

**MAHLE**

*Driven by performance*

**Bilanz-Pressekonferenz zum  
Geschäftsjahr 2007 des MAHLE Konzerns**

**25. April 2008**



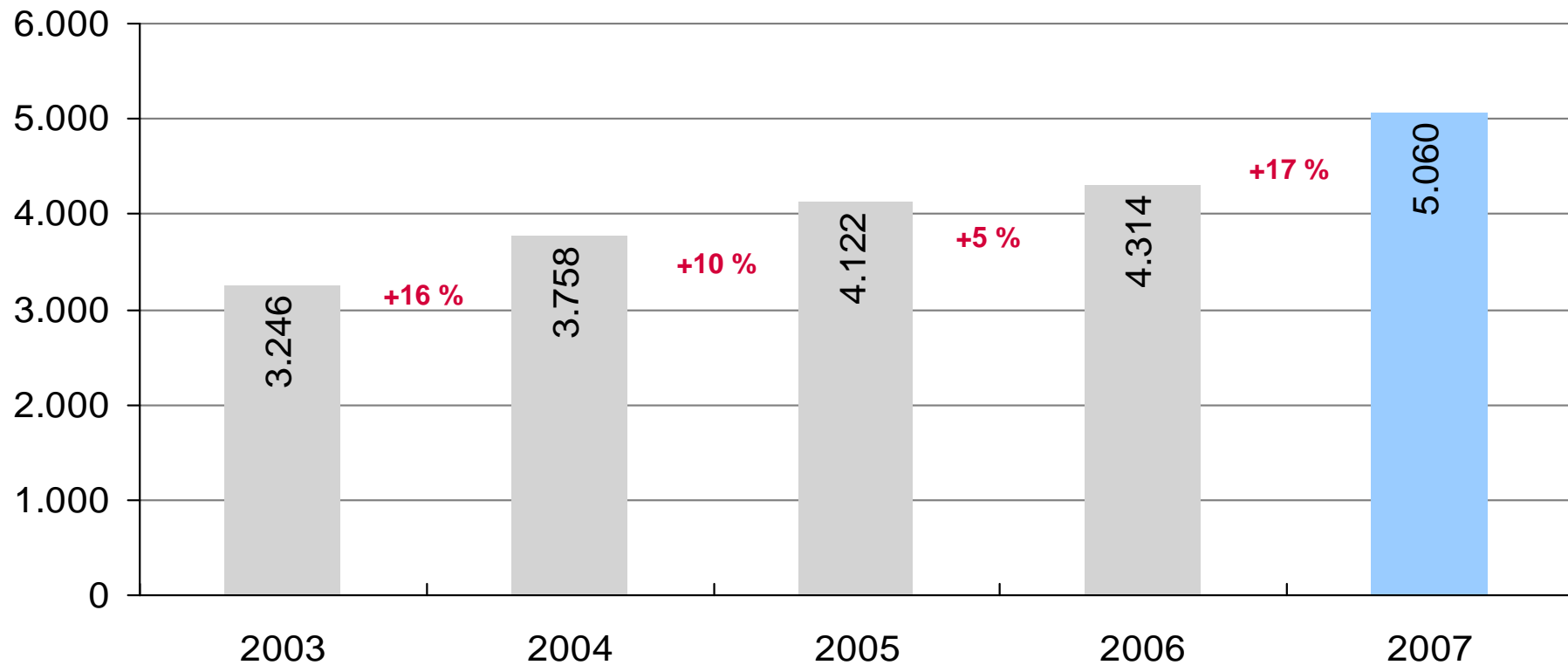
# Agenda

- Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur
- Geschäftsverlauf im Jahr 2007
  - Umsatzentwicklung
  - Gewinn- und Verlustrechnung
  - Bilanz
  - Investitionen
  - Mitarbeiterentwicklung
- Konzernentwicklung
- MAHLE Technologien zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung
- Powertrain-Technologietrends der nächsten Jahrzehnte
- Globale Bedeutung der Automobil-OE's und Automobil-Zulieferer
- Ausblick auf das Geschäftsjahr 2008

	2006		2007	
	Pkw und leichte Nfz	Nkw (inkl. Busse)	Pkw und leichte Nfz	Nkw (inkl. Busse)
<b>Amerika</b>	<b>18.313</b>	<b>800</b>	<b>18.577</b>	<b>622</b>
- NAFTA	15.265	642	15.029	430
- Südamerika	3.048	158	3.548	193
<b>Asien/Pazifik</b>	<b>25.573</b>	<b>1.322</b>	<b>27.630</b>	<b>1.578</b>
- Japan	11.076	408	11.127	421
- China	6.540	585	7.949	814
<b>Europa</b>	<b>20.735</b>	<b>636</b>	<b>21.882</b>	<b>729</b>
- Deutschland	5.634	176	5.981	196
<b>Übrige Welt</b>	<b>1.684</b>	<b>0</b>	<b>1.778</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>66.305</b>	<b>2.758</b>	<b>69.866</b>	<b>2.929</b>

Quelle: AutoInsight, März 2008

## Umsatzentwicklung [in Mio. EUR]

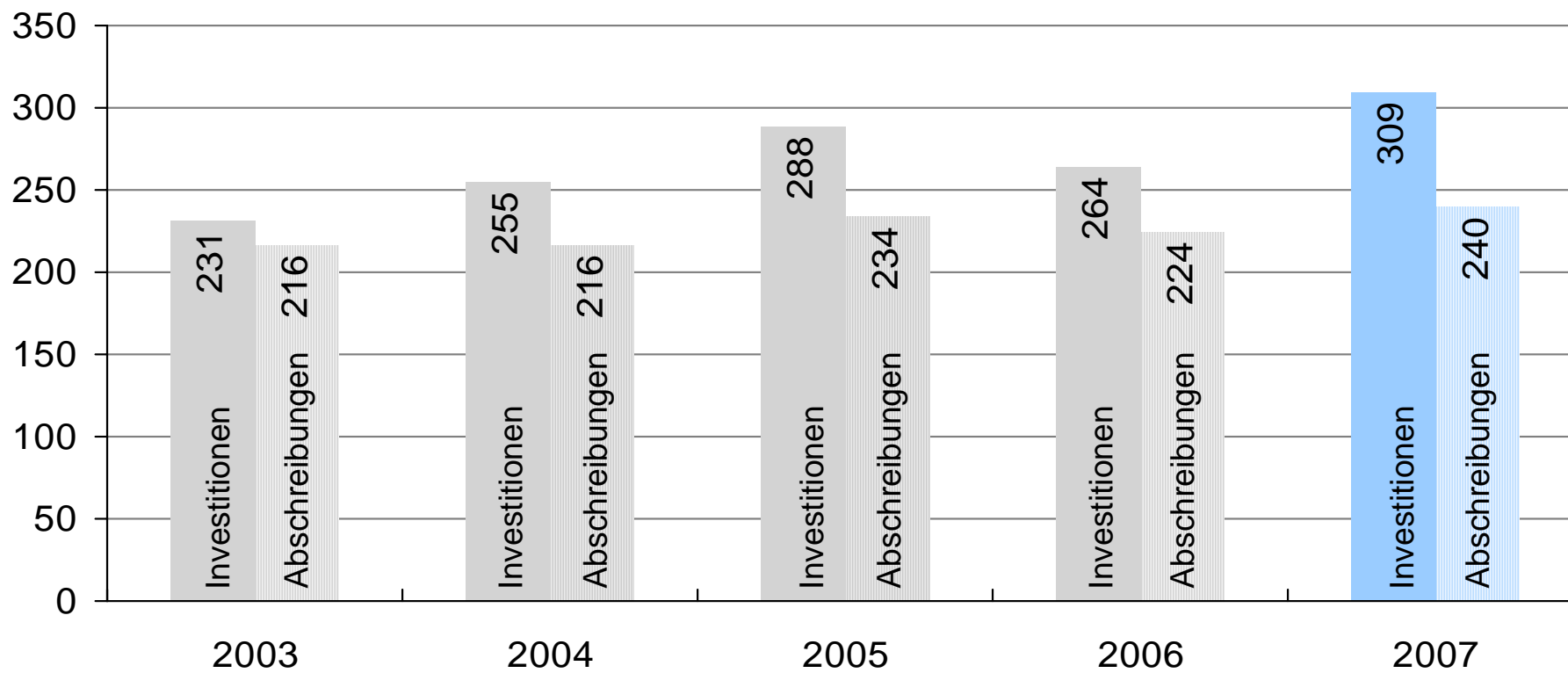


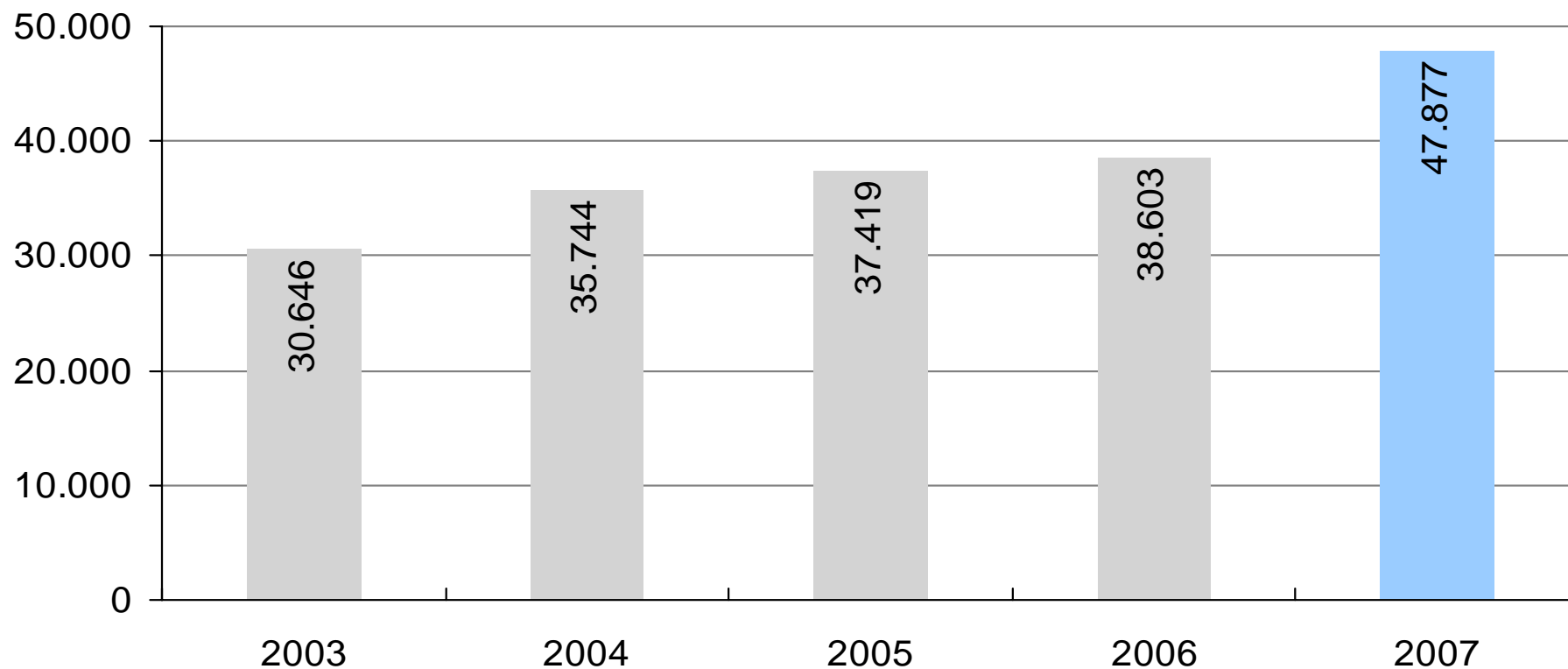
	2006	2007	Veränderung
	Mio. EUR	Mio. EUR	Mio. EUR
<b>Umsatz</b>	4.314,0	5.060,4	746,4
Herstellungskosten zur Erzielung der Umsatzerlöse	-3.324,8	-3.935,1	-610,3
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>989,3</b>	<b>1.125,4</b>	<b>136,1</b>
Vertriebskosten	-221,2	-284,6	-63,4
Allgemeine Verwaltungskosten	-197,8	-234,0	-36,2
Forschungs- und Entwicklungskosten	-241,6	-277,7	-36,1
Sonstige betriebliche Erträge	141,5	121,5	-20,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-151,1	-101,8	49,3
Finanzergebnis	-24,5	-40,7	-16,2
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>294,6</b>	<b>308,1</b>	<b>13,5</b>
Steuern	-102,8	-85,1	17,7
<b>Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag</b>	<b>191,8</b>	<b>223,0</b>	<b>31,2</b>

	2006		2007			2006		2007	
	Mio. EUR	%	Mio. EUR	%		Mio. EUR	%	Mio. EUR	%
<b>Aktiva</b>					<b>Passiva</b>				
Imm. Vermögensgeg.	130,9	4,0	250,4	6,7	Eigenkapital	1.363,5	41,6	1.538,3	41,1
Sachanlagen	1.235,2	37,7	1.429,8	38,2	Pensionsrückstellungen	354,5	10,8	372,4	10,0
Finanzanlagen	15,5	0,5	19,9	0,5	Übrige Rückstellungen	528,3	16,1	765,2	20,5
Vorräte	489,1	14,9	676,1	18,1	Bankverbindlichkeiten	554,4	16,9	441,4	11,8
Forderungen LuL	725,2	22,1	767,3	20,5	Verbindlichkeiten LuL	378,5	11,6	490,8	13,1
Flüssige Mittel (inkl. Wertpapiere)	483,4	14,8	279,5	7,5	Übrige Verbindl.	97,6	3,0	132,7	3,5
Sonstige Aktiva	197,5	6,0	317,8	8,5					
<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.276,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3.740,8</b>	<b>100,0</b>	<b>Bilanzsumme</b>	<b>3.276,8</b>	<b>100,0</b>	<b>3.740,8</b>	<b>100,0</b>

Entwicklung Sachanlagen – Investitionen/Abschreibungen

[in Mio. EUR]





# Geschäftsverlauf im Jahr 2007 – MAHLE Konzern

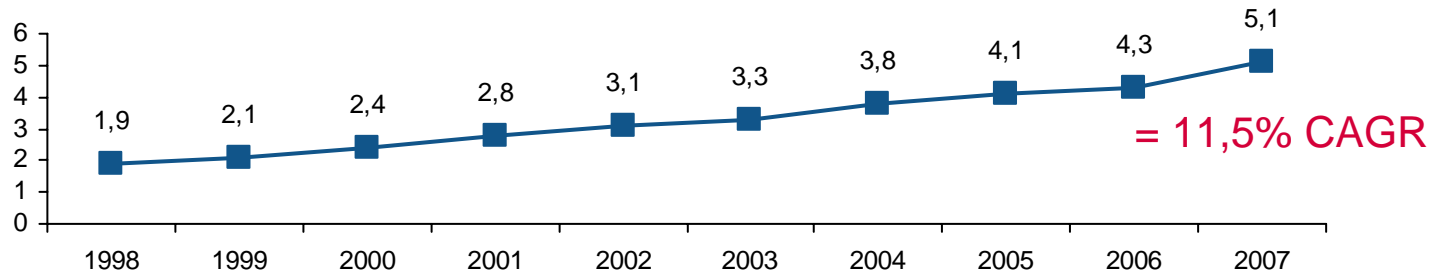
## Mitarbeiterentwicklung nach Regionen

**MAHLE**

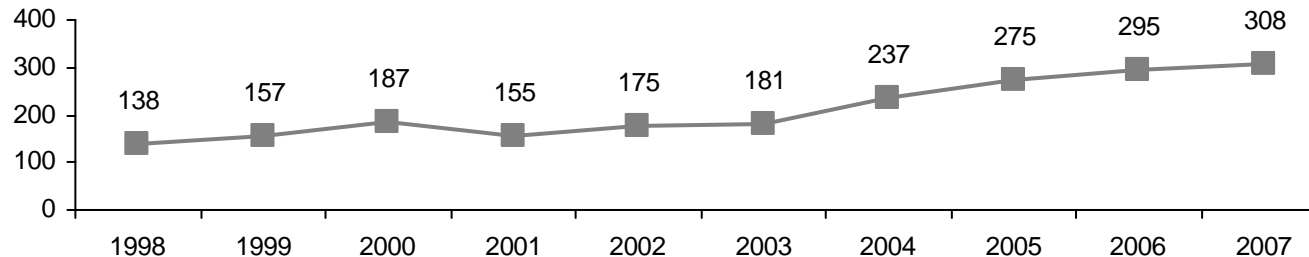
*Driven by performance*

	2006	2007
Europa	17.727	20.314
<i>davon Deutschland</i>	8.850	9.185
Nordamerika	3.650	7.325
Südamerika	9.870	11.649
Asien/Pazifik	7.356	8.589
<b>Gesamt</b>	<b>38.603</b>	<b>47.877</b>

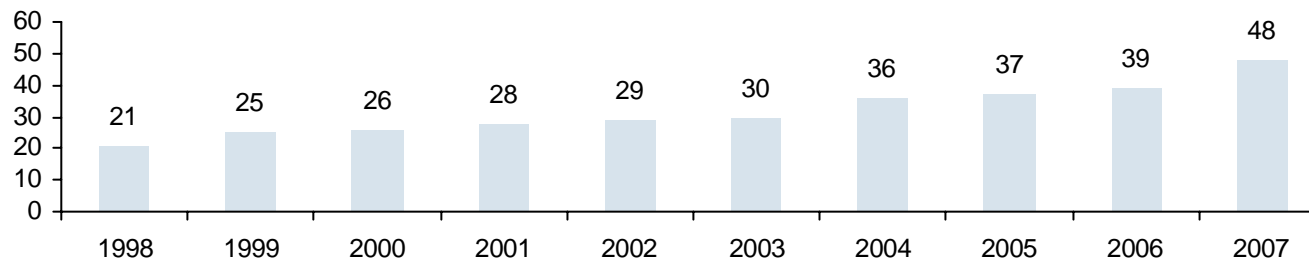
Umsatz in Mrd. Euro



Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. Euro (Vorsteuer-Gewinn)



Beschäftigte in Tsd.







Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden erfolgt die Gründung des paritätischen Gemeinschaftsunternehmens (GU) zur Entwicklung und Fertigung sowie zum Vertrieb von Abgasturboladern.

- Geplanter Start des GU: April 2008 → Verschiebung auf Juni 2008 (Verzögerung im Genehmigungsverfahren)
- Sitz der Zentrale: Stuttgart, Pragsattel
- Personal: Ca. 100 Mitarbeiter zu etwa gleichen Teilen aus den Mutterhäusern kommend
  
- Produktionsstart: 2010/2011
- Produktionsstandorte: MAHLE – St. Michael (Österreich)  
Bosch – Immenstadt (Deutschland)
- Personal: Ca. 400 Mitarbeiter ab Produktionsstart

Konzernentwicklung

Bosch Mahle Turbo Systems  
Logo

**MAHLE**

*Driven by performance*



*Bosch Mahle*  
***TurboSystems***

Konzernentwicklung

Bosch Mahle Turbo Systems

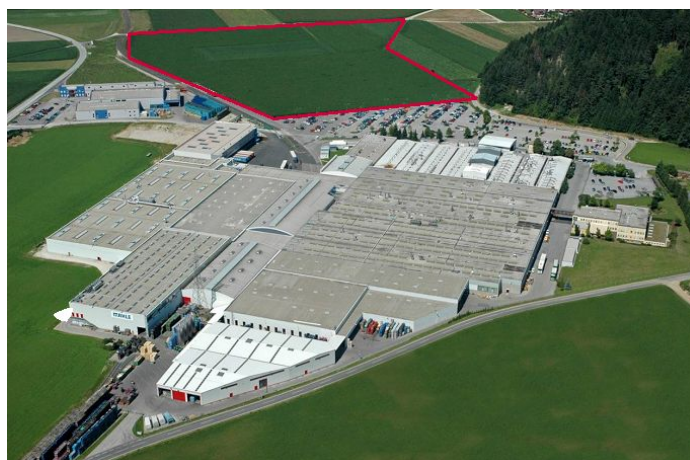
Standorte

**MAHLE**

*Driven by performance*



Stuttgart, Pragsattel



St. Michael/Österreich

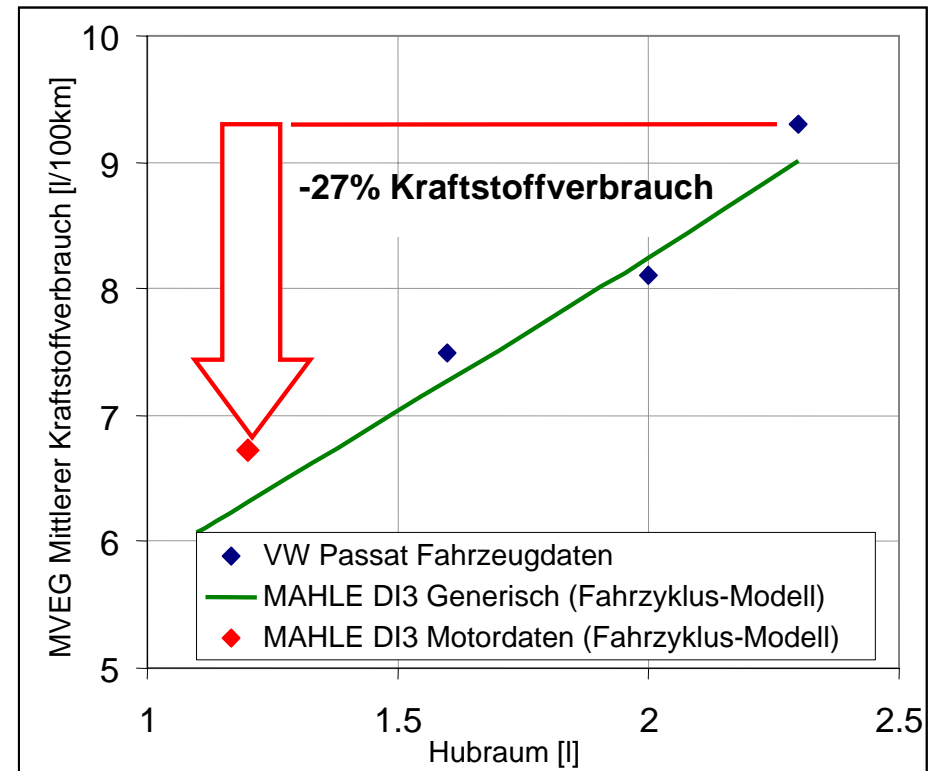


Immenstadt/Deutschland

- Entwicklung eines Technologie-Demonstrators
  - Kerntechnologien: Turboaufladung in Verbindung mit Benzindirekteinspritzung und variablen Ventilsteuerzeiten
  - Reibleistungsreduzierung
- Integration von MAHLE Systemen und Komponenten sowie Innovationen in dazugehörigen Technologien
  - Power Cell Unit (Kolben, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Zylinder)
  - Zylinderkopf und Ventiltrieb
  - Luft-, Flüssigkeits-Filtration und -Management
  - Schnell schaltende AGR-Ventile
  - Abgasturbolader (Bosch Mahle Turbo Systems)
  - Leichtbau: COSCAST®-Gießverfahren für Zylinderblock, -kopf und weitere Komponenten
- Hohe spezifische Leistung (120 kW/Liter) bei hervorragenden Kraftstoffverbrauchswerten mit innovativen Systemen und Komponenten; für Serienproduktion geeignet
- Zielsetzung: 30 % geringerer Kraftstoffverbrauch im Mittelklassefahrzeug (1.600 kg)



- Kraftstoffverbrauchsmessungen
  - Teillast-Verbrauchskennfeld vollständig vermessen mit kleinen und mittleren Abgasturboladern; gegenwärtiger Stand:
    - 2.000 U/min, 2 bar = 400 g/kW h
    - 2.000 U/min, 4 bar = 310 g/kW h
  - Weitere Optimierungspotenziale bei Verdichtungsverhältnis und Brennraumgeometrie; Realisierung in kommenden Projektphasen
  - Weitere signifikante Absenkung des Kraftstoffverbrauchs errechnet



# Powertrain-Technologietrends der nächsten Jahrzehnte

## Motortypen pro Region in 2020

# MAHLE

Driven by performance

### Nordamerika

- Otto 65 %
- Diesel 25 %
- Hybrid/Elektrisch\* 10 %

### Südamerika

- Otto 93 %
- Diesel <5 %
- Hybrid/Elektrisch\* <2 %

### Europa

- Otto 45 %
- Diesel 45 %
- Hybrid/Elektrisch\* 10 %

### Japan

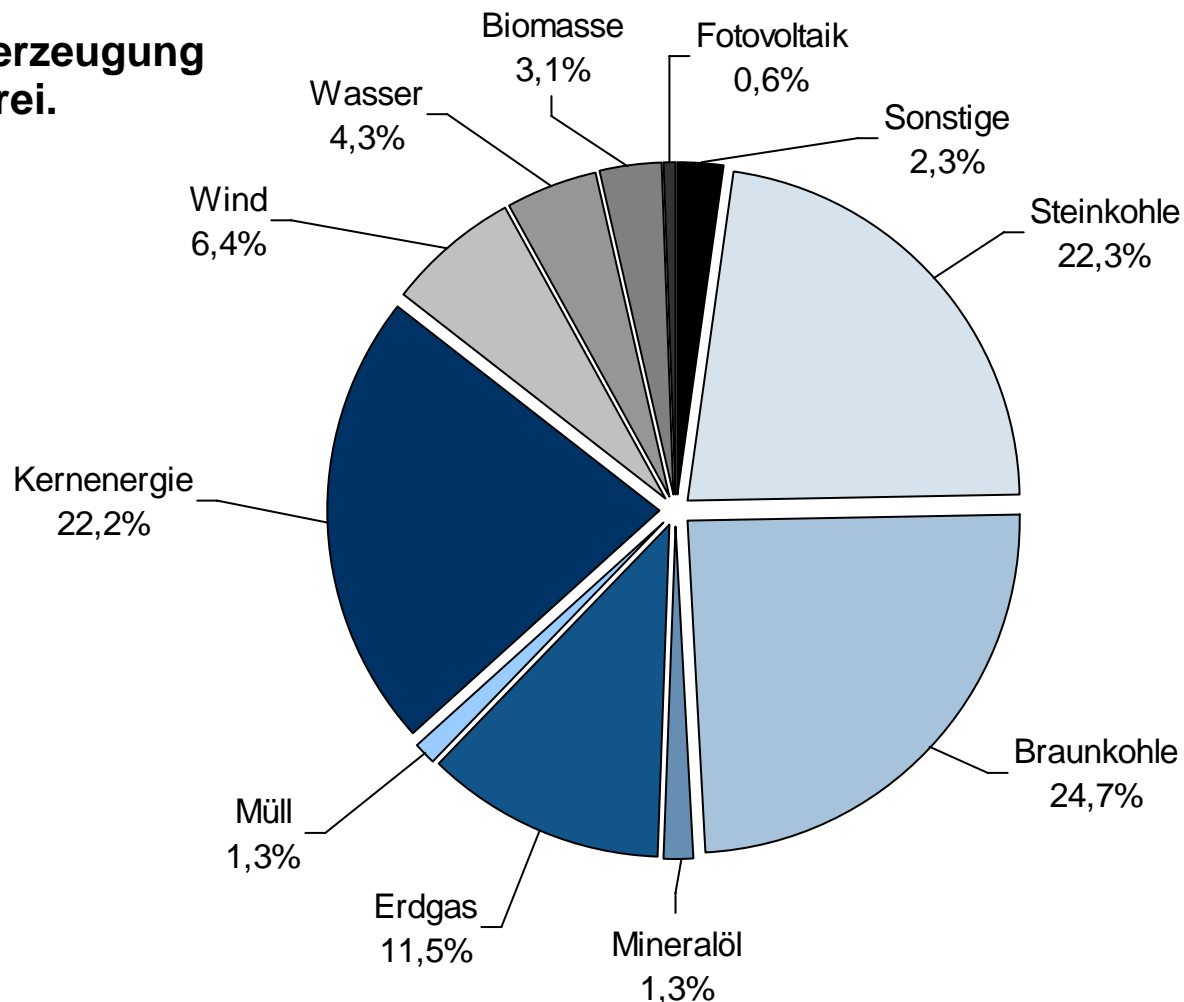
- Otto 80 %
- Diesel 8 %
- Hybrid/Elektrisch\* 12 %

### Asien ohne Japan

- Otto 90 %
- Diesel 8 %
- Hybrid/Elektrisch\* <2 %

\*Micro-Hybride (Start-Stop Systeme) sind jeweils bei den Anteilen Otto- und Dieselantriebe berücksichtigt.

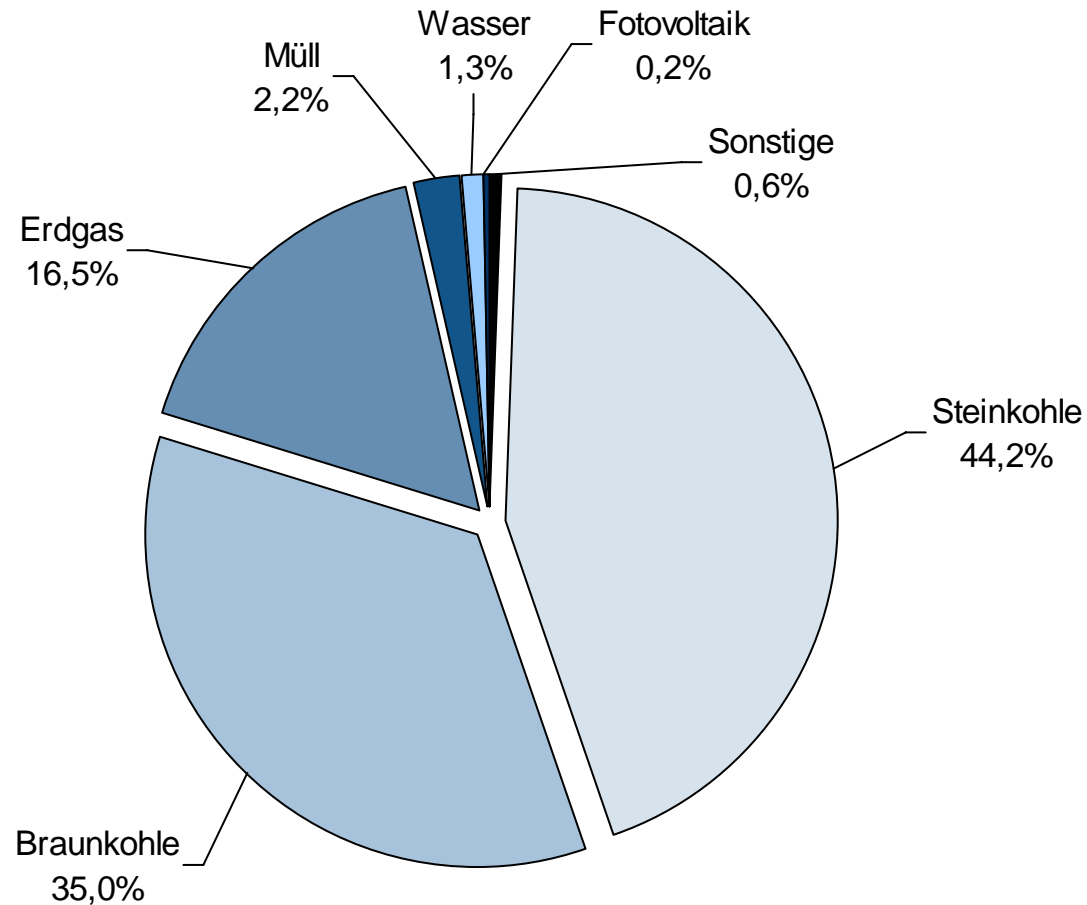
**36,6 % der Stromerzeugung in 2007 war CO<sub>2</sub>-frei.**



Quelle: BDEW

## Langfristige Kraftwerksplanung und CO<sub>2</sub>-Relevanz in Deutschland - 20 neue Kraftwerke mit 65 TWh (2008–2012)

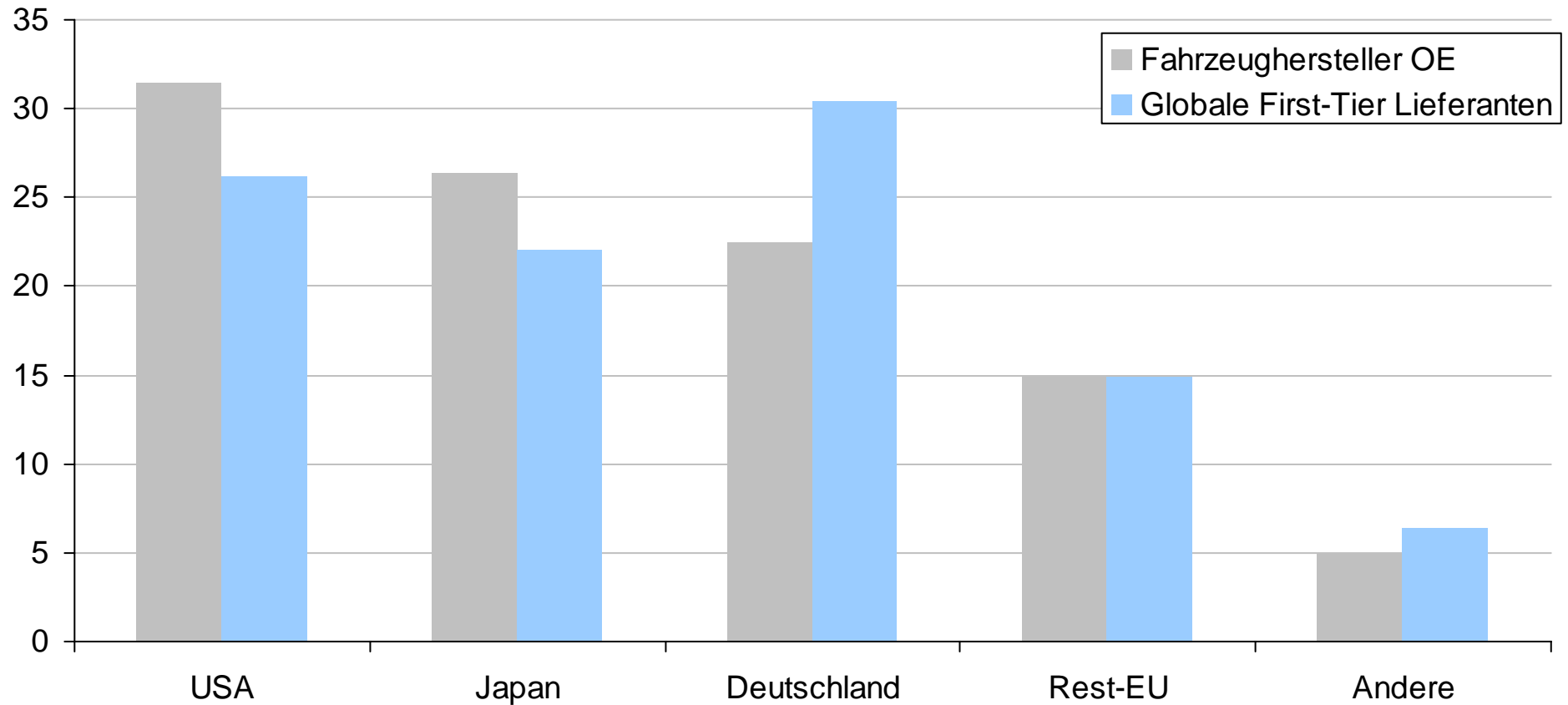
**1,5 % der geplanten und im Bau befindlichen Stromerzeugung 2008–2012 ist CO<sub>2</sub>-frei.**



Quelle: BDEW

## Umsatz 2006

[in %, Wechselkurs 1.4.2008]



Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur  
 Weltautomobilproduktion 2007/2008  
 [in 1.000]



*Driven by performance*

	2007		2008	
	Pkw und leichte Nfz	Nkw (inkl. Busse)	Pkw und leichte Nfz	Nkw (inkl. Busse)
<b>Amerika</b>	<b>18.577</b>	<b>622</b>	<b>18.391</b>	<b>652</b>
- NAFTA	15.029	430	14.303	456
- Südamerika	3.548	193	4.088	196
<b>Asien/Pazifik</b>	<b>27.630</b>	<b>1.578</b>	<b>29.991</b>	<b>1.628</b>
- Japan	11.127	421	11.200	405
- China	7.949	814	9.145	874
<b>Europa</b>	<b>21.882</b>	<b>729</b>	<b>22.403</b>	<b>739</b>
- Deutschland	5.981	196	5.927	191
<b>Übrige Welt</b>	<b>1.778</b>	<b>0</b>	<b>1.760</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>69.867</b>	<b>2.929</b>	<b>72.545</b>	<b>3.019</b>

Quelle: AutoInsight, März 2008

# MAHLE

*Driven by performance*

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

