

Presseinformation zum Geschäftsjahr 2003 des MAHLE Konzerns

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur

2. Geschäftsverlauf 2003

- a) Konzernveränderungen
- b) Währungskursentwicklung
- c) Umsatz
- d) Finanz- und Ertragslage
- e) Investitionen
- f) Mitarbeiter

3. Neue Konzernorganisation

4. Der MAHLE Motor

5. Ausblick 2004

1. Geschäftsumfeld/Automobilkonjunktur

Wirtschaft: Verhaltene Entwicklung in wichtigen Ländern

Das Jahr 2003 war von einer anhaltend unbefriedigenden Entwicklung der Weltkonjunktur geprägt. Dazu beigetragen haben die immer noch spürbaren Auswirkungen der Terroranschläge des 11. September 2001, der Irak-Krieg sowie die Lungenkrankheit SARS. Sie führten unter anderem zu einem Vertrauensverlust bei Konsumenten und Investoren, so dass die Weltwirtschaftsleistung lediglich um ca. 2 Prozent anstieg. In den letzten Monaten des Jahres konnten jedoch positive gesamtwirtschaftliche Impulse festgestellt werden. In den USA sowie in Japan zeichnete sich die Aussicht auf Wachstum ab, dessen Ausmaß und Nachhaltigkeit allerdings noch abzuwarten bleibt.

Die Wirtschaftsentwicklung in Japan erwies sich bei noch anhaltender Deflation sogar als überraschend stark; sie führte zu einem um 2,7 Prozent höheren Bruttoinlandsprodukt. Nach einer Steigerungsrate im Vorjahr von 0,2 Prozent signalisiert dies eine deutlich positive Entwicklung, wobei sich die Auftriebskräfte von der Auslands- hin zur Binnennachfrage entwickeln.

Konjunkturlokomotive für den asiatischen Raum war allerdings China, dessen Volkswirtschaft als einzig namhafte der Welt ein kontinuierliches Wachstum mit einem hohen Prozentsatz verzeichnen kann.

Das Wachstum der Eurozone blieb dagegen weiterhin hinter den Erwartungen. Während die EU-Beitrittsländer überwiegend steigende Wachstumsraten erzielen konnten, verringerte sich der Anstieg des Bruttoinlandsproduktes in den Ländern der heutigen Eurozone von 0,9 auf 0,5 Prozent. Deutschland konnte sich diesem Trend mit einem Rückgang der Wachstumsrate von 0,2 Prozent im Jahr 2002 auf eine Stagnation im Berichtsjahr nicht entgegenstellen. Die im Jahr 2003 begonnene Diskussion über die europäische Steuer- und Sozialpolitik lässt

jedoch hoffen, dass es zu den aus unserer Sicht für wirtschaftliches Wachstum dringend erforderlichen Reformen kommen wird.

Neben der unterschiedlichen wirtschaftlichen Entwicklung der Weltwirtschaftsregionen führte die uneinheitliche Zinspolitik der Notenbanken sowie das Verhalten der Finanzinvestoren zu einer deutlichen Verschiebung der Wechselkurse der Weltwährungen; generell kam es zu einer Abwertung wichtiger Währungen gegenüber dem Euro. Während im Verlauf des Jahres 2003 der US-Dollar gegenüber dem Euro 20,4 Prozent verloren hat, werteten auch der japanische Yen (- 8,6 Prozent), der polnische Zloty (- 16,9 Prozent) und das britische Pfund (- 8,3 Prozent) deutlich ab. Für alle internationalen Unternehmen, die eine konsolidierte Jahresrechnung in Euro vorlegen, ergaben sich dadurch negative Auswirkungen auf den Euro-Ausweis des Umsatzes, der Ergebnisse und der Eigenkapitalstruktur.

Stagnation des Weltautomobilmarktes

Das insgesamt weltweit schwache konjunkturelle Umfeld wirkte sich auf die Automobilbranche regional unterschiedlich aus. Die Produktion von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen stieg auf globaler Ebene um 1,2 Prozent auf 57,8 Mio. Fahrzeuge; die Produktion mittelschwerer und schwerer Nutzfahrzeuge konnte um 2 Prozent auf 1,6 Mio. Einheiten erhöht werden.

Der weltweit größte Nutzfahrzeug-Markt Asien/Pazifik konnte mit 728.000 produzierten Fahrzeugen (+ 4,9 Prozent) sein nunmehr dreijähriges Wachstum fortsetzen. Auch die Produktion von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ist um 5,5 Prozent auf 19,5 Mio. Einheiten gestiegen. Die Exportschwäche konnte durch eine belebte regionale Nachfrage überkompensiert werden. In Japan ist im Gegensatz zu den anderen asiatischen Ländern ein Rückgang der Produktionszahlen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu verzeichnen, der im Wesentlichen durch Produktionsverlagerungen nach Nord-

amerika, Europa und in Niedriglohnländer entstanden ist. Die Zahlen der Inlandsproduktion lagen insgesamt um 1,2 Prozent unter dem Vorjahr.

In der NAFTA-Region kam es trotz angebotener Rabatte und Finanzierungen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu einem Rückgang des Absatzes. Die Produktion sank um 2,6 Prozent auf 15,9 Mio. Einheiten – ein noch deutlicheres Minus als bei den Absatzzahlen, weil die Hersteller gleichzeitig ihren Lagerbestand in den USA reduzierten. Auch die Produktionszahlen für Nutzfahrzeuge konnten trotz des bereits niedrigen Vorjahresniveaus nicht gehalten werden; sie gingen um insgesamt 3 Prozent zurück.

Weltautomobilproduktion

Anzahl in 1.000

	2002	2002	2003	2003
	PKW und leichte Nfz	NKW	PKW und leichte Nfz	NKW
Amerika	18.260	430	17.827	426
- NAFTA	16.365	368	15.937	357
- Südamerika	1.895	62	1.890	69
Asien/Pazifik	18.503	694	19.511	728
- Japan	10.021	170	9.877	196
- China	2.795	407	3.629	397
Europa	19.386	447	19.427	449
- Deutschland	5.335	124	5.299	125
Übrige Welt	951	0	1.023	0

Quelle: Global Insight Automotive World Car Industry Report (PKW und leichte Nfz (< 6 t))

Im Vergleich dazu war in Europa eine Stagnation zu verzeichnen. Die Produktion von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen blieb mit 19,4 Mio. Einheiten nahezu konstant. Der in den letzten beiden Jahren rückläufige europäische Markt für Nutzfahrzeuge konnte 2003 sogar einen leichten Anstieg der Produktionszahlen um 0,4 Prozent auf

449.000 Einheiten vorweisen. Die deutsche Automobilindustrie produzierte gleich bleibend 5,4 Mio. Fahrzeuge und profitierte dabei unter anderem von einem aufnahmefähigen osteuropäischen Markt sowie einer Steigerung der Exporte im Premium-Segment. Jedes zweite Fahrzeug der Premium-Kategorie wird mittlerweile nach Nordamerika exportiert.

Der Produktionsverlauf in Brasilien spiegelte die Produktionszahlen für Südamerika insgesamt (1,9 Mio. Einheiten) wider. Die Entwicklung der Personenkraftwagen- und der leichten Nutzfahrzeug-Produktion stagnierte in den letzten drei Jahren bei 1,6 Mio. Einheiten. Die im letzten Sommer von der brasilianischen Regierung verabschiedeten Maßnahmen hinsichtlich einer Steuerreduzierung beim Automobilkauf zeigten keine wesentliche Wirkung, zumal deren Laufzeit bis Ende November 2003 begrenzt war.

2. Geschäftsverlauf 2003

a) Konzernveränderungen

Wesentliche Zugänge zum Konsolidierungskreis waren die MAHLE Izumi Gruppe, der führende japanische Dieselpolbenhersteller, die deutsche ZNF Maschinenfabrik Spandau GmbH & Co. OHG, ein MAHLE Mehrheits-Joint-Venture mit BMW zur Produktion von Nockenwellen, sowie Tennex Korea, ein Tochterunternehmen unserer MAHLE Tennex Gruppe in Japan.

b) Währungskursentwicklung

Negative Einflüsse auf den in Euro ausgewiesenen Konzernumsatz übten die Verschiebungen im Gefüge der Weltwährungen aus; dieser wurde vor allem durch die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie dem japanischen Yen und dem brasilianischen Real beeinträchtigt. Die positiven Effekte der Erstkonsolidierung (233,9 Mio. EUR) überkompensierten die negativen Effekte aus Währungseinflüssen (- 193,9 Mio. EUR). Das um diese Faktoren bereinigte organische Wachstum betrug im Geschäftsjahr 4,4 Prozent.

Damit konnte der MAHLE Konzern entgegen den negativen Tendenzen auf dem Automobilmarkt eine positive Umsatzentwicklung aus eigener Kraft realisieren und seine Marktposition verbessern.

c) Umsatz

Im Geschäftsjahr 2003 erreichte MAHLE eine Umsatzsteigerung von 5,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzentwicklung des MAHLE Konzerns wurde einerseits zwar vom Weltautomobilmarkt,

andererseits aber auch vom organischen und akquisitionsbedingten Wachstum des Konzerns deutlich beeinflusst. Bei konstanten Wechselkursen wäre eine Umsatzausweitung von insgesamt 12 Prozent erzielt worden.

Unternehmensbereich Kolben und Motorkomponenten

Der Unternehmensbereich Kolben und Motorkomponenten konnte seine Marktführerschaft ausbauen und den Umsatz um 123,3 Mio. EUR (+ 8,4 Prozent) gegenüber dem Vorjahreswert erhöhen. Dazu trugen die neu in den Konzern integrierten Unternehmen mit 153 Mio. EUR (+ 10,5 Prozent) bei, während die Währungseinflüsse aus dem US-Dollar, japanischen Yen und brasilianischen Real zu einer Umsatzreduzierung von 119,2 Mio. EUR (- 8,2 Prozent) führten. Insgesamt konnte der Unternehmensbereich ein um Währungs- und Konsolidierungseinflüsse bereinigtes Umsatzwachstum von 89,5 Mio. EUR (+ 6,2 Prozent) realisieren.

Unternehmensbereich Filtersysteme

Der Unternehmensbereich Filtersysteme verstärkte seine Aktivitäten in Europa erfolgreich und erzielte dort bei fast allen Konzerngesellschaften eine Umsatzerhöhung. In der NAFTA-Region konnten die Umsätze in lokaler Währung ebenfalls gesteigert werden, allerdings führten die Wechselkursveränderungen zu einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Euro-Umsatzausweis. Insgesamt ging der Euro-Umsatz des Unternehmensbereichs um 20,2 Mio. EUR (- 1,7 Prozent) zurück.

Akquisitionsbedingten Umsatzsteigerungen von 5,3 Mio. EUR (+ 0,5 Prozent) sowie einem organischen Wachstum von 36,3 Mio. EUR (+ 3,1 Prozent) standen umrechnungsbedingte Umsatzveränderungen von 58,4 Mio. EUR (- 4,9 Prozent) entgegen.

Unternehmensbereich Ventiltriebssysteme

Das Umsatzplus von 73,4 Mio. EUR des Unternehmensbereichs Ventiltriebssysteme ist wesentlich durch die Aufnahme der ZNF Maschinenfabrik Spandau GmbH & Co. OHG in den Konzern begründet, durch die eine Umsatzausweitung von 75,7 Mio. EUR erzielt wurde und die den MAHLE Konzern zum größten Anbieter einbaufertiger Nockenwellen in Europa aufsteigen ließ.

Vor allem durch die Aktivitäten im südamerikanischen Markt und die gegebenen Verschiebungen zwischen brasilianischem Real, US-Dollar und Euro kam es zu währungsbedingten Euro-Umsatzrückgängen in Höhe von 15,3 Mio. EUR (- 3,6 Prozent). Bereinigt um Konsolidierungs- und Währungseinflüsse konnte ein organisches Wachstum von 13 Mio. EUR (+ 3 Prozent) erzielt werden.

d) Finanz- und Ertragslage

Der Jahresüberschuss des MAHLE Konzerns konnte im Vergleich zum Vorjahr um 14,1 Mio. EUR auf 95,2 Mio. EUR gesteigert werden. Die operativen Ergebnisse der Konzerneinheiten entwickelten sich im Geschäftsjahr stark uneinheitlich. Während mehrere deutsche Werke teilweise erhebliche Ergebnisprobleme zu verzeichnen hatten, konnten die meisten ausländischen Gesellschaften – insbesondere in Übersee – in Landeswährung die Vorjahresergebnisse übertreffen. Für einige deutsche Standorte sind deshalb im Ergebnis 2003 erhebliche Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen als Vorsorge berücksichtigt. Die Notwendigkeit einer Anpassung der Kostenstruktur wird auch durch die Personalkostenquote deutlich, die im Vergleich zum Vorjahr unverändert ist. Im Wesentlichen bedingt durch erstkonsolidierte Unternehmen, Währungs- und Preisänderungen ist die Materialkostenquote von 41,4 auf 42,8 Prozent gestiegen.

Das Finanzergebnis des Konzerns verschlechterte sich leicht um 1,9 Mio. EUR. Die Veränderungen der Wechselkursrelationen belasteten

das Konzernergebnis insgesamt in erheblichem Umfang. Die Bilanzsumme ist im Jahr 2003 um 126,4 Mio. EUR auf 2.347,9 Mio. EUR gestiegen. Dabei wurde durch die weiterhin deutliche Investitionstätigkeit auf der Aktivseite eine leichte Erhöhung des Anlagevermögens realisiert, die durch Wechselkurseffekte überkompensiert wurde. Der größte Teil des Anstiegs ist jedoch durch eine Zunahme der flüssigen Mittel sowie der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände bedingt. Im Gegenzug sind die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, da langfristige Kreditverträge abgeschlossen wurden, um den gegenwärtig niedrigen Zinssatz zu nutzen und Handlungsfreiheit für strategische Investitionen zu erhalten.

Auf der Passivseite der Bilanz sind die Pensionsrückstellungen angestiegen. Trotz der Eigenkapitalverbesserung durch die Ergebnisse des Geschäftsjahres konnte die Eigenkapitalquote des Vorjahres von 39,9 Prozent nicht gehalten werden. Der Rückgang auf 38,3 Prozent ist ausschließlich auf Eigenkapitaleffekte durch die Umrechnung von in Fremdwährungen erstellten Bilanzen der MAHLE Tochtergesellschaften in Nord- und Südamerika sowie Asien und die durch Finanzierungsaktivitäten entstandene Bilanzverlängerung zurückzuführen.

e) Investitionen

Die Investitionen in Sachanlagen (ohne Anlagenzugänge aus Erstkonsolidierungen) überschritten mit 230,7 Mio. EUR erneut deutlich die Abschreibungen in Höhe von 216,2 Mio. EUR.

Unternehmensbereich Kolben und Motorkomponenten

Auf den Unternehmensbereich Kolben und Motorkomponenten entfielen 114,7 Mio. EUR. Wesentliche Investitionsschwerpunkte des Unternehmensbereichs waren in Deutschland der Ausbau des Rennsportwerkes in Fellbach sowie die Automatisierung der FERROTHERM®

Kolben-Herstellung und der Schmiede für Hochleistungskolben im Werk Rottweil. Außerdem wurde in Polen in den Aufbau einer neuen Kolbengießerei und die Installation weiterer Bearbeitungslinien investiert. In der Region NAFTA entfiel ein Großteil der Investitionen auf neue Produktionseinrichtungen zur Bearbeitung von Stahlkolben (MONOTHERM[®]) sowie den Ausbau von Kapazitäten zur Pleuelbearbeitung. Dagegen waren die Investitionen in Südamerika insbesondere auf Rationalisierungsmaßnahmen und den Ersatz bestehender Anlagen ausgerichtet.

Unternehmensbereich Filtersysteme

Der Unternehmensbereich Filtersysteme investierte insgesamt 61,8 Mio. EUR. Dabei konzentrierten sich die Investitionen in Europa vor allem auf Rationalisierungsprojekte sowie auf die Erweiterung bestehender Standorte, um die Kapazitäten für Luft- und Flüssigkeitsfilter sowie für Luftansaugmodule zu erhöhen. In den anderen Weltregionen wurden Investitionen vor allem zur Rationalisierung und Restrukturierung sowie zum Ausbau von Kapazitäten getätigt.

Unternehmensbereich Ventiltriebsysteme

Die Investitionen des Unternehmensbereichs Ventiltriebsysteme lagen mit 49,9 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahreswert von 37,8 Mio. EUR. Sie sind überwiegend Folge des Aufbaus neuer Standorte, wobei sowohl in den neuen Standort zur Nockenwellenfertigung in Brandenburg als auch in die zukünftigen Standorte zur Ventilherstellung investiert wurde.

f) Mitarbeiter

Der MAHLE Konzern beschäftigte 30.646 Mitarbeiter am Jahresende 2003; dies sind 1.524 (+ 5,2 Prozent) mehr als zum Jahresbeginn.

Der Anstieg ergibt sich vor allem durch die erstmals in den Konsolidierungskreis aufgenommenen Gesellschaften. Dabei stieg die Mitarbeiterzahl in Asien insbesondere durch die Akquisition der MAHLE Izumi Gruppe.

Anteil Beschäftigter nach Regionen

	2002	2003
Europa	53,1 Prozent	51,6 Prozent
Amerika	37,6 Prozent	36,3 Prozent
Asien/Pazifik	9,3 Prozent	12,1 Prozent

Personalanpassung an deutschen Standorten

Zur Wiedererlangung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen MAHLE Aktivitäten wurde bereits im vergangenen Jahr für mehrere deutsche Standorte ein Restrukturierungsprogramm verabschiedet, das insgesamt einen Abbau von ca. 650 Arbeitsplätzen vorsieht. Dieses Restrukturierungsprogramm ist abgesichert durch verschiedene Interessenausgleichs- und Sozialplanvereinbarungen an den Standorten Markgröningen, Alzenau, Bad Homburg und Lorch. Der Personalabbau beinhaltet zudem die für das laufende Jahr am Standort Stuttgart vorgesehene Reduzierung.

3. Neue Konzernorganisation

In den vergangenen Jahren fand ein gravierender Wandel in unserer Industrie statt: Die Welt und ihre Märkte rückten immer enger zusammen, unsere Kunden stellen sich zunehmend kontinentübergreifend auf und arbeiten an Weltplattformen und Weltmotoren.

Mit der bisherigen Konzernstruktur konnten die Anforderungen des Marktes nicht mehr optimal erfüllt werden. Deshalb wurde noch vor Jahresende 2003 eine grundlegende Umstrukturierung der Konzernorganisation beschlossen. Dazu wurde entschieden, die drei historisch gewachsenen, bisher dezentral geführten Unternehmensbereiche mit getrennten Marktverantwortlichkeiten, durch fünf global organisierte Produktlinien für das Erstausrüstungsgeschäft abzulösen und für verschiedene Bereiche eine Profit Center-Organisation einzuführen.

Mit dieser neuen Struktur schaffen wir die Grundlage für eine verbesserte Kundenorientierung sowie für mehr Effizienz im Unternehmen und festigen so unsere Position im Markt auch für künftige Herausforderungen. Zudem können wir schneller und flexibler auf die Anforderungen des Marktes und unserer Kunden reagieren.

Die Produktlinien teilen sich wie folgt auf:

- Kolbensysteme
- Zylinderkomponenten
- Ventiltriebssysteme
- Luftmanagement-Systeme
- Flüssigkeitsmanagement-Systeme

Zentral für alle Produktlinien zuständige und international agierende Vertriebs-, Entwicklungs- und Beschaffungsbereiche sollen größere Synergie- und Kosteneinsparungspotenziale realisieren. Schlank organisierte Konzern-Dienstleistungsbereiche wurden in einer eigenen Rechtseinheit zusammengefasst, um die notwendige Kostentransparenz der operativen Einheiten zu gewährleisten.

Profit Center wurden für folgende Bereiche geschaffen:

- Aftermarket
- Großmotoren-Komponenten
- Kleinmotoren-Komponenten
- Motorsport
- Industriefiltration

Trotz des weiterhin steigenden Wettbewerbsdrucks blicken wir daher zuversichtlich in die Zukunft. Wir haben nicht nur einen Vorsprung bei unserer Produkttechnologie, sondern auch durch unsere globale Positionierung am Markt. Unsere Investitionen in Forschung und Entwicklung werden auch künftig die technologisch führende Rolle von MAHLE untermauern. Und nach wie vor verfolgen wir unser Ziel, MAHLE in allen Bereichen seiner Kernkompetenzen weltweit zum führenden Partner der Automobil- und Motorenindustrie zu machen.

4. Der MAHLE Motor

In den Produktlinien Kolbensysteme, Zylinderkomponenten, Ventiltriebssysteme, Luftmanagement-Systeme und Flüssigkeitsmanagement-Systeme werden Einzelsysteme wie auch Systeme entwickelt und produziert.

Zur Demonstration seiner Systemfähigkeit und seines Know-how zum Gesamtmotor entwickelte MAHLE zum ersten Mal in seiner Firmengeschichte einen eigenen Komplettmotor. Für die Formula SAE (Society of Automotive Engineers), einer Rennformel für angehende Ingenieure des Fahrzeug- und Motorenbaus, konstruierte und baute MAHLE im vergangenen Jahr einen in seiner Gesamtarchitektur völlig neuen, hochdrehenden Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor in Aluminiumbauweise.

Unter den Vorgaben des Reglements wird bei einem Hubraum von 609 cm^3 eine Leistung von ca. 60 kW erwartet. Zur Erreichung hoher spezifischer Leistung trotz des reglementbedingten Ansaugrestriktors wurde ein abgestimmtes Ansaugsystem mit Vierventilanordnung, zwei oben liegenden Nockenwellen und Saugrohreinspritzung entwickelt.

Leichtbaukonzepte bei Kurbelwelle, Pleuel und Kolben ermöglichen geringe bewegte Massen und damit ein schnelles Ansprechverhalten des Motors. Querstromkühlung im Zylinderkopf sorgt für gleichmäßige thermische Belastung.

Die Kurbelwelle wird axial von vorne mit Schmieröl versorgt, wodurch die Ölpumpe entlastet und die Schmierung der Pleuellager verbessert wird. Ein extrem flacher Ölsumpf ermöglicht eine geringe Motorbauhöhe und somit tiefe Schwerpunktlage im Fahrzeug. Da der Motor wegen seiner mittragenden Funktion im Fahrzeug starr gelagert ist, ist er zur Kompensation der Kippmomente 1. Ordnung mit einer Ausgleichswelle versehen.

Neue Kenntnisse

Der „Quantensprung“ bei MAHLE vom Status eines Komponentenherstellers zu dem eines Motorenentwicklers ist nicht als Absichtserklärung zu verstehen, diese Aktivität künftig auf kommerzieller Basis zu betreiben. Es handelt sich hierbei vielmehr um einen Weg, neue Kenntnisse über das Gesamtsystem „Motor“ zu gewinnen.

Das Engagement in der Formula SAE resultiert aus den Kontakten zu den akademischen Institutionen, mit denen MAHLE bei Forschungs- und Entwicklungsprojekten intensiv zusammenarbeitet. Insbesondere hat MAHLE enge Kontakte zur Technischen Hochschule Aachen, die über einen exzellenten Ruf im Motoren- und Fahrzeugbau verfügt.

Die Entscheidung der Hochschule, sich an der Formula SAE zu beteiligen, war ursächlich für das MAHLE Engagement. Dafür gab es gute Gründe: Zum einen gibt es kaum einen Komponentenhersteller, der besser in der Lage wäre, einen gesamten Motor zu bauen. Denn: Im MAHLE Produktprogramm fehlen hierfür nur die Kurbelwelle und der Zylinderkopf. Zum anderen genießt MAHLE eine führende Position als Komponentenlieferant für den Motorsport – insbesondere in der Formel 1.

Gleichzeitig ist das Engagement eine gute Gelegenheit, künftige Ingenieure zu fördern und ihnen das Unternehmen nahe zu bringen. Denn allen Prognosen zu Folge muss in Zukunft mit einem erheblichen Mangel an jungen Ingenieuren gerechnet werden. Somit ist der MAHLE Motor ein wichtiger Beitrag zur Förderung von Technikern der kommenden Generationen.

Auf der anderen Seite nutzt MAHLE das Potenzial, mit dem Bau des eigenen Motors Synergien frei zu setzen. Das Projekt wurde MAHLE intern bewusst so angelegt, dass möglichst viele Ebenen der F&E-Abteilungen eingebunden wurden.

5. Ausblick 2004

Insgesamt gehen wir von einer leichten Belebung der Weltwirtschaft aus, da verschiedene Indikatoren für einen Aufschwung im Jahr 2004 sprechen. Eine bedeutende Rolle kommt dabei den Märkten in den USA und China zu, die über ihre eigenen Grenzen hinaus eine Sogwirkung entfalten könnten. Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft hängt von den Exportchancen und der Wirkung dringend erforderlicher politischer Reformen ab.

Im Kontext der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sind die Aussichten für die Automobilwirtschaft insgesamt positiver. Weltweit kann eine leichte Steigerung der Produktionszahlen erwartet werden. Diese Verbesserung des Branchenumfeldes wird sich auch in der Geschäftsentwicklung des MAHLE Konzerns niederschlagen. Insgesamt kann von einer deutlichen Ausweitung der Geschäftsaktivitäten, gerechnet in der jeweiligen Landeswährung, ausgegangen werden.

Weltautomobilproduktion

Anzahl in 1.000

	2003	2003	2004	2004
	PKW und leichte Nfz	NKW	PKW und leichte Nfz	NKW
Amerika	17.827	426	18.517	547
- NAFTA	15.937	357	16.357	445
- Südamerika	1.890	69	2.160	75
Asien/Pazifik	19.511	728	20.246	698
- Japan	9.877	196	9.499	190
- China	3.629	397	4.200	334
Europa	19.427	449	20.004	468
- Deutschland	5.299	125	5.446	130
Übrige Welt	1.023	0	1.076	0

Quelle: Global Insight Automotive World Car Industry Report (PKW und leichte Nfz (< 6 t))

Aufgrund von in Vorjahren abgeschlossenen Verträgen hat MAHLE zum Januar 2004 die Beteiligung an der MAHLE Brockhaus GmbH auf eine Mehrheitsbeteiligung aufgestockt. Es ist geplant, die Gesellschaft im Jahr 2005 vollständig zu übernehmen.

Zur Ausweitung der Geschäftsaktivitäten wird auch das weitere Wachstum im asiatischen Raum beitragen. Mit der Akquisition und Erstkonsolidierung eines dritten Produktionswerkes zur Kolbenherstellung in China wurde hierzu bereits 2003 ein wesentlicher Grundstein gelegt. Darüber hinaus prüfen derzeit alle Vertriebsbereiche weitere Projekte in Asien. Wir gehen zurzeit davon aus, dass einige im Lauf des neuen Geschäftsjahres realisiert werden können.

Die beschlossenen und eingeleiteten Restrukturierungen in Deutschland und die verbesserte Marktsituation in der Welt lassen einen positiven Ausblick auf die Ergebnissituation des MAHLE Konzerns im Jahr 2004 zu.