlossen werden. Die daraus resultierenden Effizienzsteigerungen bilden die Grundlage für die Erreichung der Profitabilität ab dem Jahr 2007.

Absatz	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Gesamt	914.442	865.934	+6
Westeuropa	580.735	561.105	+3
Deutschland	252.722	258.039	-2
USA	174.961	160.618	+9
Japan	36.046	33.646	+7
Übrige Märkte	122.700	110.565	+11

Chrysler Group

- **Absatz und Verkäufe an Endkunden unter Vorjahresniveau**
- **Deutlicher Abbau der Fahrzeugbestände bei den Händlern**
- **Fortsetzung der Produktoffensive**
- **Operating Loss von 1.164 Mio. €**

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(1.164)	310	.
Umsatz	9.511	12.889	-26
Absatz	504.426	663.363	-24
Produktion	499.803	664.737	-25
Beschäftigte (30.09.)	82.330	84.106	-2

Geringere Produktions- und Absatzzahlen führen zu operativem Verlust

- Die Chrysler Group hat im dritten Quartal in einem schwierigen Marktumfeld 635.300 Fahrzeuge an Endkunden und Flottenbetreiber verkauft (-14%). Dabei konnten die neu eingeführten Modelle die Rückgänge bei den Geländewagen und leichten Nutzfahrzeugen, die von den gestiegenen Kraftstoffpreisen besonders betroffen waren, nur teilweise ausgleichen. Insgesamt waren im dritten Quartal die Verkaufszahlen beim Dodge Caliber (40.400 Fahrzeuge), beim Dodge Charger (32.000 Fahrzeuge) und beim Jeep® Compass (7.400 Fahrzeuge) erfreulich. Geringere Verkäufe bei den Minivans (-10%), beim Dodge Ram Pickup (-20%), beim Dodge Durango (-45%) sowie beim Jeep® Grand Cherokee (-30%) trugen aber zu einem Rückgang des Marktanteils in den USA von 12,8% auf 11,2% bei.
- Aufgrund der hohen Händlerbestände zum Ende des zweiten Quartals hat die Chrysler Group die Auslieferungen an die Händler im dritten Quartal zurückgenommen. Dies machte auch eine Anpassung der Produktion notwendig. Der Absatz lag bei 504.400 (i. V. 663.400) Einheiten. Während der Absatz in der NAFTA um 27% zurückging, stiegen die Auslieferungen in den übrigen Märkten um 30%. Der Fahrzeugbestand bei den Händlern in den USA lag bei 534.000 (i. V. 580.200) Fahrzeugen, die Reichweite betrug unverändert 82 Tage.
- Der Umsatz erreichte im dritten Quartal 9,5 (i. V. 12,9) Mrd. €; in US-Dollar nahm er aufgrund des geringeren Absatzes, eines ungünstigeren Modell-Mix und einer negativen Nettopreisentwicklung um 23% ab. Diese Entwicklung trug dazu bei, dass die

Absatz	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Gesamt	504.426	663.363	-24
NAFTA	451.884	622.840	-27
USA	382.077	550.307	-31
Übrige Märkte	52.542	40.523	+30

Chrysler Group einen Operating Loss von 1.164 Mio. € (i. V. Operating Profit von 310 Mio. €) ausweisen musste (vgl. S. 5).

Neue Modelle im Markt verfügbar

- Im Verlauf des dritten Quartals hat die Chrysler Group den kompakten Geländewagen Jeep® Compass sowie den viertürigen Jeep® Wrangler Unlimited im Markt eingeführt. Der Jeep® Compass verfügt über den neuen verbrauchsgünstigen 4-Zylinder-Weltmotor und ist in Anbetracht der hohen Kraftstoffpreise für die Kunden besonders attraktiv. Mit dem ebenfalls im dritten Quartal eingeführten Chrysler Aspen bietet die Marke Chrysler erstmals einen Geländewagen an. Bis zum Jahresende wird die Chrysler Group mit dem Chrysler Sebring, dem Dodge Nitro und dem Jeep® Patriot drei weitere verbrauchsgünstige Fahrzeuge in den Markt einführen.
- Im Juli wurde in Toledo (Ohio, USA) das neue flexible Montagewerk zusammen mit dem Lieferantenpark eröffnet. In diesem Werk werden künftig die verschiedenen Jeep® Wrangler-Modelle hergestellt. Dieses gemeinsam mit den Zulieferern realisierte Projekt ist das jüngste Beispiel in der Produktionsstrategie der Chrysler Group, verschiedene Modelle auf einem Montageband zu produzieren.
- Im August hat J.D. Power and Associates ihre Zuverlässigkeitsstudie 2006 veröffentlicht, in der die Probleme bei drei Jahre alten Fahrzeugen gemessen werden. Dabei haben sich die Marken Chrysler, Dodge und Jeep® gegenüber der letzten Studie verbessert. Die Verbesserung war teilweise deutlich stärker als der Fortschritt im Durchschnitt der Branche.

Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit (Loss)	(994)	1.106	.
Umsatz	34.544	36.654	-6
Absatz	1.961.529	2.142.272	-8
Produktion	1.914.886	2.129.403	-10
Beschäftigte (30.09.)	82.330	84.106	-2

Absatz	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Gesamt	1.961.529	2.142.272	-8
NAFTA	1.808.616	2.017.662	-10
USA	1.565.026	1.770.631	-12
Übrige Märkte	152.913	124.610	+23

Truck Group

- **Absatz mit 141.900 Fahrzeugen über Vorjahresniveau**
- **Neue Produkte und Innovationen auf der IAA vorgestellt**
- **Initiative »Truck Dedication« gestartet**
- **Operating Profit um 57% auf 556 Mio. € gesteigert**

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	556	354	+57
Umsatz	8.030	7.814	+3
Absatz	141.905	138.949	+2
Produktion	145.007	138.571	+5
Beschäftigte (30.09.)	84.922	85.948	-1

Absatz, Umsatz und Operating Profit über Vorjahresniveau

- Der Absatz der Truck Group lag mit 141.900 Einheiten um 2% über Vorjahresniveau. Der Umsatz stieg aufgrund des höheren Absatzvolumens und eines besseren Modell-Mix um 3% auf 8,0 Mrd. €. Der Operating Profit verbesserte sich um 57% auf 556 Mio. € (vgl. S. 5).

Anhaltend positive Absatzentwicklung

- Der Absatz von Trucks Europa/Lateinamerika lag mit 37.700 Fahrzeugen leicht über dem Vorjahresquartal. Positiv entwickelte sich der Absatz in Westeuropa (20.500 Einheiten, +17%) und hier insbesondere in Deutschland (10.500 Einheiten, +23%). Fahrzeuge mit der neuen BlueTec-Technologie wurden unverändert stark nachgefragt. Aufgrund der anhaltenden Schwäche des brasilianischen Marktes lag der Absatz in Südamerika mit 7.400 Fahrzeugen um 9% unter dem Vorjahresniveau.
- Der Bereich Trucks NAFTA hat im dritten Quartal 55.400 Fahrzeuge der Marken Freightliner, Western Star und Sterling abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 3% übertroffen. Dies ist im Wesentlichen auf die positive Entwicklung im Segment der schweren Lkw (Klasse 8) zurückzuführen. Auch in den Klassen 5-7 nahm der Absatz zu.
- Trucks Asia hat mit 49.300 Fahrzeugen der Marke Mitsubishi Fuso gegenüber dem Vorjahresquartal um 2% zugelegt. Der Anstieg in Japan um 26% auf 19.200 Einheiten ist auf die positive Marktentwicklung und das nach der Qualitätsoffensive zurückgewonnene Vertrauen der Kunden zurückzuführen.

Absatz	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Gesamt	141.905	138.949	+2
Westeuropa	28.183	25.108	+12
Deutschland	16.571	14.053	+18
USA	42.613	41.583	+2
Südamerika	9.770	10.490	-7
Asien	39.733	42.065	-6
Übrige Märkte	21.606	19.703	+10

In den Märkten außerhalb Japans verminderte sich der Absatz aufgrund des Markteinbruchs in Indonesien um 9% auf 30.100 Fahrzeuge.

Innovationen auf der IAA Nutzfahrzeuge vorgestellt

- Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentierte die Truck Group das neue Unimogmodell U20 sowie den Canter Eco Hybrid von Mitsubishi Fuso, den saubersten Leicht-Lkw der Welt. Premiere feierte außerdem die Studie Actros Space-Max, dessen Kabine vom Fahrer als Wohn-, Schlaf- und Arbeitszimmer genutzt werden kann. Ihre Innovations- und Technologiekompetenz unterstrich die Truck Group mit der neuen Schaltautomatik-Generation Mercedes Power-Shift für den Actros sowie der BlueTec-Dieselseltechnologie.
- Mit dem Safety Truck, der in zwölf europäischen Metropolen gezeigt wurde, verdeutlichen wir unser Engagement auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. Der Safety Truck vereint alle derzeit lieferbaren Assistenz- und Sicherheitssysteme, wie den neuen Active Brake Assist, den Spurassistenten, den Abstandsregel-Tempomat oder die Stabilitätsregelung.

Neue Initiative »Truck Dedication« gestartet

- Zielsetzung der im dritten Quartal begonnenen Initiative »Truck Dedication« ist es, Verkauf und Service künftig noch stärker auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten. Kernpunkte sind eine verstärkte Präsenz in Kundennähe, beispielsweise in Form von zusätzlichen Servicestationen in der Nähe von Logistikzentren oder Autobahnen, sowie eine 24-Stunden-Verfügbarkeit unserer Serviceteams.

Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	1.533	1.462	+5
Umsatz	23.955	22.674	+6
Absatz	399.808	402.528	-1
Produktion	401.496	413.283	-3
Beschäftigte (30.09.)	84.922	85.948	-1

Absatz	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Gesamt	399.808	402.528	-1
Westeuropa	81.633	72.613	+12
Deutschland	46.727	39.908	+17
USA	123.164	123.004	+0
Südamerika	29.299	29.071	+1
Asien	105.336	124.330	-15
Übrige Märkte	60.376	53.510	+13

Financial Services

- **Positive Geschäftsentwicklung im dritten Quartal**
- **Vertragsvolumen auf Vorjahresniveau**
- **Einführung neuer Finanzdienstleistungsprodukte**
- **Operating Profit weiter auf hohem Niveau**

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	445	408	+9
Umsatz	4.303	3.913	+10
Vertragsvolumen	114.016	113.415	+1
Neugeschäft	12.574	11.814	+6
Beschäftigte (30.09.)	10.819	11.356	-5

Weiterhin positive Entwicklung bei Financial Services

- Das Geschäftsfeld Financial Services konnte auch im dritten Quartal seine positive Geschäftsentwicklung fortsetzen. Das Neugeschäft übertraf mit 12,6 Mrd. € den Vorjahreswert um 6%. Das Vertragsvolumen lag mit 114,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Bereinigt um Wechselkursveränderungen stieg das Portfolio um 4%. Der Operating Profit erhöhte sich von 408 Mio. € auf 445 Mio. € (vgl. S. 6).

Aktivitäten in Nord- und Südamerika erweitert

- In der Region »Americas« (Nord- und Südamerika) lag das Vertragsvolumen mit 82,1 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg um 4%. Die positive Entwicklung in allen Märkten der Region hat sich im dritten Quartal fortgesetzt.
- Financial Services hat das Programm »Business Vehicle Finance«, die Finanzierung von Nutzfahrzeugen und Pkw-Flotten im gewerblichen Bereich, weiter ausgebaut. Darüber hinaus haben die Bereiche Truck Financial und Chrysler Financial in den USA ein Pilotprogramm für ein neues Full-Service-Leasing-Produkt mit dem Namen »CompleteLease« für Nutzfahrzeuge der Marken Dodge und Sterling gestartet.
- Mit dem Start von »eContracting«, dem ersten elektronischen System zur komplett papierlosen Bearbeitung von Leasing- und Finanzierungsverträgen in Nordamerika, hat Chrysler Financial die Prozesse zur Kreditgenehmigung und Vertragsabwicklung weiter beschleunigt. Das System leistet einen

wichtigen Beitrag zur Steigerung der Kunden- und Händlerzufriedenheit in der Region.

- Bei der jährlichen Bewertung der Händlerzufriedenheit in den USA durch J.D. Power haben Mercedes-Benz Financial und Chrysler Financial ihre Position stark verbessert.

Weiteres Wachstum in Europa, Afrika und Asien/Pazifik

- In der Region Europa, Afrika und Asien/Pazifik stieg das Vertragsvolumen um 4% auf 31,9 Mrd. €. In Japan hat Fuso Financial Services seine Präsenz ausgebaut und betreut nun alle Händler der Marke Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Automotive Finance (China) Ltd. hat seine Aktivitäten in China auf vier weitere Ballungsräume ausgedehnt.
- In Europa arbeitet Financial Services daran, durch den Ausbau der Produktpalette im Bereich der Händlerfinanzierung die Zusammenarbeit mit den Händlern weiter zu intensivieren. In Großbritannien konnte sich Financial Services bei der Sewells-Studie, die jährlich die Zufriedenheit der Händler mit ihren Finanzdienstleistern erhebt, weiter verbessern und einen Spitzenplatz erreichen.
- In Deutschland konnte die DaimlerChrysler Bank ihr Vertragsvolumen um 5% auf 15,5 Mrd. € steigern. Positiv entwickelte sich auch das Portfolio für Nutzfahrzeugfinanzdienstleistungen. Auf der IAA Nutzfahrzeuge offerierte die Bank erstmals attraktive Finanzierungs- und Leasingpakete mit integrierter Versicherung für Mercedes-Benz Transporter.

Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	1.315	1.121	+17
Umsatz	12.688	11.292	+12
Vertragsvolumen	114.016	113.415	+1
Neugeschäft	40.390	36.711	+10
Beschäftigte (30.09.)	10.819	11.356	-5

Van, Bus, Other

- **Neuer Sprinter europaweit verfügbar**
- **Busse präsentieren neue Modelle**
- **Verzögerungen bei den Airbus A380-Auslieferungen durch EADS angekündigt**
- **Operating Profit von 315 Mio. €**

Werte in Millionen €	Q3 2006	Q3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	315	379	-17
Umsatz Segment	3.200	3.630	-12
Umsatz Transporter	2.095	2.020	+4
Umsatz Busse	949	904	+5
Absatz Transporter	58.812	64.236	-8
Absatz Busse	8.620	9.200	-6

Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other verminderte sich im dritten Quartal von 379 Mio. € auf 315 Mio. € (vgl. S. 6).

Transporter

- Der Absatz des Bereichs Mercedes-Benz Transporter lag im dritten Quartal mit 58.800 Fahrzeugen unter dem sehr hohen Vorjahreswert. Der Rückgang resultierte aus dem Anlauf des neuen Sprinter und der damit verbundenen Produktionsumstellung in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde. Bis Ende September konnten bereits mehr als 19.500 Fahrzeuge des neuen Sprinter, der mittlerweile in allen europäischen Märkten verfügbar ist, abgesetzt werden.
- Bei den Transportermodellen Vito/Viano setzte sich die erfreuliche Absatzentwicklung mit 20.100 Fahrzeugen auch im dritten Quartal fort (+2%). Insbesondere im Kernmarkt Westeuropa konnten wir den Absatz um 7% auf 16.200 Fahrzeuge steigern.

Busse

- DaimlerChrysler Buses hat im dritten Quartal 8.600 (i. V. 9.200) Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz, Setra und Orion abgesetzt.
- In Europa konnten wir den Absatz um 16% auf 2.100 Einheiten steigern. In Lateinamerika nahm das Absatzvolumen um 5% auf 4.000 Einheiten ab.

- Im September haben wir auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover den neuen Mercedes-Benz Reisebus Tourismo, den kompakten Mercedes-Benz Linienbus Citaro K, die neuen Mercedes-Benz Minibus-Varianten auf Basis des Mercedes-Benz Sprinter sowie die Setra Überlandbusse MultiClass 400NF und Setra S412 UL vorgestellt. Der Mercedes-Benz Citaro LE Ü wurde in der Kategorie Linienbusse als »Bus of the Year 2007« ausgezeichnet.

EADS

- Die EADS veröffentlicht ihre Zahlen zum dritten Quartal am 8. November 2006.
- Anfang Oktober haben die EADS und Airbus den Zeitplan für die Auslieferungen der Airbus A380 in den Jahren 2007 bis 2010 erneut korrigiert. Diese nochmaligen Verzögerungen bedeuten bis zum Jahr 2010 erhebliche finanzielle Belastungen für die EADS. Die erste A380 soll nun in der zweiten Jahreshälfte 2007 ausgeliefert werden. Die Zertifizierung des Typs A380 kann bis Ende 2006 erwartet werden. In den Testflügen erreicht die A380 ihre Leistungsziele und übertrifft sie sogar teilweise. Mit dem Effizienzsteigerungsprogramm »Power8«, das die EADS derzeit vorbereitet, sollen ab dem Jahr 2010 Kosteneinsparungen von jährlich mindestens 2,0 Mrd. € erreicht werden.
- Von Januar bis September wurden 320 (i. V. 271) Flugzeuge ausgeliefert.

Q1-3

Werte in Millionen €	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Veränd. in %
Operating Profit	897	890	+1
Umsatz Segment	9.762	10.236	-5
Umsatz Transporter	6.187	5.822	+6
Umsatz Busse	2.829	2.555	+11
Absatz Transporter	184.110	188.125	-2
Absatz Busse	26.755	26.118	+2

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (ungeprüft) Q3

Angaben in Millionen €, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q3 2006	Q3 2005	Q3 2006	Q3 2005	Q3 2006	Q3 2005
Umsatzerlöse	35.176	38.155	30.873	34.242	4.303	3.913
Umsatzkosten	(29.311)	(31.201)	(25.746)	(28.043)	(3.565)	(3.158)
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.865	6.954	5.127	6.199	738	755
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(4.472)	(4.386)	(4.182)	(4.064)	(290)	(322)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.301)	(1.408)	(1.301)	(1.408)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	169	142	165	129	4	13
Abschreibungen auf Geschäftswerte	-	(30)	-	(30)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	261	1.272	(191)	826	452	446
Finanzergebnis	172	(9)	167	(33)	5	24
Ergebnis vor Ertragsteuern	433	1.263	(24)	793	457	470
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	136	(374)	336	(193)	(200)	(181)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(28)	(34)	(26)	(31)	(2)	(3)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	541	855	286	569	255	286
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-	-	-	-	-
Konzernergebnis	541	855	286	569	255	286
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	0,53	0,84				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	0,53	0,84				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	0,53	0,84				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	0,53	0,84				

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

Angaben in Millionen €, mit Ausnahme der Ergebnisse je Aktie	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Q1-3 2006	Q1-3 2005
Umsatzerlöse	110.923	108.322	98.233	97.035	12.690	11.287
Umsatzkosten	(92.221)	(88.514)	(81.713)	(79.377)	(10.508)	(9.137)
Bruttoergebnis vom Umsatz	18.702	19.808	16.520	17.658	2.182	2.150
Vertriebskosten, allgemeine Verwaltungskosten, sonstige betriebliche Aufwendungen	(13.635)	(13.452)	(12.736)	(12.535)	(899)	(917)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(3.970)	(4.080)	(3.970)	(4.080)	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	762	457	746	424	16	33
Abschreibungen auf Geschäftswerte	-	(30)	-	(30)	-	-
Ergebnis vor Finanzergebnis	1.859	2.703	560	1.437	1.299	1.266
Finanzergebnis	957	(67)	943	(100)	14	33
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.816	2.636	1.503	1.337	1.313	1.299
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(96)	(695)	440	(196)	(536)	(499)
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	(66)	(61)	(58)	(54)	(8)	(7)
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2.654	1.880	1.885	1.087	769	793
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	(4)	-	(4)	-	-	-
Konzernergebnis	2.650	1.880	1.881	1.087	769	793
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis je Aktie						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2,60	1,85				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	2,60	1,85				
Ergebnis je Aktie (voll verwässert)						
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	2,58	1,85				
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	-	-				
Konzernergebnis	2,58	1,85				

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. 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005	30. Sept. 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)	30. Sept. 2006 (ungeprüft)	31. Dez. 2005 (ungeprüft)
Angaben in Millionen €						
Aktiva						
Geschäftswerte	1.798	1.881	1.732	1.822	66	59
Sonstige immaterielle Anlagewerte	2.980	3.191	2.927	3.133	53	58
Sachanlagen	34.962	36.739	34.814	36.565	148	174
Finanzanlagen	6.271	6.356	6.006	6.084	265	272
Vermietete Gegenstände	37.399	34.238	3.648	3.629	33.751	30.609
Anlagevermögen	83.410	82.405	49.127	51.233	34.283	31.172
Vorräte	19.913	19.139	18.462	17.674	1.451	1.465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.536	7.595	7.227	7.348	309	247
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.891	61.101	-	-	56.891	61.101
Sonstige Vermögenswerte	9.822	8.731	6.249	4.654	3.573	4.077
Wertpapiere	4.826	4.936	4.428	4.502	398	434
Zahlungsmittel	5.396	7.711	4.528	6.894	868	817
Umlaufvermögen	104.384	109.213	40.894	41.072	63.490	68.141
Latente Steuern	7.218	7.249	7.032	7.060	186	189
Rechnungsabgrenzungsposten	1.386	1.391	1.281	1.299	105	92
Zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	1.374	-	1.374	-	-
Summe Aktiva	196.398	201.632	98.334	102.038	98.064	99.594
Passiva						
Gezeichnetes Kapital	2.660	2.647				
Kapitalrücklage	8.430	8.221				
Gewinnrücklagen	32.811	31.688				
Kumuliertes übriges Comprehensive Loss	(7.042)	(6.107)				
Eigene Anteile	-	-				
Eigenkapital	36.859	36.449	27.033	26.859	9.826	9.590
Anteile in Fremdbesitz	674	653	634	614	40	39
Rückstellungen	42.544	46.682	41.132	45.389	1.412	1.293
Finanzverbindlichkeiten	80.710	80.932	5.637	4.146	75.073	76.786
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.782	14.591	14.560	14.381	222	210
Übrige Verbindlichkeiten	7.953	9.053	5.701	6.561	2.252	2.492
Verbindlichkeiten	103.445	104.576	25.898	25.088	77.547	79.488
Latente Steuern	4.286	4.203	(1.800)	(2.309)	6.086	6.512
Rechnungsabgrenzungsposten	8.590	8.298	5.437	5.626	3.153	2.672
Zur Veräußerung bestimmte Schulden des Geschäftsbereichs Off-Highway	-	771	-	771	-	-
Summe Passiva ohne Eigenkapital	159.539	165.183	71.301	75.179	88.238	90.004
Summe Passiva	196.398	201.632	98.334	102.038	98.064	99.594

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

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Kumuliertes übriges Comprehensive Loss				Eigene Anteile	Gesamt
				Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Marktbewertung von Wertpapieren	Derivative Finanzinstrumente	Anpassung der Pensionsverpflichtungen		
Stand am 1. Januar 2005	2.633	8.042	30.361	(1.878)	127	1.858	(7.621)	-	33.522
Konzernergebnis	-	-	1.880	-	-	-	-	-	1.880
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	2.171	379	(957)	(83)	-	1.510
Comprehensive Income, gesamt									3.390
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	30.722	293	506	901	(7.704)	-	35.544
Stand am 1. Januar 2006	2.647	8.221	31.688	849	109	635	(7.700)	-	36.449
Konzernergebnis	-	-	2.650	-	-	-	-	-	2.650
Übriges Comprehensive Income (Loss)	-	-	-	(1.308)	30	358	(15)	-	(935)
Comprehensive Income, gesamt									1.715
Veränderung durch Stock-Options	-	26	-	-	-	-	-	-	26
Ausgabe neuer Aktien	13	147	-	-	-	-	-	-	160
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	(23)	(23)
Ausgabe eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	23	23
Dividenden	-	-	(1.527)	-	-	-	-	-	(1.527)
Sonstiges	-	36	-	-	-	-	-	-	36
Stand am 30. September 2006	2.660	8.430	32.811	(459)	139	993	(7.715)	-	36.859

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des ungeprüften Konzernzwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung (ungeprüft)

Angaben in Millionen €	DaimlerChrysler-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services ¹	
	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Q1-3 2006	Q1-3 2005	Q1-3 2006	Q1-3 2005
Konzernergebnis	2.650	1.880	1.881	1.087	769	793
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	66	61	58	54	8	7
Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R	4	-	4	-	-	-
Ergebnis aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	(249)	(12)	(251)	(12)	2	-
Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände	5.586	4.606	486	526	5.100	4.080
Abschreibungen auf das sonstige Anlagevermögen	4.600	4.888	4.567	4.843	33	45
Veränderungen der latenten Steuern	(33)	(315)	(84)	(92)	51	(223)
Ergebnis aus at equity bewerteten Gesellschaften	(390)	(190)	(375)	(172)	(15)	(18)
Veränderungen der Finanzinstrumente	(733)	(61)	(725)	(72)	(8)	11
Ergebnis aus dem Verkauf von Anlagevermögen/Wertpapieren	(631)	(732)	(633)	(688)	2	(44)
Veränderungen der Wertpapiere (Handelspapiere)	(13)	(8)	(20)	(6)	7	(2)
Veränderungen der Rückstellungen	(714)	916	(964)	794	250	122
Netto-Veränderung der vorratsbezogenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen	540	1.249	540	1.249	-	-
Veränderungen bei übrigen Positionen des Umlaufvermögens und Sonstigen betrieblichen Passiva:						
- Netto-Vorräte (vermindert um erhaltene Anzahlungen)	(1.622)	(3.741)	(1.430)	(3.507)	(192)	(234)
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(286)	(770)	(214)	(756)	(72)	(14)
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	978	2.688	956	2.676	22	12
- Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	(1.271)	547	(1.286)	815	15	(268)
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	8.482	11.006	2.510	6.739	5.972	4.267
Zugänge zum Anlagevermögen:						
- Zugänge zu Vermieteten Gegenständen	(18.975)	(14.942)	(3.318)	(3.306)	(15.657)	(11.636)
- Erwerb von Sachanlagen	(4.427)	(4.771)	(4.406)	(4.744)	(21)	(27)
- Erwerb sonstiger langfristiger Aktiva	(230)	(153)	(201)	(140)	(29)	(13)
Erlöse aus dem Abgang Vermieteter Gegenstände	10.065	8.831	4.153	3.711	5.912	5.120
Erlöse aus sonstigen Anlagenabgängen	472	460	435	444	37	16
Erwerb von Unternehmen	(458)	(493)	(459)	(500)	1	7
Erlöse aus dem Abgang von Unternehmen	992	452	1.010	444	(18)	8
Zugänge zu/Zahlungseingänge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	(4.460)	(3.734)	18.818	18.988	(23.278)	(22.722)
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Händler	4.248	4.171	(19.513)	(20.795)	23.761	24.966
Zugänge zu Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen Endkunden	(21.241)	(20.667)	2.681	3.085	(23.922)	(23.752)
Zahlungseingänge auf Forderungen gegen Endkunden	14.961	15.033	(2.539)	(2.527)	17.500	17.560
Erlöse aus dem Verkauf von Forderungen gegen Endkunden	7.720	7.720	-	-	7.720	7.720
(Erwerb) Veräußerung von Wertpapieren (ohne Handelspapiere), netto	(110)	(1.006)	(123)	(962)	13	(44)
Veränderung sonstiger Geldanlagen	(12)	101	(47)	108	35	(7)
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	(11.455)	(8.998)	(3.509)	(6.194)	(7.946)	(2.804)
Veränderung bei Finanzverbindlichkeiten (einschließlich Commercial Paper, netto, von (755) € in 2006 bzw. 751 € in 2005)	2.430	(2.152)	461	(783)	1.969	(1.369)
Gezahlte Dividenden (einschließlich Ergebnisabführung)	(1.549)	(1.566)	(1.497)	(1.478)	(52)	(88)
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien (einschließlich Anteile in Fremdbesitz)	182	168	150	138	32	30
Erwerb eigener Anteile	(23)	(21)	(23)	(21)	-	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.040	(3.571)	(909)	(2.144)	1.949	(1.427)
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(304)	533	(261)	465	(43)	68
Veränderung der Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)	(2.237)	(1.030)	(2.169)	(1.134)	(68)	104
Zahlungsmittel (Ursprungslaufzeit < 3 Monate)						
zu Beginn der Periode	7.619	7.381	6.803	6.381	816	1.000
zum Ende der Periode	5.382	6.351	4.634	5.247	748	1.104

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 Zwischenabschluss

Allgemeines. Der zusammengefasst dargestellte und ungeprüfte Konzernabschluss (»Zwischenabschluss«) der DaimlerChrysler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»DaimlerChrysler« oder »der Konzern«) ist im Einklang mit den in den USA allgemein anerkannten Rechnungslegungsgrundsätzen (»Generally Accepted Accounting Principles in the United States of America« oder »US-GAAP«) aufgestellt worden. Alle Beträge werden in Millionen Euro (»€«) angegeben.

Einzelne Vorjahresangaben sind an die Darstellung des Berichtsjahres angepasst worden.

Am 30. September 2006 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 1,7 Mrd. € zum Verkauf an Dritte bestimmt. Diese Forderungen werden zum niedrigeren Betrag aus Anschaffungskosten und geschätztem Marktwert bewertet. Aus dieser Transaktion resultierte kein Effekt in den Gewinn- und Verlustrechnungen für das dritte Quartal und die ersten neun Monate des Jahres 2006. Der Verkauf wurde am 3. Oktober 2006 abgewickelt.

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 indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Kontext mit dem geprüften Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen, der in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2005 an die United States Securities and Exchange Commission (»SEC«) (Form 20-F/A vom 30. Juni 2006) enthalten ist.

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

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

Noch nicht angewendete neue Rechnungslegungsvorschriften. Im Juli 2006 hat das Financial Accounting Standards Board (»FASB«) die FASB Interpretation (»FIN«) 48, »Accounting for Uncertainty in Income Taxes« herausgegeben. FIN 48 stellt ein umfassendes Regelwerk auf, wie ein Unternehmen unsichere Steuerpositionen, die in der Steuererklärung angesetzt wurden oder voraussichtlich angesetzt werden, in seinen Abschlüssen ansetzen, bewerten, ausweisen und erläutern muss. Als Ansatzkriterium definiert FIN 48, dass ein Steuerertrag aus einer unsicheren Steuerposition grundsätzlich nur dann realisiert werden darf, wenn, allein unter Auslegung des Gesetzes und der Rechtsprechung sowie unter der Annahme, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis über alle relevanten Informationen besitzt, eine Eintrittswahrscheinlichkeit von mehr als 50% besteht. Darf der Steuerertrag einer unsicheren Steuerposition grundsätzlich realisiert werden, erfolgt die Bewertung der unsicheren Steuerposition. Die Bewertung beruht nach FIN 48 auf einer Methode, die sich an einer kumulierten Eintrittswahrscheinlichkeit orientiert. Es muss der größte Betrag angesetzt werden, der mit mehr als 50%iger Eintrittswahrscheinlichkeit nach einer Einigung mit der Steuerbehörde voraussichtlich realisiert werden kann, wobei auch hier unterstellt wird, dass die Steuerbehörde volle Kenntnis aller relevanter Informationen besitzt. FIN 48 verändert auch wesentlich die jährlichen Veröffentlichungspflichten. FIN 48 wird zum 1. Januar 2007 angewendet. Der kumulierte Effekt aus der Erstanwendung wird ergebnisneutral über die Gewinnrücklagen erfasst. Ausnahmen bestehen für Sachverhalte, die grundsätzlich neutral erfasst werden, wie Auswirkungen von Positionen aus Unternehmenserwerben. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FIN 48 auf den Konzernabschluss.

Ebenfalls im Juli 2006 wurde die FASB Staff Position (»FSP«) Financial Accounting Standard (»FAS«) 13-2, »Accounting for a Change or Projected Change in the Timing of Cash Flows Relating to Income Taxes Generated by a Leveraged Lease Transaction« herausgegeben. FSP FAS 13-2 verlangt die Neuberechnung des Leasingverhältnisses und die Berücksichtigung der bilanziellen Effekte aus der Veränderung oder den erwarteten Veränderungen bei der zeitlichen Verteilung der ertragsteuerlichen Zahlungsströme, die aus dem Leveraged Lease entstehen. Sonderzahlungen aufgrund der Einigung mit den Steuerbehörden sind dabei mit zu berücksichtigen. Der Leasinggeber hat bei der Beurteilung seiner Steuerposition FIN 48 zu berücksichtigen. FSP FAS 13-2 ist beginnend ab dem 1. Januar 2007 auf alle Leveraged Leases anzuwenden. Der kumulierte Effekt ist als Anpassung der Gewinnrücklagen zum Zeitpunkt der Erstanwendung zu berücksichtigen. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen von FSP FAS 13-2 auf den Konzernabschluss.

Im September 2006 hat das FASB das Statement of Financial Accounting Standard (»SFAS«) 158 »Employers' Accounting for Defined Benefit Pension and Other Postretirement Plans – an amendment of FASB Statements No. 87, 88, 106, and 132(R)« herausgegeben. SFAS 158 verlangt die Berücksichtigung des Finanzierungsstatus von Verpflichtungen aus Pensionsplänen und ähnlichen Zusagen in der Bilanz. Der Betrag, der als Vermögenswert oder Rückstellung für Pensionspläne und ähnliche Zusagen anzusetzen ist, ergibt sich als die Differenz aus dem jeweiligen Anwartschaftsbarwert und dem beizulegenden Zeitwert des Planvermögens. Die Aggregation erfolgt Plan für Plan, so dass überfinanzierte Pläne in einem Vermögenswert bzw. unterfinanzierte Pläne in der Rückstellung zusammengefasst werden. Die Gegenbuchung zu den bislang nicht berücksichtigten versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen und einem Vermögenswert oder einer Rückstellung aus der Umstellung erfolgt im übrigen kumulierten Comprehensive Income (Loss). Die Beträge im übrigen kumulierten Comprehensive Income (Loss) werden nach Steuern berücksichtigt und führen dementsprechend zu Anpassungen bei den aktiven und passiven latenten Steuern. Über die Ansatzvorschriften in der Bilanz hinaus verlangt SFAS 158 zusätzlich, dass der Bewertungsstichtag der Bilanzstichtag des aus dem Plan verpflichteten Unternehmens sein muss. Die Bewertungsbestimmungen hinsichtlich des Planvermögens, des Anwartschaftsbarwertes und den Netto-Pensionsaufwendungen bleiben unverändert. Die Ansatzvorschriften aus SFAS 158 werden zum 31. Dezember 2006 angewendet. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen der Ansatzvorschriften und erwartet einen Anstieg der Rückstellung für unterfinanzierte Pensionspläne und ähnliche Verpflichtungen verbunden mit einer Reduzierung des Eigenkapitals durch die Gegenbuchung im übrigen kumulierten Comprehensive Income (Loss). Die Bestimmungen zum Bewertungsstichtag sind in dem Geschäftsjahr erstmals anzuwenden, das nach dem 15. Dezember 2008 endet. Es bestehen diesbezüglich zwei alternative Methoden für den Übergang. DaimlerChrysler untersucht derzeit die Auswirkungen der Vorschriften zum Bewertungsstichtag auf den Konzernabschluss.

2. Wesentliche Erwerbe und Veräußerungen

Off-Highway Aktivitäten. Im Rahmen der Strategie zur Konzentration auf das automobilen Kerngeschäft hat DaimlerChrysler am 27. Dezember 2005 mit der schwedischen Investorengruppe EQT einen Vertrag über den Verkauf des überwiegenden Bestands der Off-Highway Aktivitäten abgeschlossen. Diese umfassen unter anderem die MTU-Friedrichshafen Gruppe sowie die Off-Highway Aktivitäten der Detroit Diesel Corporation. Der Verkauf wurde im ersten Quartal 2006 abgeschlossen. Der vom Erwerber entrichtete Kaufpreis bestand aus einer Zahlung in Höhe von 822 Mio. € in bar sowie aus einem gewährten Darlehen mit einem Marktwert von 58 Mio. €, das im Jahr 2018 fällig wird. Die verkauften Off-Highway Aktivitäten trugen mit einem Ertrag von 202 Mio. € nach Steuern zum Konzernergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2006 bei. Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other wurde durch die veräußerten Aktivitäten im entsprechenden Zeitraum mit 234 Mio. € (darin enthalten ist ein Ertrag aus der Veräußerung in Höhe von 199 Mio. €) positiv beeinflusst (vgl. Anmerkung 17). Der Veräußerungspreis kann aufgrund geschäftsüblicher Zusicherungen und Gewährleistungen, die in dem Veräußerungsvertrag festgelegt sind, noch nachträglichen Änderungen unterliegen.

3. Wesentliche at equity einbezogene Unternehmen

EADS. Am 4. April 2006 hat DaimlerChrysler mit verschiedenen Finanzinstituten eine Derivate Transaktion über 7,5% der Anteile an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (»EADS«) abgeschlossen. Gleichzeitig hat DaimlerChrysler an diese Finanzinstitute Aktien in Höhe dieses Anteils verliehen und im Gegenzug eine Sicherungsleistung in Form eines Pfandrechts auf ein wertgleiches Wertpapierdepot erhalten. Die Abwicklung des Derivats ist zwischen Januar und März 2007 vorgesehen. Da diese Transaktion nicht als eine Veräußerung zu werten ist, werden die zugrunde liegenden Anteile sowie weitere Anteile an der EADS in Höhe von 2,7%, die Gegenstand einer anderen Finanztransaktion (Wertpapierleihe) vom 7. Juli 2004 sind, weiterhin als Investment klassifiziert. Daher berücksichtigt DaimlerChrysler die Beteiligung an der EADS unverändert mit einer Anteilsquote von 33% nach der Equity-Methode im Konzernabschluss. Veränderungen des Marktwerts nach der erstmaligen Bewertung des Derivats werden ergebniswirksam berücksichtigt. Die Bewertung der Derivate auf EADS-Aktien, die sich auf den 7,5%- und den 2,7%-Anteil beziehen, haben zu unrealisierten Gewinnen geführt, die das Finanzergebnis des dritten Quartals bzw. der ersten neun Monate des Jahres 2006 mit 1 Mio. € und 3 Mio. € bzw. 589 Mio. € und 171 Mio. € positiv beeinflusst haben.

Toll Collect. Die DaimlerChrysler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Wird die Endgültige Betriebserlaubnis nicht bis zum 20. Dezember 2006 erreicht, kann dies zur Kündigung des Betreibervertrages durch die Bundesrepublik Deutschland führen. Toll Collect GmbH erwartet, dass sie eine Endgültige Betriebserlaubnis erhält und sie das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis weiter betreiben wird.

4. Umsatzkosten und übrige Aufwendungen

Neues Managementmodell. Im Januar 2006 hat DaimlerChrysler das neue Managementmodell bekannt gegeben. Durch die Integration bestimmter Verwaltungsbereiche soll insbesondere die Einführung durchgängiger Prozesse und die Beseitigung von Doppelfunktionen erreicht werden. Als Folge des neuen Managementmodells beabsichtigt DaimlerChrysler die weltweit in den Verwaltungsbereichen tätige Belegschaft um rund 6.000 Mitarbeiter zu reduzieren. Der Personalabbau soll durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Vorruhestandsregelungen, normale Fluktuation sowie in geringerem Umfang durch Kündigungen erfolgen. Die individuellen Ansprüche ermitteln sich auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren. Die gesamten Kosten für den Personalabbau, der bis Ende des Jahres 2008 realisiert sein soll, werden auf rund 1,3 Mrd. € geschätzt.

Alle in Zusammenhang mit dem neuen Managementmodell anfallenden Aufwendungen stellen zentrale Kosten dar, die als solche einen Teil des Segments »Van, Bus, Other« darstellen und nicht den operativen Segmenten zugeordnet werden (vgl. Anmerkung 17).

In Zusammenhang mit dem Personalabbau sind im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 Aufwendungen von 71 und 216 Mio. € berücksichtigt worden, die innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung überwiegend in den Verwaltungskosten ausgewiesen werden. 125 und 36 Mio. € sind in den übrigen Verbindlichkeiten bzw. den übrigen Rückstellungen enthalten, von denen 2 und 7 Mio. € nicht innerhalb eines Jahres in Anspruch genommen werden. 33 Mio. € sind in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten und Rückstellungen im Rahmen des neuen Managementmodells haben sich zum 30. September 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €

Stand per 1. Januar 2006	-
Aufwendungen	145
Zahlungen	(2)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(9)
Stand per 30. Juni 2006	134
Zusätzliche Aufwendungen	71
Zahlungen	(20)
Wertmäßige Veränderung bei Versorgungsplänen	(24)
Stand per 30. September 2006	161

Programme zur Frühpensionierung. Zum 1. Januar 2006 hat der Konzern die Bestimmungen des FASB Emerging Issues Task Force (»EITF«) 05-5 »Accounting for Early Retirement or Postemployment Programs with Specific Features (Such As Terms Specified in Altersteilzeit Early Retirement Arrangements)« erstmals angewendet. In diesem Zusammenhang wurden Schätzungen hinsichtlich der Bonuszahlungen und sonstiger Anreize, die Arbeitnehmern im Rahmen der deutschen Regelungen zur Altersteilzeit, einem Programm zur Frühpensionierung, und anderen ähnlichen Programmen zur Frühpensionierung gewährt werden, geändert. Darüber hinaus war die Bilanzierung von damit in Verbindung stehenden Erstattungsleistungen anzupassen, die unter bestimmten Voraussetzungen von der deutschen Bundesregierung gewährt werden. Durch die Erstanwendung von EITF 05-5 ergab sich aus der Reduzierung der zugehörigen Rückstellung ein Ertrag in Höhe von 166 Mio. € (102 Mio. € nach Steuern und 0,10 € je Aktie), der überwiegend in den Umsatzkosten der ersten neun Monaten des Jahres 2006 berücksichtigt wurde.

Personalanpassungsmaßnahmen bei der Mercedes Car Group. Im September 2005 hat DaimlerChrysler ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Dieses Maßnahmenpaket umfasst auch ein Programm zur Reduzierung der inländischen Belegschaft der Mercedes Car Group, das bis zum 30. September 2006 einen Personalabbau von rund 9.300 Mitarbeitern zur Folge hatte. Der Personalabbau erfolgt überwiegend durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen und berücksichtigt die individuellen Ansprüche auf Grundlage von Alter, Einkommen und Dienstjahren.

Für die in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 unterzeichneten Aufhebungsverträge sind Kosten von 337 Mio. € angefallen. Von diesem Betrag wurden 47 Mio. € in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das dritte Quartal 2006 und 270 Mio. € für die ersten neun Monate des Jahres 2006 berücksichtigt und überwiegend in den Umsatzkosten ausgewiesen. 67 Mio. € stehen aus in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für den Anpassungsfonds ERA (Entgeltrahmenabkommen) zur Verfügung. Dieser im Tarifvertrag geregelte Fonds beruht darauf, dass ein Teil der Lohn- und Gehaltssteigerungen früherer Jahre abgegrenzt wurde und zu einem späteren Zeitpunkt ausbezahlt ist. Auf betrieblicher Ebene wurde vereinbart, dass der Anpassungsfonds bei DaimlerChrysler für Ausscheidensvereinbarungen und Frühpensionierungen Verwendung finden soll. Sollten nach solchen Maßnahmen noch Mittel im Fonds vorhanden sein, werden diese in anderer Form an die Belegschaft weitergegeben. Die Verbindlichkeiten für Ausscheidensvereinbarungen haben sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 wie folgt entwickelt:

Angaben in Millionen €

Stand per 1. Januar 2006	600
Zusätzliche Aufwendungen	223
Umbuchungen (ERA)	67
Zahlungen	(739)
Stand per 30. Juni 2006	151
Zusätzliche Aufwendungen	47
Zahlungen	(40)
Stand per 30. September 2006	158

Neuausrichtung smart. Zu Beginn des Jahres 2005 hat DaimlerChrysler beschlossen, das Produktionsvolumen des smart forfour zu reduzieren sowie die Produktion des smart roadster zum Jahresende 2005 einzustellen und die Entwicklung des smart SUV nicht weiter zu verfolgen. Im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen entstanden in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 Aufwendungen von 1.111 Mio. €. Infolge von Anpassungen von ursprünglich getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit den Personalmaßnahmen und der Einstellung des smart roadsters, ergaben sich im dritten Quartal 2006 und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 Erträge von 1 und 3 Mio. €, die in den Umsatzkosten und in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen berücksichtigt sind.

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

Der smart forfour wurde im Rahmen einer Produktionsvereinbarung von Mitsubishi Motors Corporation (»MMC«) hergestellt. DaimlerChrysler und MMC unterzeichneten im März 2006 eine Absichtserklärung, in der die Rahmenbedingungen für die Kündigung dieser Produktionsvereinbarung festgelegt wurden. Im Juni 2006 wurde die Kündigung der Produktionsvereinbarung unterzeichnet und die Produktion eingestellt. Unter Zugrundelegung dieser Bedingungen ergaben sich im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 Aufwendungen von 14 und 607 Mio. €. Diese Aufwendungen entstanden im Wesentlichen für Ausgleichsleistungen an MMC und an Lieferanten und sind Bestandteil der Umsatzkosten.

Weitere Aufwendungen von insgesamt 319 Mio. € ergaben sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 durch die Abwertung von Vorratsbeständen, höhere Verkaufsanreize, geringere erwartete Restwerte von smart Fahrzeugen sowie erwartete Zahlungen für die Restrukturierung des Vertriebsnetzes. Darin enthalten sind als Folge der Anpassung von Einschätzungen Erträge von 57 Mio. €, die sich im dritten Quartal 2006 ergaben. Die Aufwendungen (nach Anpassungen) sind in den Umsatzkosten (119 Mio. €), den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen (185 Mio. €) sowie als Verminderung der Umsatzerlöse (15 Mio. €) berücksichtigt.

Im ersten Quartal 2006 wurden des Weiteren Pläne zur Verminderung des Personals am Standort Böblingen beschlossen. Die Leistungen im Rahmen des Personalabbaus beinhalten die Fortführung der Lohn- und Gehaltsbezüge für einen bestimmten Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses, Placement-Aufwendungen sowie Abfindungszahlungen. Für die Personalmaßnahmen entstanden im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 Aufwendungen in Höhe von 4 und 30 Mio. €. Diese Aufwendungen sind in den Vertriebskosten, allgemeinen Verwaltungskosten, sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten.

Im Zusammenhang mit der Produktionseinstellung des smart forfour hat DaimlerChrysler seine Beziehung zu einer »Variable Interest Entity« beendet und den Anteil des Konzerns an deren Finanzverbindlichkeiten gegenüber Dritten vorzeitig abgelöst. Durch die vorzeitige Darlehensablösung reduzierte sich das Finanzergebnis für die ersten neun Monate des Jahres 2006 um 9 Mio. €.

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

Angaben in Millionen €	Sozialpläne	Sonstige Aufwendungen	Gesamt
Stand per 1. Januar 2005	-	-	-
Ursprüngliche Aufwendungen	-	286	286
Zusätzliche Aufwendungen	28	271	299
Zahlungen	-	(60)	(60)
Stand per 30. Juni 2005	28	497	525
Anpassungen	(2)	(41)	(43)
Zahlungen	(8)	(208)	(216)
Stand per 30. September 2005	18	248	266
Anpassungen	(2)	36	34
Zahlungen	(8)	(175)	(183)
Stand per 31. Dezember 2005	8	109	117
Zusätzliche Aufwendungen	21	807	828
Anpassungen	3	12	15
Zahlungen	(4)	(363)	(367)
Stand per 30. Juni 2006	28	565	593
Anpassungen	-	10	10
Zahlungen	(8)	(189)	(197)
Stand per 30. September 2006	20	386	406

DaimlerChrysler geht davon aus, dass der Zahlungsmittelabfluss für die Sachverhalte, für die per 30. September 2006 Rückstellungen bzw. Verbindlichkeiten in Höhe von 406 Mio. € gebildet sind, überwiegend noch im Jahr 2006 erfolgen wird.

5. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Im dritten Quartal 2006 konnte die DaimlerChrysler Corporation, eine US-amerikanische 100%-Beteiligung von DaimlerChrysler, eine Einigung mit der US-amerikanischen Steuerbehörde bezüglich der Anerkennung von Steuergutschriften im Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen für die noch offenen Veranlagungsjahre 2000 bis 2002 erzielen. Aus dieser Einigung resultierte im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 ein Steuerertrag von 111 Mio. €. Darüber hinaus reduzierten Anpassungen von passiven latenten Steuern bei der DaimlerChrysler Corporation, die teilweise Vorjahre betreffen, den Steueraufwand um 108 Mio. € im dritten Quartal 2006 und um 185 Mio. € in den ersten neun Monaten des Jahres 2006.

6. Anpassungen aus der Erstanwendung

Aktienorientierte Vergütung. Zum 1. Januar 2006 hat DaimlerChrysler die Bestimmungen des Statement of Financial Accounting Standards (»SFAS«) 123 (revised 2004) »Share-Based Payment« (»SFAS 123R«) auf Grundlage einer modifizierten prospektiven Übergangsmethode erstmals angewendet. Der Effekt aus der Erstanwendung von SFAS 123R reduzierte das Konzernergebnis im ersten Quartal 2006 um 4 Mio. € (0,00 € je Aktie; Steuereffekt 3 Mio. €).

7. Geschäftswerte

Der Buchwert der Geschäftswerte hat sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 um 83 Mio. € reduziert. Der Rückgang ergab sich durch Wechselkurseffekte.

8. Sonstige immaterielle Anlagewerte

Die sonstigen immateriellen Anlagewerte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005
Planmäßig abzuschreibende sonstige immaterielle Anlagewerte		
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.681	1.628
Kumulierte Abschreibungen	(1.050)	(941)
Buchwert	631	687
Sonstige immaterielle Anlagewerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen	2.349	2.504
	2.980	3.191

Die von DaimlerChrysler planmäßig abzuschreibenden sonstigen immateriellen Anlagewerte beinhalten zum 30. September 2006 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie selbst erstellte oder erworbene und selbst genutzte Software. In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 waren Zugänge in Höhe von 150 Mio. € zu verzeichnen. Die gesamten Abschreibungen betragen im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2006 76 und 176 (2005: 51 und 145) Mio. €.

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

9. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.121	1.906
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.308	2.924
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.603	14.414
Geleistete Anzahlungen	28	47
	20.060	19.291
Erhaltene Anzahlungen	(147)	(152)
	19.913	19.139

10. Zahlungsmittel

Zum 30. September 2006 beinhalten die in der Konzernbilanz ausgewiesenen Zahlungsmittel Guthaben mit einer Ursprungslaufzeit von mehr als drei Monaten in einer Höhe von 14 (31. Dezember 2005: 92) Mio. €.

11. Eigenkapital

In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 hat DaimlerChrysler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Stück DaimlerChrysler-Aktien zu einem Kaufpreis von 23 Mio. € erworben, die zu einem Veräußerungspreis in Höhe von 23 Mio. € an Mitarbeiter ausgegeben wurden.

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

Die Hauptversammlung hat ebenfalls beschlossen, 1,527 Mio. € Dividende (1,50 € pro Aktie) für das Geschäftsjahr 2005 an die Aktionäre auszuschütten. Die Dividende wurde am 13. April 2006 an jene Aktionäre ausbezahlt, die am 12. April 2006 Aktieninhaber waren.

12. Aktienorientierte Vergütung

In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 hat der Konzern im Rahmen des Performance Phantom Share Plans 2,6 (2005: 3,6) Mio. Stück Phantom Shares gewährt.

13. Rückstellungen

Die Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen (vgl. Anmerkung 13a)	15.315	15.482
Steuern	2.486	3.396
Sonstige Risiken (vgl. Anmerkung 13b)	24.743	27.804
	42.544	46.682

a) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionspläne

Die Netto-Pensionsaufwendungen für das dritte Quartal 2006 und 2005 setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Drittes Quartal 2006			Drittes Quartal 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	207	90	117	184	72	112
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	467	148	319	476	149	327
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(626)	(197)	(429)	(601)	(169)	(432)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	197	58	139	154	50	104
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	68	-	68	76	-	76
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	313	99	214	289	102	187
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	14	-	14	5	-	5
Netto-Pensionsaufwendungen	327	99	228	294	102	192

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

Angaben in Millionen €	Erste neun Monate 2006			Erste neun Monate 2005		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	626	281	345	544	213	331
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	1.408	437	971	1.395	449	946
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(1.894)	(592)	(1.302)	(1.756)	(507)	(1.249)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	573	172	401	455	149	306
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	207	-	207	214	-	214
Laufende Netto-Pensionsaufwendungen	920	298	622	852	304	548
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	27	-	27	5	-	5
Netto-Pensionsaufwendungen	947	298	649	857	304	553

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 betrug die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Pensionspläne 481 und 648 Mio. €. Am 2. Oktober 2006 hat DaimlerChrysler weitere Zuwendungen in Höhe von 18 Mio. € vorgenommen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für das dritte Quartal 2006 und 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Drittes Quartal	
	2006	2005
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	73	70
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	227	238
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(37)	(40)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	95	83
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(13)	1
Laufende Netto-Aufwendungen	345	352
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	4	-
Netto-Aufwendungen	349	352

Die Netto-Aufwendungen der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich für die ersten neun Monate der Jahre 2006 und 2005 wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	Erste neun Monate	
	2006	2005
Dienstzeitaufwendungen: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	223	204
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	684	677
Erwartete Erträge der Fondsvermögen	(115)	(115)
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	266	223
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	(44)	(3)
Laufende Netto-Aufwendungen	1.014	986
Aufwendungen aus Restrukturierungsmaßnahmen	4	-
Netto-Aufwendungen	1.018	986

Die DaimlerChrysler Corporation, eine Tochtergesellschaft der DaimlerChrysler AG, hat im März 2006 Änderungen bei den Gesundheitsfürsorgeleistungen angekündigt, die aktiven und pensionierten Mitarbeitern der Verwaltung sowie Mitarbeitern des Managements und des oberen Managements gewährt werden. Diese Änderungen sehen vor, dass aktive Mitarbeiter ab dem 1. Januar 2007 Beiträge für Gesundheitsfürsorgeleistungen in Abhängigkeit ihrer Hierarchieebene und ihrer Gehaltsstufe leisten werden. Pensionäre, die noch keinen Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter unter 65 Jahre) werden einen nach dem Einkommen zum Pensionierungszeitpunkt gestaffelten Anteil an den jährlichen Gesundheitskostensteigerungen übernehmen. Pensionäre, die Anspruch auf die staatliche Gesundheitsgrundversorgung haben (Alter über 65 Jahre) werden anstelle von Leistungen aus einem Gesundheitsfürsorgeplan Zahlungen auf ein Gesundheitsfürsorgekonto erhalten. Aufgrund dieser Änderungen reduzierte sich der Anwartschaftsbarwert der Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen zum 1. Januar 2006 um 0,5 Mrd. €. Die Auswirkungen der Neubewertung des Anwartschaftsbarwertes sind ab dem 1. Januar 2006 über die restliche Dienstzeit der aktiven Mitarbeiter ergebniswirksam zu berücksichtigen. Entsprechend werden sich die Netto-Aufwendungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im Jahr 2006 um 0,1 Mrd. € reduzieren; davon sind im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 20 und 59 Mio. € berücksichtigt worden.

Zuwendungen an die Fondsvermögen. Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 betrug die Zuwendungen von DaimlerChrysler an die Fondsvermögen für die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen 2 und 4 Mio. €.

b) Rückstellungen für sonstige Risiken

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

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

Angaben in Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	11.632	10.877
Wechselkursveränderungen	(386)	673
Inanspruchnahmen	(3.825)	(4.233)
Produktgarantien, die im jeweiligen Jahr gewährt wurden	3.407	3.717
Andere Veränderungen von Produktgarantien, die in früheren Jahren gewährt wurden	(192)	709
Stand zum 30. September	10.636	11.743

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

Angaben in Millionen €	2006	2005
Stand zum 1. Januar	1.548	1.115
Wechselkursveränderungen	(77)	137
Umsatzabgrenzung im Berichtszeitraum	493	508
Umsatzrealisierung im Berichtszeitraum	(392)	(369)
Stand zum 30. September	1.572	1.391

14. Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Angaben in Millionen €	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005
Anleihen	47.909	47.432
Schuldverschreibungen	7.910	9.104
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.020	17.472
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	587	493
Einlagen aus dem Direktbank-Geschäft	3.190	3.205
Darlehen, übrige Finanzverbindlichkeiten	-	27
Verbindlichkeiten aus »Capital Lease« und Restwert-Garantien	4.094	3.199
	80.710	80.932

15. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, wurde im Jahr 1999 gegen die DaimlerChrysler AG beim Landgericht Stuttgart durch ehemalige Aktionäre der Daimler-Benz AG ein Spruchstellenverfahren eingeleitet. Es betrifft die Verschmelzung der Daimler-Benz AG auf die DaimlerChrysler AG in 1998 in Folge des Zusammenschlusses von der Daimler-Benz AG und der Chrysler Corporation. Es wurden 1,8% der Daimler-Benz-Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise in DaimlerChrysler-Aktien getauscht. Einige Aktionäre machen geltend, das Verschmelzungsverhältnis entspreche nicht dem Wert der Daimler-Benz-Aktien. Ein vom Gericht beauftragter Sachverständiger hat im Dezember 2005 sein Gutachten vorgelegt. In diesem Gutachten ermittelt der Sachverständige mehrere Alternativwerte für die Festsetzung von Zuzahlungen. Die Alternativen reichen von der Bestätigung des angemessenen Umtauschverhältnisses bis zu erheblichen Zuzahlungen zugunsten der ehemaligen Daimler-Benz-Aktionäre, deren Aktien im Wege der Verschmelzung zwangsweise getauscht wurden. Das Gericht hat im August 2006 durch Beschluss eine Zuzahlung von 22,15 € je Aktie festgesetzt (etwa 230 Mio. € insgesamt). Wir halten das vom Unternehmen seinerzeit festgelegte Umtauschverhältnis nach wie vor für angemessen und haben daher Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Landgerichts eingelegt.

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

Wie bereits berichtet, sind über 80 als Sammelklagen deklarierte Klagen wegen angeblicher Verstöße gegen das Wettbewerbsrecht anhängig gegen DaimlerChrysler und einige US-amerikanische Tochtergesellschaften, sechs weitere Kraftfahrzeughersteller bzw. Tochtergesellschaften dieser Hersteller in den Vereinigten Staaten und Kanada, die National Automobile Dealers Association und gegen die Canadian Automobile Dealers Association. Einige Klagen wurden in verschiedenen Staaten bei Federal Courts (Bundesgerichten) und andere Klagen wurden bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) eingereicht. Mit den Klagen wird geltend gemacht, dass die Beklagten

Abreden getroffen hätten, wonach US-Verbraucher daran gehindert wurden, Kraftfahrzeuge von Händlern in Kanada zu kaufen, um die Preise von Neuwagen in den USA auf einem künstlich hohen Niveau zu halten. Sie lauten auf Unterlassung sowie auf Schadenersatz in dreifacher Höhe im Namen aller Personen, die seit dem 1. Januar 2001 ein Neufahrzeug in den Vereinigten Staaten gekauft oder geleast haben. Die bei Federal Courts (Bundesgerichten) eingereichten Klagen wurden zu vorprozessualen Zwecken beim US-Bezirksgericht für den Bezirk Maine zusammengefasst, und die bei State Courts (einzelstaatlichen Gerichten) in Kalifornien eingereichten Klagen wurden beim California Superior Court in San Francisco County zusammengefasst. Im März 2006 bestätigte das Bundesgericht in Maine ausschließlich in Bezug auf den geltend gemachten Unterlassungsanspruch eine landesweit einheitliche Klasse von Käufern und Leasingnehmern und setzte die Entscheidung, ob eine oder mehrere einheitliche Schadensklassen nach einzelstaatlichem Recht bestehen, aus. DaimlerChrysler hält diese Klagen für unbegründet und beabsichtigt, sich dagegen mit allen Mitteln zu verteidigen.

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

Wie in Anmerkung 31 des Konzernanhangs in der ergänzten Berichterstattung des DaimlerChrysler-Konzerns für das Jahr 2005 an die SEC (Form 20-F/A vom 30. Juni 2006) beschrieben, sind gegen den Konzern darüber hinaus andere, bereits berichtete rechtliche Verfahren anhängig.

16. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

Angaben in Millionen €	Maximalbetrag aus Haftungsverhältnissen		Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen	
	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005	30. Sept. 2006	31. Dez. 2005
Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten	1.328	1.819	308	412
Rückkaufverpflichtungen	1.431	1.499	393	406
Sonstige Haftungsverhältnisse	242	249	136	125
	3.001	3.567	837	943

Die Muttergesellschaft des Konzerns, die DaimlerChrysler AG, vergibt Garantien für bestimmte Verpflichtungen ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften gegenüber Dritten. Zum 30. September 2006 beliefen sich diese Garantien auf 53,9 Mrd. €. In geringerem Ausmaß bestehen Haftungsverhältnisse zwischen konsolidierten Tochtergesellschaften. Sämtliche konzerninterne Haftungsverhältnisse werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert und sind somit in der obigen Tabelle nicht enthalten.

Die DaimlerChrysler AG garantiert gegenüber Dritten im Zusammenhang mit der Beteiligung des Konzerns an Toll Collect Bankkredite bis zu einem Höchstbetrag von 230 Mio. €, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschaft garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect. Im zweiten Quartal 2006 wurden bestehende und von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 600 Mio. € vorsahen, abgelöst und durch neue von der DaimlerChrysler AG garantierte Bankkredite, die einen Höchstbetrag von 230 Mio. € vorsehen, ersetzt. Entsprechend reduzierte sich der Maximalbetrag für die damit im Zusammenhang stehende Garantie, die in der obigen Tabelle in der Zeile »Haftungsverhältnisse gegenüber Dritten« enthalten ist. Die Darlehensrückführung steht im Zusammenhang mit einer im zweiten Quartal 2006 durchgeführten Kapitalerhöhung bei Toll Collect, an der sich der Konzern mit 50% (384 Mio. €) beteiligt hat.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Mehrere bedeutende Zulieferer in der amerikanischen und deutschen Automobilindustrie, die DaimlerChrysler mit Fahrzeugkomponenten beliefern, haben freiwillige oder gesetzliche Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet. Eine länger andauernde Unterbrechung der Teillieferungen solcher Zulieferer, insbesondere von Collins & Aikman Corporation und Delphi Corporation, würde die Produktion be-

stimmter Fahrzeuge der Chrysler Group sowie der Mercedes Car Group unterbrechen. DaimlerChrysler hat Collins & Aikman seit 2005 finanzielle Unterstützung in einem Umfang von etwa 200 Mio. \$ gewährt; davon entfallen 70 Mio. \$ auf das Jahr 2006. Zur Vermeidung einer Unterbrechung könnte es erforderlich sein, den Zulieferern weitere finanzielle Unterstützung zu gewähren oder andere aufwändige Maßnahmen zu ergreifen.

17. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das dritte Quartal der Geschäftsjahre 2006 und 2005 wie folgt dar:

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
Drittes Quartal 2006								
Außenumsätze	12.074	9.484	7.274	3.650	2.694	35.176	-	35.176
konzerninterne Umsätze	1.403	27	756	653	506	3.345	(3.345)	-
Umsätze Gesamt	13.477	9.511	8.030	4.303	3.200	38.521	(3.345)	35.176
Operating Profit (Loss)	991	(1.164)	556	445	315	1.143	(251)	892
Drittes Quartal 2005								
Außenumsätze	11.444	12.889	7.287	3.280	3.255	38.155	-	38.155
konzerninterne Umsätze	1.075	-	527	633	375	2.610	(2.610)	-
Umsätze Gesamt	12.519	12.889	7.814	3.913	3.630	40.765	(2.610)	38.155
Operating Profit (Loss)	436	310	354	408	379	1.887	(49)	1.838

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

Angaben in Millionen €	Mercedes Car Group	Chrysler Group	Truck Group	Financial Services	Van, Bus, Other	Summe Segmente	Eliminierungen	Daimler-Chrysler-Konzern
Erste neun Monate 2006								
Außenumsätze	35.907	34.476	21.491	10.726	8.323	110.923	-	110.923
konzerninterne Umsätze	3.288	68	2.464	1.962	1.439	9.221	(9.221)	-
Umsätze Gesamt	39.195	34.544	23.955	12.688	9.762	120.144	(9.221)	110.923
Operating Profit (Loss)	1.120	(994)	1.533	1.315	897	3.871	(231)	3.640
Erste neun Monate 2005								
Außenumsätze	32.718	36.645	20.638	9.444	8.877	108.322	-	108.322
konzerninterne Umsätze	2.656	9	2.036	1.848	1.359	7.908	(7.908)	-
Umsätze Gesamt	35.374	36.654	22.674	11.292	10.236	116.230	(7.908)	108.322
Operating Profit (Loss)	(506)	1.106	1.462	1.121	890	4.073	64	4.137

Am 24. Januar 2006 hat DaimlerChrysler ein neues Managementmodell vorgestellt. Im Rahmen dieses neuen Managementmodells hat der Konzern unter anderem die Zusammensetzung der Segmente geändert und berichtet die Transporter- und Busaktivitäten zusammen mit dem Segment Übrige Aktivitäten. Als Folge dessen wurde das Segment Nutzfahrzeuge in Truck Group und das Segment Übrige Aktivitäten in Van, Bus, Other umbenannt. Die Segmentangaben für das Jahr 2005 wurden entsprechend an die veränderte Segmentzusammensetzung angepasst. Da es sich bei dem neuen Managementmodell um eine Restrukturierung zentraler Funktionen handelt, sind die hierdurch entstandenen Aufwendungen als Aufwendungen der Zentrale erfasst (71 und 216 Mio. € im dritten Quartal 2006 und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006), die Teil des Segments Van, Bus, Other ist (vergleiche hierzu auch Anmerkung 4).

Bei der Mercedes Car Group entstanden im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 im Zusammenhang mit Personalmaßnahmen Aufwendungen in Höhe von 47 Mio. € und 270 Mio. €. Darüber hinaus resultierten aus den Entscheidungen, die Produktion des smart forfour einzustellen bzw. das Geschäftsmodell von smart neu auszurichten, im dritten Quartal 2006 Erträge aus Anpassungen von 40 (2005: -) Mio. €; in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 ergaben sich in diesem Zusammenhang insgesamt Aufwendungen von 953 (2005: 1.111) Mio. €. Davon entfielen in den entsprechenden Zeiträumen 50 (Ertrag durch Anpassung; 2005: Aufwand von 43) Mio. € und 109 (2005: 569) Mio. € auf die zahlungsunwirksame Wertberichtigung von Vermögensgegenständen sowie 10 (2005: Ertrag 43) Mio. € und 844 (2005: 542) Mio. € auf Sachverhalte, die bereits zahlungswirksam wurden bzw. die in zukünftigen Perioden zu Zahlungen führen werden (siehe Anmerkung 4).

Aus dem Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Immobilien ergaben sich im dritten Quartal 2006 Erträge von 86 Mio. €, die dem Segment Van, Bus, Other zugeordnet wurden.

Der Operating Profit des Segments Van, Bus, Other enthält im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 das anteilige Ergebnis der Beteiligung an der EADS in Höhe von 247 (2005: 256) Mio. € und 678 (2005: 642) Mio. €.

Die im ersten Quartal 2006 veräußerten Off-Highway Aktivitäten haben den Operating Profit des Segments Van, Bus, Other mit 234 Mio. € positiv beeinflusst (vgl. Anmerkung 2).

Aus der bereits berichteten Verständigung mit MMC bezüglich zu leistender Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit den Qualitätsmaßnahmen und erforderlichen Rückrufaktionen bei der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation ergab sich im ersten Quartal 2005 im Segment Truck Group ein Ertrag in Höhe von 276 Mio. €.

Die Überleitung vom Operating Profit der Segmente zum Ergebnis vor Ertragsteuern ergibt sich wie folgt:

Angaben in Millionen €	Drittes Quartal 2006	2005	Erste neun Monate 2006	2005
Operating Profit der Segmente	1.143	1.887	3.871	4.073
Eliminierungen	(251)	(49)	(231)	64
Konzern-Operating Profit	892	1.838	3.640	4.137
Altersversorgungsaufwand außer laufendem und vergangenem Dienstzeitaufwand und Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen	(320)	(317)	(932)	(889)
Zinsen und ähnliche Erträge	135	112	543	409
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	(144)	(232)	(767)	(655)
Übriges Finanzergebnis	(19)	(33)	689	(4)
Übriges nicht operatives Ergebnis	6	(1)	4	(8)
Anteil des Konzerns an den oben aufgeführten Überleitungsposten, die sich auf die at equity bilanzierten Beteiligungen beziehen	(117)	(104)	(361)	(354)
Ergebnis vor Ertragsteuern	433	1.263	2.816	2.636

18. 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 Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R wie folgt:

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

	Drittes Quartal		Erste neun Monate	
	2006	2005	2006	2005
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »basic earnings per share«	541	855	2.654	1.880
Zinsaufwand aus Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	-	-	-	-
Ergebnis vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R – »diluted earnings per share«	541	855	2.654	1.880
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »basic earnings per share«	1.022,8	1.015,6	1.020,9	1.013,7
Verwässerungseffekt durch Stock-Options	2,9	4,3	5,0	2,4
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien – »diluted earnings per share«	1.025,7	1.019,9	1.025,9	1.016,1
Ergebnis je Aktie auf Basis des Ergebnisses vor Anpassungen aus der Erstanwendung von SFAS 123R				
Ergebnis je Aktie »basic earnings per share«	0,53	0,84	2,60	1,85
Ergebnis je Aktie (voll verwässert) »diluted earnings per share«	0,53	0,84	2,58	1,85

Stock-Options, die zum Bezug von 62,2 Mio. bzw. 66,0 Mio. DaimlerChrysler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan 2000 gewährt wurden, wurden nicht in die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (voll verwässert) für das dritte Quartal 2006 und 2005 (46,5 Mio. und 66,0 Mio. Aktien für die ersten neun Monate der Jahre 2006 und 2005) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der DaimlerChrysler-Aktie in diesen Perioden lagen.

19. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anfang Oktober hat die EADS mitgeteilt, dass Verzögerungen bei den Auslieferungen der Airbus A380 Flugzeuge zu einer Verringerung der operativen Ergebnisse gegenüber der bisherigen Planung führen werden. Entsprechend dem Anteil des Konzerns an der EADS wird damit auch das Ergebnis von DaimlerChrysler beeinflusst. Um den finanziellen Auswirkungen der Lieferverzögerungen entgegenzuwirken, plant die EADS ein umfassendes Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm. Da die Finanzinformationen von EADS nicht rechtzeitig vorliegen, um die Equity-Methode periodengerecht anzuwenden, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste dieser Beteiligung mit einem zeitlichen Versatz von drei Monaten im Zwischenabschluss von DaimlerChrysler berücksichtigt.

Investor Relations

Stuttgart

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

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

Konzeption und Inhalt

DaimlerChrysler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

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

www.daimlerchrysler.com/investor

Zwischenbericht Q3 2006

25. Oktober 2006

Jahrespressekonferenz /
Telefonkonferenz für Analysten
und Investoren

14. Februar 2007

Geschäftsbericht 2006

27. Februar 2007

Hauptversammlung
Messe Berlin

4. April 2007

Zwischenbericht Q1 2007

26. April 2007

Zwischenbericht Q2 2007

26. Juli 2007

Zwischenbericht Q3 2007

25. Oktober 2007

