

# Daimler Trucks.

Daimler Trucks untermauert seine Position als Technologieführer. Zahlreiche neue Modelle sowie neue, wegweisende Technologien, allen voran der autonom fahrende Mercedes-Benz Future Truck 2025, prägten das Jahr 2014 bei Daimler Trucks. Ein starkes Produktportfolio und eine positive Marktentwicklung in der NAFTA-Region und in Japan führten zum höchsten Absatz seit dem Jahr 2006. Unsere auf den drei Säulen Technologieführerschaft, globale Ausrichtung und intelligente Plattformen basierende Strategie bewährt sich. Sie verschafft uns eine starke Wettbewerbsposition in unseren Kernmärkten und ermöglicht die erfolgreiche Expansion in neue Märkte und Marktsegmente. So konnten wir die Herausforderungen in Europa und Lateinamerika meistern und das Jahr insgesamt erfolgreich abschließen.

## C.03

### Daimler Trucks

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	1.878	1.637	+15
Umsatz	32.389	31.473	+3
Umsatzrendite (in %)	5,8	5,2	-
Sachinvestitionen	788	839	-6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	1.188 34	1.171 79	+1 -57
Produktion	497.710	490.280	+2
Absatz	495.668	484.211	+2
Beschäftigte (31.12.)	82.743	79.020	+5

## C.04

### Absatz Daimler Trucks

	2014	2013	14/13
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	496	484	+2
Westeuropa	57	66	-13
davon: Deutschland	29	33	-13
Großbritannien	8	9	-14
Frankreich	6	9	-37
NAFTA	161	135	+19
davon: USA	142	118	+20
Lateinamerika (ohne Mexiko)	47	59	-21
davon: Brasilien	32	39	-17
Asien	167	163	+3
davon: Japan	44	38	+14
Indonesien	58	65	-10
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	99	103	-4
Gesamt (einschließlich BFDA)	595	588	+1

**Zuwächse bei Absatz, Umsatz und Ergebnis.** Daimler Trucks konnte den Absatz im Jahr 2014 um 2 % auf 495.700 Einheiten leicht steigern. Damit einhergehend wuchs auch der Umsatz auf 32,4 Mrd. € (i. V. 31,5 Mrd. €). Das EBIT lag mit 1,9 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert. Darin enthalten sind Aufwendungen in Höhe von 149 Mio. € für Personalmaßnahmen in Brasilien und Deutschland sowie Aufwendungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwertes an Kamaz. Geprägt war das Jahr 2014 von sehr unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Regionen. Schwache Konjunkturaussichten, aber auch Unsicherheiten aufgrund bevorstehender Wahlen belasteten vor allem in Lateinamerika und Indonesien die Absatzentwicklung. In Europa machten sich Auswirkungen des Anfang 2014 neu eingeführten Emissionsstandards Euro VI im Markt bemerkbar. Zudem beeinflussten die schwache wirtschaftliche Dynamik sowie die politisch schwierige Situation in Osteuropa die Verkaufszahlen. Ganz anders war die Lage in Nordamerika und Japan: Dort profitierte Daimler Trucks von der sehr guten Nutzfahrzeugkonjunktur. Zudem schlugen sich die erfolgreich umgesetzten Maßnahmen des Effizienz- und Wachstumsprogramms »Daimler Trucks #1« positiv im Ergebnis nieder.

**Daimler Trucks #1 erfolgreich auf der Zielgeraden.** Das Exzellenzprogramm »Daimler Trucks #1« wurde im Berichtsjahr erfolgreich vorangetrieben. Bis zum Ende des Jahres 2014 wurden dafür weltweit über 10.000 Initiativen implementiert. Das Programmziel von 1,6 Mrd. € wird 2015 mit Eintreten der vollen Jahreswirkung dieser Maßnahmen erreicht werden.

Daimler Trucks #1 verfolgt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität von Daimler Trucks nachhaltig zu stärken. Seit Beginn des Programms arbeiten alle Bereiche kontinuierlich an der Steigerung von Absatz und Effizienz. Dazu wurden in allen Regionen zahlreiche Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette definiert und umgesetzt. So konnten wir weltweit erhebliche Einsparungen bei Produktions-, Material- und Fixkosten erzielen. Durch die Produktoffensive und die systematische Erschließung neuer Märkte wurden darüber hinaus weitere Wachstumspotenziale realisiert.



**Kraftpaket mit Stern:** Der Mercedes-Benz SLT kann – als Actros- oder Arocs-Variante – schwerste Lasten bis zu 250 Tonnen ziehen.

Zusätzlich sind bereichsübergreifend strategische Initiativen zur Nutzung globaler Synergiepotenziale erfolgreich auf den Weg gebracht worden. Eines der Ergebnisse von Daimler Trucks #1 ist das neu geschaffene Modulmanagement, mit dem im Rahmen von Pilotprojekten markenübergreifend erste Skaleneffekte realisiert wurden. Unterstützt wurde dies durch eine organisatorische Zusammenlegung und die damit verbundene optimale Verzahnung mit den Bereichen Entwicklung und Einkauf.

Früchte trägt auch die Harmonisierung des Geschäfts von Daimler Trucks in Asien. Mit dem neuen »Asia Business Model« werden durch eine weitgehende Kooperation in den Bereichen Entwicklung, Produktion und Vertrieb Synergie- und Wachstumspotenziale unserer japanischen und indischen Tochtergesellschaften erschlossen. So liefert Daimler Trucks unter der Marke FUSO mittelschwere und schwere Lkw aus indischer Fertigung in die zukunftssträchtigen Märkte Südostasiens und Afrikas, um dort noch stärker an den Wachstumschancen dieser Region zu partizipieren. Mit Produktionsbeginn der Linkslenker-Varianten sowie der Euro-IV- und Euro-V-Ausführungen kann zudem der Export dieser Fahrzeuge in den Mittleren Osten sowie nach Lateinamerika aufgenommen werden.

**Hervorragende Produktakzeptanz dank niedriger Gesamtbetriebskosten.** Auch im Jahr 2014 konnte Daimler Trucks bei den Verkaufszahlen zulegen und erreichte mit 495.700 Einheiten den höchsten Absatzwert seit 2006. Die hohe Marktakzeptanz unserer Produkte liegt nicht zuletzt darin begründet, dass sich Daimler Trucks konsequent an den Kundenbedürfnissen orientiert. Belegen lässt sich dies durch äußerst wettbewerbsfähige Lkw-Gesamtbetriebskosten, das wichtigste Kaufargument für unsere Kunden. In allen Regionen steht für uns deshalb insbesondere die Steigerung der Verbrauchseffizienz im Vordergrund: Der Actros in Euro-VI-Ausführung in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution in Nordamerika sowie der FUSO Super Great V in Japan sind Vorreiter in Sachen Kraftstoffeffizienz.

Dass die Mercedes-Benz Produkte hervorragend angenommen werden, zeigt sich in unserer Spitzenplatzierung im mittelschweren und schweren Segment in **Westeuropa**: In einem schwierigen Marktumfeld gelang es uns, den Marktanteil leicht auf 24,4% zu steigern (i. V. 24,1%). Der Absatz blieb mit 57.400 Einheiten um 13% unter dem Vorjahr. Die allgemein schwache Konjunktorentwicklung und der negative Effekt der Euro-VI-Einführung Anfang 2014 belasteten den Lkw-Markt. Vor allem im vierten Quartal machte sich die negative Entwicklung bemerkbar, da das Vergleichsquartal erheblich von den vorgezogenen Käufen beeinflusst war. In **Osteuropa** lag der Absatz mit 33.900 Einheiten unter dem des Vorjahres. Dabei konnte der Anstieg in der Türkei auf das Rekordniveau von 22.200 Einheiten den Rückgang in den anderen osteuropäischen Ländern nicht ausgleichen. In Russland führte die politisch wie wirtschaftlich anhaltend schwierige Situation zu einem deutlichen Nachfragerückgang.



Verkaufsschlager in Nordamerika: der Freightliner Cascadia Evolution mit hocheffizientem Antriebsstrang und geringem Kraftstoffverbrauch.

In **Lateinamerika** ging unser Absatz aufgrund der ausbleibenden Wirtschaftsdynamik deutlich zurück. In unserem Hauptmarkt Brasilien verzeichneten wir einen Rückgang um 17% auf 32.200 Einheiten. Die schwache wirtschaftliche Entwicklung führte zu starker Kaufzurückhaltung im gesamten Markt. In diesem schwierigen Umfeld gelang es uns, mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen den Marktanteil im mittelschweren und schweren Segment auf 25,8% auszubauen (i. V. 24,7%). Um in diesem strategisch wichtigen Markt weiterhin wettbewerbsfähig zu sein und flexibel auf Marktveränderungen reagieren zu können, investieren wir in den kommenden Jahren kräftig in Produktion und Produkte.

In der **NAFTA-Region** waren wir mit einem Marktanteil von 37,2% im vergangenen Jahr erneut mit Abstand Marktführer in den Gewichtsklassen 6-8 (i. V. 38,2%). Der Absatz stieg auf einen Rekordwert von 161.500 Fahrzeugen. Dies entspricht einem Anstieg von 19% gegenüber 2013. Der Freightliner Cascadia Evolution, seit 2013 im Produktportfolio und Benchmark im Kraftstoffverbrauch, trug wesentlich zum herausragenden Absatzerfolg in der Region bei. Unsere Kunden in Nordamerika schätzen mehr und mehr den Vorteil eines integrierten Heavy-Duty-Antriebsstrangs aus einer Hand, bei dem der Motor, die Achsen und das Getriebe von Daimler Trucks stammen und somit perfekt aufeinander abgestimmt sind. Die zum Ende des Jahres 2015 geplante Ausweitung der Produktion des Getriebes »DT12« auf Nordamerika ist ein weiterer Meilenstein im Ausbau unseres globalen und flexiblen Produktionsnetzwerks.

In **Asien** entwickelten sich die Absatzzahlen im vergangenen Jahr insgesamt positiv, jedoch in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich: Während der Absatz in Japan und Indien anstieg, verzeichnete Indonesien einen Rückgang. In **Japan** lag unser Absatz mit 43.900 Einheiten um 14% über dem Vorjahreswert. Das Absatzplus war vor allem im ersten Quartal 2014 deutlich spürbar, da viele Kunden ihre Käufe aufgrund der zum 1. April erhöhten Mehrwertsteuer vorzogen. Danach waren zwar geringere Anstiege erkennbar, jedoch blieb der von einigen Marktbeobachtern erwartete Absatzeinbruch aus. Wir konnten unseren Marktanteil erfolgreich verteidigen und erreichten im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,1 (i. V. 20,2)%. In **Indonesien** steigerten wir unseren Marktanteil auf 47,4 (i. V. 46,9)%. Dennoch sank unser Absatz aufgrund des stark rückläufigen Marktes im Vergleich zum Vorjahr um 10% auf 58.300 Einheiten. In **Indien** hingegen lag unser Absatz in einem leicht rückläufigen Markt über dem Wert des Vorjahres und erreichte 10.300 (i. V. 6.500) Einheiten. Das inzwischen gut ein Dutzend Modelle umfassende, attraktive Produktportfolio wird über ein Netzwerk aus mittlerweile rund 80 Händlerbetrieben angeboten. Das Verkaufnetz soll auch in 2015 weiter ausgebaut werden.

**Daimler-Nutzfahrzeugtochter MFTBC weitet Kooperationen aus.** Die japanische Nutzfahrzeugtochter von Daimler, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), und Nissan Motor Co. Ltd. (Nissan) bauten ihre Kooperation im Berichtsjahr weiter aus. Beide Unternehmen gaben Anfang Oktober 2014 die Unterzeichnung eines Vertrags über die Lieferung von Transportern bekannt. Die Transporter werden künftig als Komplettfahrzeuge von Nissan geliefert und an gewerbliche Kunden der Marke FUSO in Exportmärkten verkauft. Im Rahmen des Vertrags liefert Nissan seinen »NV350 Urvan« Transporter an MFTBC. Der Verkauf des Fahrzeugs als »FUSO Canter Van« im Mittleren Osten begann bereits Ende 2014. Die neue Vereinbarung ergänzt eine bestehende strategische Zusammenarbeit zwischen MFTBC und Nissan auf dem japanischen Markt: MFTBC liefert seine leichte Lkw-Plattform an Nissan und erhält im Gegenzug deren leichte Lkw-Plattform. Darüber hinaus liefert MFTBC seit September 2014 auch Leicht-Lkw an die UD Trucks Corporation. Die Fahrzeuge basieren ebenfalls auf der leichten FUSO Lkw-Plattform und werden unter dem Namen »Kazet« in Japan angeboten.

**Veräußerung der Anteile an RRPSH.** Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50% an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an der RRPSH ausgeübt. Im August 2014 wurde die Veräußerung des Anteils an der RRPSH abgeschlossen. Im Gegenzug flossen Daimler finanzielle Mittel in Höhe von 2,4 Mrd. € zu.



Erweitertes Produktportfolio beim jüngsten Markenmitglied: BharatBenz stellte im Jahr 2014 die Sattelzugmaschinen 4928TT und 4023TT vor.

### **Erfolgreiche Zusammenarbeit mit unserem Partner in China.**

Die Daimler AG hält einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co, Ltd. Die Produktion von mittelschweren und schweren Lkw der Marke Auman begann Mitte 2012. Durch diese Kooperation sichert sich Daimler Trucks die wichtige Präsenz im chinesischen Lkw-Markt. Der Absatz von Auman Fahrzeugen ging im Berichtszeitraum marktbedingt um 4% auf 99.200 Einheiten zurück. Seit Beginn des Joint Ventures wurden bereits mehr als 230.000 Auman Lkw verkauft.

**Starke Präsenz durch neue Produkte.** Daimler Trucks präsentierte im vergangenen Jahr neue Modelle rund um den Globus, nachdem bereits in den Vorjahren die Euro-VI-Flotte erfolgreich eingeführt worden war. Im ersten Quartal 2014 bildeten die Actros und Arocs Schwerlastzugmaschinen (SLT) den Abschluss der Euro-VI-Offensive. Hierbei handelt es sich um maßgeschneiderte Lkw, die bis zu 250t Gewicht bewegen und häufig über 50 m lang sind. Produziert werden die Fahrzeuge im elsässischen Mercedes-Benz Werk in Molsheim.

Der neue Western Star 5700XE wurde im Herbst 2014 vorgestellt und ist ab 2015 für unsere Kunden in Nordamerika verfügbar. Viele neue aerodynamische Eigenschaften verringern den Luftwiderstand und erhöhen dadurch die Kraftstoffeffizienz. Die besten Verbrauchswerte werden erreicht, wenn die Modelle mit einem integrierten Antriebsstrang von Daimler Trucks ausgestattet werden. Das Zusammenspiel aus Motor, Achse und dem automatischen Getriebe »DT12« der Marke Detroit mit intelligentem Antriebsstrangmanagement führt zu einem Höchstmaß an Effizienz.

In Japan erweiterte der neue Schwerlastwagen FUSO Super Great V die Produktpalette. Auch dieser Lkw setzt neue Maßstäbe bei der Wirtschaftlichkeit. Zum geringeren Kraftstoffverbrauch trägt der optimierte 6R10-Motor bei, eine bewährte und kontinuierlich weiterentwickelte Technologie auf Basis der »Heavy-Duty-Engine Plattform«, kombiniert mit einem neu entwickelten asymmetrischen Turbolader. Darüber hinaus ist der neue Super Great V der einzige Lkw, bei dem alle Modelle bereits jetzt den ab 2015 in Japan geltenden Kraftstoffeffizienzstandard (FES) 2015 um bis zu 5% übertreffen.

Aber nicht nur in den Märkten Europas, Nordamerikas und Japans wartete Daimler mit neuen Produkten auf, auch in den Schwellenländern zeigt unsere Produktoffensive Erfolge. In Indien erweitern seit Anfang 2014 neue Sattelzugmaschinen und ein Lkw für den Baustellen- und Bergbaueinsatz das BharatBenz Produktportfolio. Bereits im dritten Quartal wurde das nächste Highlight präsentiert: der BharatBenz 3143 mit geplantem Serienstart im zweiten Halbjahr 2015. BharatBenz bedient als erste indische Marke das Segment oberhalb von 400 PS, das bisher von den europäischen Marken dominiert wird. Ein weiteres Beispiel für die steigende globale Präsenz von Daimler Trucks sind die Modelle der FUSO Baureihen FI und FJ. Die mittelschweren und schweren Lkw der japanischen Marke werden ebenfalls von Daimler India Commercial Vehicles (DICV) in Chennai produziert und in vielversprechende Märkte Südasiens und Afrikas exportiert.

**Erfolgreicher Messeauftritt auf der IAA.** Auf der 65. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover im September 2014 präsentierte Daimler Trucks zahlreiche Fahrzeug-Weltpremieren, umfassende Dienstleistungen sowie den spektakulären Mercedes-Benz Future Truck 2025. Dieser autonom fahrende Lkw ist zentraler Baustein für das Transportsystem der Zukunft. Der Future Truck 2025 schont Ressourcen, reduziert Emissionen aller Art, gewährleistet höchstmögliche Verkehrssicherheit und steigert die Vernetzung im Straßenverkehr. Radarsensoren und Kameratechnik ermöglichen es dem Future Truck 2025, unabhängig von anderen Fahrzeugen oder Leitstrahlen autonom zu fahren. Mercedes-Benz bündelt diese Technik in dem hochintelligenten System »Highway Pilot«, ähnlich dem Autopiloten eines Flugzeugs. Bereits im Juli 2014 haben wir die wegweisende Technologie des Future Truck 2025 mit einer Premierenfahrt auf einem Autobahnstück bei Magdeburg der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Auf den Seiten  14 ff. dieses Geschäftsberichts sind der Future Truck und seine Weltpremiere ausführlich dargestellt.

Auf der IAA Nutzfahrzeuge wurde der Future Truck 2025 mit neuem Exterieur- und Interieur-Design sowie zahlreichen Produktinnovationen präsentiert, darunter auch das neue Sicherheitssystem »Blind Spot Assist«. Dieses System will Daimler in den nächsten Jahren in Serie bringen und untermauert damit seine wichtige Rolle bei aktiver Sicherheit auf dem Weg zum unfallfreien Fahren. Radarsensoren überwachen die Seiten des Lkw und warnen vor anderen, für den Fahrer nicht sichtbaren Verkehrsteilnehmern links und rechts des Lkw.

**FUSO Canter E-Cell im Kundenversuch.** FUSO Fahrzeuge sind Vorreiter für »grüne« Antriebe bei den leichten Nutzfahrzeugen: Der erste in einer Kleinserie gefertigte, rein elektrisch angetriebene leichte Lastwagen fährt emissionsfrei und nahezu geräuschlos. Gebaut wird der Canter E-Cell für den europäischen Markt im Werk Tramagal in Portugal. Im Juli 2014 sind erste Fahrzeuge für einen Kundenversuch ausgeliefert worden. Dieser Kundenversuch des FUSO Canter E-Cell unter Alltagsbedingungen ist auf ein Jahr angelegt. Die Übergabe der Fahrzeuge an die portugiesischen Kunden war ein weiterer Höhepunkt im Jubiläumsjahr des Werks Tramagal, das vor 50 Jahren mit der Fertigung von Lkw begann.