



## Boekjaar 2011: MAN behaalt recordomzet

Asse, 20 februari 2012

- Omzet: 16,5 miljard euro (vorig jaar: 14,7 miljard euro)
- Orderportefeuille: 17,1 miljard euro (15,1 miljard euro)
- Bedrijfswinst: 1,483 miljard euro (1,035 miljard euro)
- Verkooprendement (ROS): 9,0% (7,1%)
- Winst per aandeel uit voortgezette operaties: 4,62 euro
- Dividendvoorstel: verhoging tot 2,30 euro (2,00 euro) per aandeel
- Totale aantal verkochte voertuigen: 155 520 (+23%)
- Beste jaar ooit voor MAN Latin America
- Vooruitzichten voor 2012: lichte daling van de inkomsten bij Commercial Vehicles, maar stijging bij Power Engineering

MAN Truck & Bus nv  
Brusselsesteenweg 406  
1730 Kobbegem

Voor verdere informatie :

Dhr. Kris Mertens  
Tel. 02/454 05 33  
Kris.mertens@man.eu

[www.mantruckandbus.be](http://www.mantruckandbus.be)

MAN SE heeft het boekjaar 2011 afgesloten met uitstekende resultaten. De omzet van de vooraanstaande speler in bedrijfsvoertuigen en machinebouw steeg met 12% tot een nieuw record van 16,5 miljard euro. Chief Executive Officer dr. Georg Pachta-Reyhofen van MAN SE licht toe: "2011 was een bijzonder succesvol jaar voor de MAN-groep. Ondanks de aanhoudende onzekerheid, vooral op de financiële markten, zijn we er opnieuw in geslaagd om de goede cijfers van het voorgaande jaar te overtreffen."

De bedrijfswinst steeg in een jaar tijd met 43% tot 1,5 miljard euro, het verkooprendement (ROS) steeg van 7,1% tot 9%. Daarmee heeft de MAN-groep ook in 2011 een rendabele groei gerealiseerd.

Het management van de onderneming bereidt zich voor op een vertragende wereldwijde economische groei in 2012. Frank H. Lutz, Chief Financial Officer van MAN SE, verklaart: "We verwachten dat de markt van de bedrijfsvoertuigen in Europa zich zal stabiliseren rond het niveau van 2011. De verkoop in Brazilië daarentegen zal dalen. In totaal wordt verwacht dat de inkomsten in de sector van de bedrijfsvoertuigen licht zal dalen met 5%, terwijl de sector machinebouw zou groeien met 5%. Voor de MAN-groep als geheel verwachten we daarom dat de inkomsten licht zullen terugvallen, met bijgevolg een daling van de bedrijfswinst. Het verkooprendement zal zich wellicht handhaven op het beoogde langetermijngemiddelde van 8,5%." Lutz voegde eraan toe dat deze prognoses ervan uitgaan dat de regeringen erin slagen de financiële markten te stabiliseren en te voorkomen dat de onzekerheid uitdijt in de reële economie. Hij bevestigde tevens dat MAN over een sterk groeipotentieel beschikt op middellange en lange termijn,

vooral in het licht van de kansen die voortkomen uit de samenwerking met de Volkswagen-groep.

### **Commercial Vehicles**

De recordomzet van de MAN-groep was voornamelijk te danken aan het segment bedrijfsvoertuigen (Commercial Vehicles – waaronder MAN Truck & Bus en MAN Latin America), waarvan de inkomsten met 19% stegen tot 12,6 miljard euro. MAN verkocht in totaal 155 520 trucks en bussen en genereerde daarmee een verkooprendement van 7,7%.

In het voorbije jaar verdrievoudigde MAN Truck & Bus zijn bedrijfswinst tot 565 miljoen euro. De divisie bouwde voort op haar sterke marktpositie voor trucks van meer dan 6 ton in Europa, waar het de op een na grootste speler in het segment is met een marktaandeel van 18%. Daarmee heeft MAN zijn marktaandeel voor het zesde opeenvolgende jaar kunnen vergroten. MAN is koploper op belangrijke markten als Oostenrijk, Polen, Roemenië en Kroatië. Duitsland, Denemarken, Tsjechië, Hongarije en Zwitserland zijn slechts enkele landen waar MAN de nummer twee is.

MAN Truck & Bus realiseerde ook groei in bussen van meer dan 8 ton. Om en bij de 14% van alle in Europa geregistreerde nieuwe bussen in 2011 waren modellen van de merken MAN en NEOPLAN. In 2011 leverde MAN Truck & Bus in totaal 83 418 trucks en bussen – een stijging van 38%.

MAN Latin America was de marktleider in Brazilië voor trucks van meer dan 5 ton en kan terugblikken op het beste jaar ooit voor het bedrijf. In totaal werden 72 102 voertuigen verkocht, een stijging van 10%. De opbrengsten stegen met 14% tot 3,6 miljard euro, de bedrijfswinst kwam uit op 400 miljoen euro. Er werd ook een nieuw productierecord gevestigd met meer dan 83 000 eenheden.

In Brazilië worden dit jaar de Euro V-emissienormen van kracht voor nieuw geregistreerde bedrijfsvoertuigen. MAN Latin America gaat daarom voor het eerst de motoren van zijn Europese zusterbedrijf MAN Truck & Bus in zijn voertuigen inbouwen. In 2012 maakt het merk MAN zijn debuut op de Braziliaanse markt. De lancering van de MAN TGX-serie in het segment trucks met meer dan 400 pk, waarin MAN Latin America tot nu toe niet vertegenwoordigd was, biedt nieuwe kansen.

### **Power Engineering**

Het segment machinebouw (Power Engineering – waaronder MAN Diesel & Turbo en Renk) handhaafde zich eveneens op een hoog niveau. Met een daling van 4% kwam de omzet iets lager uit op 4,0 miljard euro, terwijl de orderportefeuille groeide van 4,0 tot 4,1 miljard euro. Met 12,8% bleef het verkooprendement ruim boven de 10%.

De omzet van Power Engineering werd getrokken door MAN Diesel & Turbo, dat voor 3,6 miljard euro bijdroeg (-4%). De orderportefeuille groeide van 3,5 tot 3,7 miljard euro en de bedrijfswinst steeg van 439 tot 460 miljoen euro. Het verkooprendement ging een procent hoger tot 12,7%.

De vraag naar compressoren en turbines van MAN Diesel & Turbo was eveneens erg sterk. In het maritieme segment handhaafden de orders voor vrachtschepen, in het bijzonder grote containerschepen, zich aanvankelijk op een hoog niveau. Tijdens de tweede jaarhelft concentreerde de industrie zich op de bouw van speciale schepen zoals tankers voor het transport van vloeibaar aardgas en schepen voor de offshore-exploratie. MAN Diesel & Turbo heeft zeer sterke marktposities in tweetakmotoren voor grote vrachtschepen en in viertakmotoren die onder meer gebruikt worden in speciale schepen. Daarmee kon MAN Diesel & Turbo zijn marktleiderschap behouden in de scheepsmotorsector, ondanks de aanhoudend moeilijke marktsituatie en de toegenomen concurrentie.

Het marktvolume voor energiecentrales op dieselmotoren en gasturbines bleef stabiel in 2011. De belangstelling van klanten groeide niet alleen in ontwikkelingslanden en opkomende economieën, maar ook in ontwikkelde economieën, wat wijst op een verandering in het energiebeleid. Energiecentrales met diesel- en gasturbines van MAN zijn bijzonder geschikt om te worden gecombineerd met wind- en zonne-energieprojecten. De combinatie van de technologieën in hybride energiecentrales compenseert fluctuaties in de productie van hernieuwbare energie met het oog op een constante bevoorrading met lage-emissie-energie.

Renk, de fabrikant van tandwielkasten, transmissies en glijlagers, noteerde een lichte omzetsdaling tot 389 miljoen euro (403 miljoen euro) in het voorbije jaar. Globaal genomen presteerde het bedrijf goed. De orderportefeuille van 456 miljoen euro lag beduidend hoger dan de omzet. De bedrijfswinst steeg van 52 tot 53 miljoen euro, het verkooprendement klom van 12,9% tot 13,6%. De activiteiten waren in 2011 voornamelijk gericht op tandwielkasten voor maritieme toepassingen en windenergieprojecten.

#### **Uitzonderlijke factoren drukken nettowinst**

De nettowinst van de MAN-groep bedroeg 247 miljoen euro, een daling van 475 miljoen ten opzichte van vorig jaar. Deze daling is voornamelijk toe te schrijven aan uitgaven naar aanleiding van het akkoord tussen MAN, IPIC en MPC over de afstoot van Ferrostaal (verlies van 434 miljoen euro). Meeteffecten voor de investering in Scania hebben eveneens geleid tot een negatieve impact van 182 miljoen euro.

#### **Strategische focus van de MAN-groep**

De voorbije jaren heeft MAN zijn internationale aanwezigheid strategisch uitgebreid en heeft het met succes een positie veroverd in belangrijke groeimarkten. De BRIC-strategie is echter niet alleen gericht op het aanboren van nieuwe marktkansen. Met het oog op de verschillende economische cycli van de markten is dit ook een manier om risico's te spreiden en te beperken. MAN zal deze strategie in 2012 voortzetten. Tijdens het tweede kwartaal van 2012 wordt in Brazilië van start gegaan met de verkoop van de MAN TGX. Vanaf begin 2012 worden MAN Euro V-motoren ingebouwd in voertuigen van MAN Latin America.

In de eerste helft van 2012 wordt in het Russische Sint-Petersburg een nieuwe vestiging van MAN geopend voor de assemblage van ongeveer 6 000 voertuigen per jaar.

In India heeft MAN Truck & Bus een overeenkomst gesloten voor de volledige acquisitie van de joint-venture met FORCE Motors. De productie en verkoop van de MAN CLA zal nu uitsluitend door MAN worden beheerd.

In China verwierf MAN een belang van 25% plus één aandeel in de Chinese fabrikant van bedrijfsvoertuigen Sinotruk, met wie MAN het nieuwe gezamenlijke merk SITRAK heeft ontwikkeld, waarvan de verkoop start in 2013. In mei 2011 nam MAN Diesel & Turbo het tweede deel van de uitbreiding in de vestiging van Changzou in gebruik. Op de site worden turbomachines, grote turboladers voor diesels en Renk-tandwielkasten geproduceerd.

Een andere strategische groeimarkt is de sector van de externe motoren. MAN-motoren worden ook gebruikt in landbouw- en rupsvoertuigen en in jachten. Met een omzet van 335 miljoen euro in 2011 werd voor het eerst de kaap van de 300 miljoen euro gerond.

Onderzoek en ontwikkeling is eveneens van groot strategisch belang voor de MAN-groep. De onderneming investeert hierin meer dan 4% van haar inkomsten. De ontwikkelingsactiviteiten in zowel Commercial Vehicles als Power Engineering zijn gericht op de vermindering van emissies, alternatieve aandrijfconcepten en alternatieve brandstoffen. De sector van de bedrijfsvoertuigen concentreert zich op hybride technologieën. De productie van de Lion's City Hybrid-bussen loopt sinds 2010. De resultaten van de eerste tests in steden als München, Parijs en Barcelona gaan in de richting van een brandstofbesparing tot 30%. Ook in de trucksector worden de eerste prototypes van voertuigen voor korteafstandstransport in gebruik genomen door klanten.

Voor grote dieselmotoren worden er vanaf 2016 aanzienlijk strengere emissienormen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) van kracht. Die leggen een vermindering op van 80% van de uitstoot van stikstofoxide in vergelijking met 2010. Deze veeleisende regelgeving vergt aanzienlijke onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen, maar met zijn uitlaatgasrecirculatie van de tweede generatie is MAN Diesel & Turbo de eerste leverancier op de wereldmarkt van tweetaktmotoren die vandaag al aan deze emissienormen voldoet.

**Robotfoto van MAN**

Kerncijfers van de groep (IFRS)

| Miljoen euro             | 2011   | 2010   | Variatie in % |
|--------------------------|--------|--------|---------------|
| <b>Orderportefeuille</b> | 17 145 | 15 072 | +14           |
| Duitsland                | 3 646  | 3 489  | +4            |
| Andere landen            | 13 499 | 11 583 | +17           |
| <b>Omzet</b>             | 16 472 | 14 675 | +12           |
| Duitsland                | 3 515  | 3 058  | +15           |
| Andere landen            | 12 957 | 11 617 | +12           |
| Orderbacklog (1)         | 6 640  | 7 025  | -5            |
| Aantal werknemers (1,2)  | 52 542 | 47 669 | +10           |

|                                |       |       | Variatie in<br>miljoen € |
|--------------------------------|-------|-------|--------------------------|
| <b>Inkomsten</b>               |       |       |                          |
| Bedrijfswinst                  | 1 483 | 1 035 | +448                     |
| Inkomsten voor belasting (EBT) | 1 122 | 1 125 | -3                       |
| Nettowinst                     | 247   | 722   | -475                     |
| ROS (%)                        | 9,0   | 7,1   | +1,9%                    |
| ROCE (%)                       | 24,4  | 17,4  | 7,0%                     |

| <b>Balans</b>                |        |        |        |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| Totaal activa                | 18 670 | 17 431 | +1 239 |
| Totaal eigen vermogen (1)    | 5 590  | 5 990  | -400   |
| Aandelenverhouding (%)       | 29,9   | 34,4   | -4,5%  |
| Netto financiële schuld (1)  | -2 212 | -1 778 | -434   |
| Cash en cashequivalenten (1) | 957    | 1 057  | -100   |

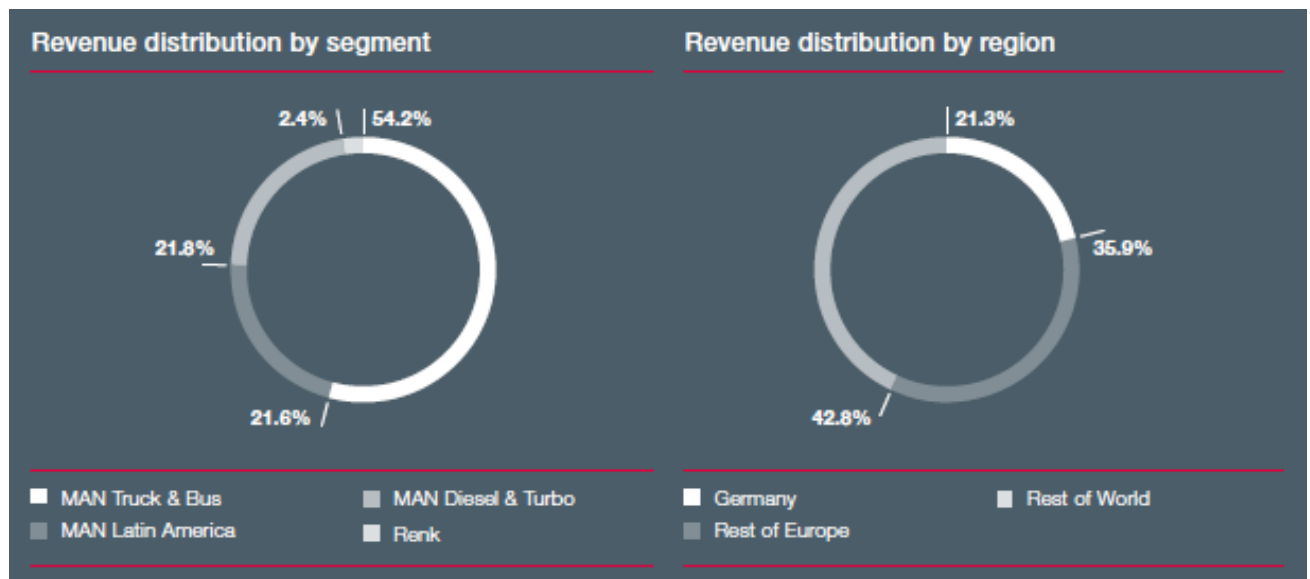
| <b>Cashflow</b>                                     |      |       |        |
|---|------|-------|--------|
| Netto cash uit bedrijfsactiviteiten                 | 518  | 1 427 | -909   |
| Netto cash bestemd voor<br>investeringsactiviteiten | -637 | -374  | -263   |
| Vrije cashflow                                      | -119 | 1 053 | -1 172 |

|   |      |      | Variatie in € |
|---|------|------|---------------|
| <b>Aandelen</b>                                     |      |      |               |
| Inkomsten per aandeel uit<br>lopende operaties in € | 4,62 | 5,30 | -0,68         |
| Dividend per aandeel in € (3)                       | 2,30 | 2,00 | +0,30         |

(1) Per 31 december 2011, tegenover 31 december 2010.

(2) Inclusief werknemers van onderaannemers.

(3) 2011: voorgesteld dividend.



Voor meer informatie

[www.mantruckandbus.be/nl/Media/Media.jsp](http://www.mantruckandbus.be/nl/Media/Media.jsp)

### The Transport Efficiency Program from MAN Truck & Bus

The amount of transport and traffic on Europe's roads is rising. At the same time, the long-term dwindling of energy resources is making transport increasingly more expensive. As one of the world's leading manufacturers of buses and trucks, MAN Truck & Bus makes an important contribution to the continued improvement of transport efficiency. MAN offers a comprehensive efficiency program to reduce your total costs of ownership. Transport efficiency, consolidated in the fields of technology, service, the driver and future expertise protects the environment and is added value for our customers.

**CONSISTENTLY EFFICIENT** 