



Ejercicio 2011: MAN alcanza un récord en volumen de ventas

Munich, February 14, 2012

- **Volumen de ventas 16.500 millones de euros (año anterior: 14.700 millones de euros)**
- **Cartera de pedidos 17.100 millones de euros (15.100 millones de euros)**
- **Resultado operativo 1.483 millones de euros (1.035 millones de euros)**
- **Rendimiento sobre las ventas (ROS) 9,0 % (7,1%)**
- **Beneficio por acción de las operaciones continuas 4,62 €**
- **Dividendos propuestos: incremento a 2,30 € (2,00 €) por acción**
- **Un total de 155.520 vehículos vendidos (+23%)**
- **El mejor año de la historia empresarial de MAN Latin America**
- **Perspectiva para 2012: ligero descenso del volumen de ventas en vehículos industriales pero incremento en Power Engineering**

MAN SE
Ungererstr. 69
80805 Munich

**Head of
Corporate Communications**
Andreas Lampersbach

Press Officer
Stefan Straub

Phone: +49 (0) 89 36098-111
presse@man.eu
www.man.eu

MAN SE ha concluido el ejercicio 2011 con unas excelentes cifras de negocio. Tal y como ha corroborado el consorcio de vehículos industriales y de ingeniería mecánica, el volumen de ventas del último ejercicio ha experimentado un incremento del 12%, alcanzándose así un nuevo récord de 16.500 millones de euros. En opinión del portavoz de la Junta Directiva de MAN SE, Georg Pachta-Reyhofen, "2011 ha sido un año de éxitos para el grupo MAN. A pesar de la constante incertidumbre que se cierne especialmente sobre los mercados financieros, hemos sido capaces de superar con creces las excelentes cifras obtenidas en 2010".

MAN Truck & Bus AG, con domicilio en Múnich (Alemania), es la empresa más grande del grupo MAN y uno de los líderes mundiales en ofrecer vehículos industriales eficientes y soluciones de transporte innovadoras. La empresa, que cuenta con unos 34.000 empleados, vendió, durante el ejercicio 2011, más de 77.600 camiones y 5.700 autobuses y chasis de autobús de las marcas MAN y NEOPLAN, con una facturación de 9 mil millones de euros.



El resultado operativo aumentó en un 43% con respecto al año anterior hasta alcanzar los 1.500 millones de euros y el rendimiento sobre las ventas pasó de un 7,1% a un 9%. Esto supone que en 2011 el grupo MAN volvió a registrar un incremento de sus beneficios.

En 2012, la dirección de la empresa se está preparando para un crecimiento económico moderado mundial. Frank H. Lutz, director financiero de MAN SE, señaló: “Confiamos en que el mercado de vehículos industriales en Europa se estabilice en los mismos niveles que en 2011. Por el contrario, las ventas en Brasil experimentarán un descenso. En términos generales, se prevé que el volumen de ventas en la unidad de negocio de vehículos industriales descienda ligeramente hasta un 5% y se espera que la unidad de negocio Power Engineering aumente el volumen de ventas en un 5%. Por lo tanto, esperamos un leve descenso de las ventas globales para todo el grupo, lo que repercutirá en un resultado operativo ligeramente inferior. Es muy probable que el rendimiento sobre las ventas se mantenga dentro del promedio del objetivo a largo plazo del 8,5%”. En opinión de Lutz, estas estimaciones dependerán de si los gobiernos son capaces de estabilizar los mercados financieros y evitar que la incertidumbre se extienda a la economía real. Las opciones de crecimiento de MAN a medio y largo plazo, especialmente a la vista de las posibilidades que brinda la cooperación con el grupo VW, son muy elevadas.

Vehículos industriales

El récord del volumen ventas del grupo MAN se logró principalmente en la unidad de negocio de vehículos industriales (MAN Truck & Bus y MAN Latin America). La unidad de vehículos industriales registró un aumento de los ingresos del 19%, alcanzando los 12.600 millones de euros. Se vendieron un total de 155.520 camiones y autobuses, lo que generó un rendimiento sobre las ventas del 7,7%.

En el ejercicio 2011, MAN Truck & Bus pudo triplicar con creces su resultado operativo hasta llegar a los 565 millones de euros.

Nota de prensa MAN SE



En Europa esta empresa consolidó su sólida posición en el mercado de camiones de más de seis toneladas, alcanzando el segundo puesto en este segmento con una cuota de mercado del 18%. De este modo, MAN ha conseguido aumentar su cuota de mercado en Europa por sexto año consecutivo. MAN es líder en mercados clave como Austria, Polonia, Rumanía o Croacia. Por su parte, en Alemania, Dinamarca, República Checa, Hungría y Suiza, MAN ostenta la segunda posición.

MAN también creció en el área de autobuses de más de ocho toneladas. Cerca del 14% de los autobuses matriculados en 2011 en Europa fueron modelos de las marcas MAN y NEOPLAN. En este último ejercicio MAN Truck & Bus hizo entrega a sus clientes de un total de 83.418 camiones y autobuses, lo que supone un incremento del 38%.

MAN Latin America volvió a ser líder del mercado brasileño para camiones de más de cinco toneladas, registrando así el mejor año en la historia de la empresa. En total se vendieron 72.102 vehículos, es decir, un 10% más. El volumen ventas aumentó en un 14% hasta los 3.600 millones de euros y el resultado operativo ascendió a 400 millones de euros. Asimismo, se alcanzó un nuevo récord de producción con más de 83.000 unidades.

Este año entrará en vigor en Brasil la norma de emisiones de gases de escape Euro 5 para los nuevos vehículos industriales matriculados. A tal efecto, MAN Latin America comenzará a montar en sus vehículos los motores de la filial europea MAN Truck & Bus. Asimismo, a partir de 2012 la marca MAN estará también presente en el mercado brasileño. Se abrirán nuevas oportunidades de negocio gracias al lanzamiento de la serie MAN TGX para el segmento de camiones de más de 400 CV que hasta ahora no estaba presente en MAN Latin America.



Power Engineering

La unidad de negocio de Power Engineering (MAN Diesel & Turbo y Renk) se mantuvo a un nivel excelente. Con un descenso del 4% el volumen de ventas se redujo ligeramente hasta los 4.000 millones de euros, pero la cartera de pedidos experimentó un moderado incremento de 4.000 millones a 4.100 millones de euros. Con un 12,8%, el rendimiento sobre las ventas se mantuvo claramente en el margen de las dos cifras.

La mayor parte del volumen de ventas de Power Engineering se vio impulsado por MAN Diesel & Turbo que aportó 3.600 millones de euros (-4%). La cartera de pedidos ascendió de 3.500 millones de euros a 3.700 millones de euros y el resultado operativo pasó de 439 millones de euros a 460 millones de euros. El rendimiento sobre las ventas ascendió un punto porcentual hasta el 12,7%.

La demanda de compresores y turbinas de MAN Diesel & Turbo fue también muy fuerte. En el segmento marítimo, los pedidos de buques de carga, particularmente grandes buques portacontenedores, se mantuvieron en un principio a un nivel elevado. En la segunda mitad del año, el sector se centró cada vez más en la construcción de buques especiales, tales como buques cisterna para el transporte de gas natural licuado o buques *offshore*. MAN Diesel & Turbo ocupa una sólida posición de mercado tanto en motores de dos tiempos para grandes buques de carga como en motores de cuatro tiempos que se utilizan, por ejemplo, en barcos especiales. Esto ha permitido a MAN Diesel & Turbo mantener su liderazgo de mercado en la industria de los motores navales a pesar de la difícil situación que atraviesa el mercado y del aumento de la competencia.

El volumen de mercado de los motores diésel y de las centrales de turbinas de gas se mantuvo estable en 2011. El interés de los clientes creció no sólo en los países en desarrollo y en las



economías emergentes, sino también en las economías desarrolladas, lo que es un signo del cambio en la política energética. Las centrales de turbinas de gas y diésel de MAN se adaptan perfectamente a las plantas de energía eólica y solar. La combinación de estas tecnologías para crear la denominada central híbrida equilibra las fluctuaciones en la producción de energías renovables y asegura un suministro constante de energía de baja emisión.

Renk, el fabricante de engranajes, transmisiones y cojinetes deslizantes, registró en el ejercicio 2011 ligeras pérdidas en el volumen de ventas del orden de los 389 millones de euros (403 millones de euros). En general, la empresa funcionó bien. Con 456 millones de euros, la cartera de pedidos superó significativamente los ingresos. El resultado operativo se elevó de 52 millones de euros a 53 millones de euros, mientras que el rendimiento sobre las ventas pasó del 12,9% al 13,6%. En 2011 creció principalmente el negocio de engranajes para uso marítimo y para su aplicación en plantas de energía eólica.

Factores excepcionales reducen el beneficio neto

El resultado neto del grupo MAN después de impuestos se situó en 247 millones de euros, por debajo de los 475 millones del año anterior. Esto se debe principalmente a los gastos derivados del acuerdo entre MAN, IPIC, y MPC para la venta de Ferrostaal (pérdidas de 434 millones de euros). Además, los cambios en la valoración de la participación en Scania también han causado un impacto negativo de 182 millones de euros.

Enfoque estratégico del grupo MAN

En los últimos años, MAN ha ampliado estratégicamente su presencia internacional posicionándose con éxito en los principales mercados en crecimiento. La estrategia BRIC además de estar dirigida a aprovechar las oportunidades del mercado, también minimiza riesgos debido a los diferentes ciclos económicos de los mercados. MAN seguirá aplicando esta estrategia en 2012.

Nota de prensa

MAN SE



La venta del MAN TGX comenzará en Brasil en el segundo trimestre de 2012. Desde principios de 2012, los motores Euro V de MAN se montarán en vehículos de MAN Latin America.

Durante el primer semestre de 2012, Rusia será testigo de la apertura de una nueva planta de MAN en San Petersburgo diseñada para ensamblar alrededor de 6.000 vehículos al año.

En la India, MAN Truck & Bus ha suscrito un acuerdo para la adquisición total de la joint venture con FORCE Motors. A partir de ahora MAN gestionará por su cuenta la producción y venta del MAN CLA.

En China, MAN tiene una participación del 25% más una acción en Sinotruk, el fabricante de vehículos industriales chino con el que ha desarrollado la nueva marca conjunta SITRAK que se lanzará en 2013. En mayo de 2011, MAN Diesel & Turbo puso en marcha la segunda fase de ampliación de la planta en Changzhou, donde se fabricará turbomaquinaria, turbocompresores diésel de gran calibre y componentes de engranajes de Renk.

Otro mercado estratégico en crecimiento es el negocio de los motores externos. Los motores de MAN también se utilizan en maquinaria agrícola, vehículos ferroviarios o embarcaciones. En el año 2011, el volumen de ventas en esta unidad de negocio alcanzó los 335 millones de euros, superando, claramente y por primera vez, la frontera de los 300 millones de euros.

El área de Investigación y Desarrollo tiene también gran importancia estratégica para el grupo MAN por lo que la compañía invierte aquí más del 4% del volumen de ventas. Las actividades de desarrollo, tanto en los vehículos industriales como en Power Engineering se centran en la reducción de las emisiones así como en los conceptos alternativos de propulsión y en los combustibles alternativos. El sector de vehículos industriales tiene su punto de mira en la tecnología híbrida. La

Nota de prensa
MAN SE



producción de los autobuses Lion's City híbrido lleva en marcha desde 2010. Los primeros ensayos de campo en ciudades como Múnich, París y Barcelona muestran un ahorro de combustible de hasta un 30%. En el área de camiones, los clientes están empezando a usar los primeros prototipos de vehículos para el transporte de cercanías.

En el área de motores diésel de gran calibre se endurecerán drásticamente las regulaciones sobre emisiones de la Organización Marítima Internacional (OMI) que entrarán en vigor en 2016 exigiendo una reducción de las emisiones de los óxidos de nitrógeno del 80% en comparación con 2010. Estas normas tan exigentes requieren mayores esfuerzos en I+D. Sin embargo, con la tecnología de recirculación de los gases de escape de segunda generación, MAN Diesel & Turbo es el primer proveedor internacional que cumple esta norma de emisión dentro del mercado de los motores de dos tiempos.

MAN at a Glance

Group key figures (IFRSs)

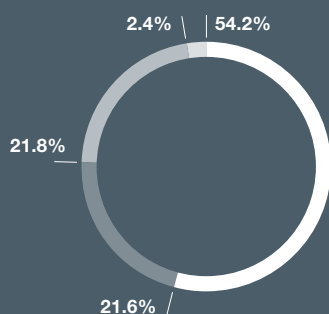
| € million | 2011 | 2010 | Change in % |
|--|---------------|---------------|----------------------------|
| Order intake | 17,145 | 15,072 | 14 |
| Germany | 3,646 | 3,489 | 4 |
| Other countries | 13,499 | 11,583 | 17 |
| Revenue | 16,472 | 14,675 | 12 |
| Germany | 3,515 | 3,058 | 15 |
| Other countries | 12,957 | 11,617 | 12 |
| Order backlog¹ | 6,640 | 7,025 | -5 |
| Headcount^{1,2} | 52,542 | 47,669 | 10 |
| Income statement | | | Change in € million |
| Operating profit | 1,483 | 1,035 | 448 |
| Earnings before tax (EBT) | 1,122 | 1,125 | -3 |
| Net income | 247 | 722 | -475 |
| ROS (%) | 9.0 | 7.1 | 1.9 pts. |
| ROCE (%) | 24.4 | 17.4 | 7.0 pts. |
| Balance sheet | | | |
| Total assets | 18,670 | 17,431 | 1,239 |
| Total equity ¹ | 5,590 | 5,990 | -400 |
| Equity ratio (%) | 29.9 | 34.4 | -4.5 pts. |
| Net financial debt ¹ | -2,212 | -1,778 | -434 |
| Cash and cash equivalents ¹ | 957 | 1,057 | -100 |
| Cash flow | | | |
| Net cash provided by operating activities | 518 | 1,427 | -909 |
| Net cash used in investing activities | -637 | -374 | -263 |
| Free cash flow | -119 | 1,053 | -1,172 |
| Shares | | | Change in € |
| Earnings per share from continuing operations in € | 4.62 | 5.30 | -0.68 |
| Dividend per share in € ³ | 2.30 | 2.00 | 0.30 |

¹ As of December 31, 2011 vs. December 31, 2010.

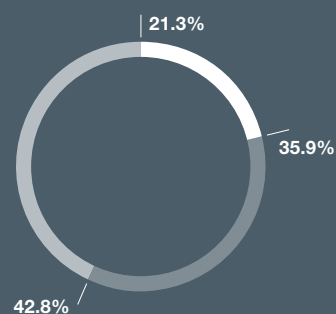
² Including subcontracted employees.

³ 2011: proposed dividend.

Revenue distribution by segment



Revenue distribution by region



■ MAN Truck & Bus
■ MAN Latin America

■ MAN Diesel & Turbo
■ Renk

■ Germany
■ Rest of Europe

■ Rest of World

Informe anual de MAN 2011

MAN en datos

Cifras del consorcio (IFRS)

| Millones de € | 2011 | 2010 | Cambio en % |
|--|---------------|---------------|--------------------|
| Cartera de pedidos | 17.145 | 15.072 | 14 |
| Alemania | 3.646 | 3.489 | 4 |
| Resto de países | 13.499 | 11.583 | 17 |
| Volumen de ventas | 16.472 | 14.675 | 12 |
| Alemania | 3.515 | 3.058 | 15 |
| Resto de países | 12.957 | 11.617 | 12 |
| Cartera de pedidos¹ | 6.640 | 7.025 | - 5 |
| Trabajadores (número)^{1,2} | 52.542 | 47.669 | 10 |
| Cuenta de pérdidas y ganancias | | | Cambio en € |
| Resultado operativo | 1.483 | 1.035 | 448 |
| Resultado antes de impuestos (EBT) | 1.122 | 1.125 | - 3 |
| Resultado después de impuestos | 247 | 722 | - 475 |
| Rendimiento sobre las ventas en % | 9,0 | 7,1 | 1,9 pun. |
| Rendimiento de los activos en % | 24,4 | 17,4 | 7,0 pun. |
| Balance | | | |
| Total del activo | 18.670 | 17.431 | 1.239 |
| Capital social | 5.590 | 5.990 | - 400 |
| Cuota del capital social en % | 29,9 | 34,4 | - 4,5 pun. |
| Endeudamiento neto | - | - 1.778 | - 434 |
| | 2.212 | | |
| Activos líquidos | 957 | 1.057 | - 100 |
| Flujo de caja | | | Cambio en € |
| Flujo de caja por las operaciones comerciales | 518 | 1.427 | - 909 |
| Flujo de caja por las inversiones | - 637 | - 374 | - 263 |
| Flujo de caja libre | - 119 | 1.053 | - 1.172 |
| Acciones | | | Cambio en € |
| Resultado por acción de las operaciones continuas en € | 4,62 | 5,30 | - 0,68 |
| Dividendo por acción en € ³ | 2,30 | 2,00 | 0,30 |

1 A 31 de diciembre de 2011 en comparación con el 31 de diciembre de 2010.

2 Incluidos los trabajadores temporales

3 2011: dividendos propuestos