

Vorwort					
		IX Streit und Fortschritt			
		Daimler-Motoren-Gesellschaft 1890–1900			
VON DER WERKSTATT ZUR INDUSTRIE 1886–1945		Ungleich gesellt sich: Gottlieb Daimler und seine Teilhaber	27	Solider Aufstieg	
VON GEROLD LINGNAU		Freunde in Frankreich: Die Cannstatter Motoren bewähren sich	33	Benz & Cie. 1900–1914	
Ein Jahrhundert-Protokoll	1	Bad news for the horse: Ein Klavierfabrikant entdeckt das Auto	34	Der Mercedes-Schock und die Folgen: Karl Benz scheidet aus	65
Erfinder und Gründer 1886–1890		Hilfe aus England: Daimlers Auszug und Rückkehr	36	Schöne Tochter Gaggenau: Ein zweites Werk wird gekauft	70
Aufbruch der Technik: Eine Idee liegt auf der Straße	3	Schon wieder Zwist: Die Berliner Konkurrenzgründung	39	Umzug nach Waldhof: Die Autoproduktion kann expandieren	72
Genies im Wettstreit: Schnellaufender Motor und erster Motorwagen	8	Der Tod des Erfinders: Die Erben werden ausgebootet	41	Benz im Glück: Kaiserpreis und Markterfolge	75
Vom Basteln zum Produzieren: Was es alles zu bewegen gilt	12	Die Ära Mercedes		Militärs und Spekulanten	
Die Menschen hinter den Motoren: Daimler, Benz, Maybach	18	Daimler-Motoren-Gesellschaft 1900–1914		Benz & Cie. 1914–1924	
Stättliche Größe		Ein Herr namens Jellinek: Die Cannstatter werden auf Trab gebracht	43	Anspannung und Neubeginn: Der Krieg hinterläßt Spuren	79
Benz & Co. 1890–1900		Neue Heimat für Lastwagen: Die Fusion mit Marienfelde	47	Im Wettlauf mit der Geldentwertung: Schutzaktien gegen Überfremdung	82
Neue Partner, neuer Mut: Viktoria und Velo entstehen	21	Werksbrand und Gründungsfieber: Das Herz schlägt jetzt in Untertürkheim	49	Trennung vom Stationärmotor: Benz verschreibt sich ganz dem Auto	84
Größtes Autwerk der Welt: Der Markt erwacht	24	Akkord mit Limonade: Entlassungen in der ersten Absatzkrise	53	Der Glücksritter aus Odessa: Schapiro gewinnt Einfluß	87
Cie. statt Co.: Die Gründer werden Aktionäre	26	Flieger und Schieber: Diversifikation erfordert Kapital	58	Schwierige Jahre	
				Daimler-Motoren-Gesellschaft 1914–1924	
				Im vaterländischen Interesse: Sindelfingen – ein Kind des Krieges	89

Zuviel verdient: Aktionärszorn und Staatsaufsicht	93	Scheinblüte und Zerstörung 1933–1945	Zunächst Nutzfahrzeuge, dann Pkw: Der Mercedes-Stern beginnt wieder zu glänzen	171	
Streiks bringen Unruhe: Mehr Mittel für Soziales	97	Arbeit für die Deutschen: Hitler propagiert das Auto	133	Ein Adoptivkind: Der Unimog	176
Starke Autos für schwache Geldbeutel: Fehler in der Produktstrategie	103	Keine unberührte Oase: Daimler-Benz und die National- sozialisten	136	Export tut not: Die ersten Schritte nach draußen	178
		Wettbewerb draußen wie drinnen: Silberpfeile und Frontantriebs- Studien	140	Das ferne Indien: Gute Freundschaft mit Tata	184
Zwei große Namen finden sich 1924–1926		Trotz aller Engpässe: Das Reich braucht Flugmotoren	142	Auf steilem Pfad nach oben 1952–1959	
Zwang zur Annäherung: Die Interessengemeinschaft entsteht	107	Vor der Katastrophe: Der Staat wird allmächtig	145	Die Unternehmens-Philosophie: Umfassendes Angebot bei Lkw, »Singularität« bei Pkw	189
Partner statt Konkurrenten: Daimler und Benz raufen sich zusammen	109	Rüstung total: Kriegsproduktion von Mannheim bis Genshagen	148	Zwei neue Großaktionäre: Neben Abs sitzen Flick und Quandt im Aufsichtsrats-Präsidium	194
Endlich vereint: Ein Bindestrich besiegelt die Fusion	114	Das Ende im Bombenhagel: Stern und Lorbeer liegen im Staub	153	Dramatisches aus Brasilien: Ein eigenwilliger Partner	197
		AUFSTIEG ZUM WELTUNTERNEHMEN 1945–1986		Schwierigkeiten auch in Argentinien: Das Werk wird konfisziert	201
Fast ein Fehlstart 1926–1933		VON MAX KRUK		Vorbereitung auf die EWG: Die Auto Union erworben	205
Rationalisierung voran: Die Auslandskonkurrenz drückt	119	Aus Ruinen neu geboren 1945–1951		Der Anzug wird knapp 1960–1968	
Kampf um die Qualität: Sindelfingen mausert sich	122	Fremde Herren: Erst Franzosen, dann Amerikaner im Werk	159	Eine neue Zeit beginnt: Andere Aufgaben, andere Männer	211
Wirtschaftskrise weltweit: Zwei Autopioniere erleben sie nicht mehr	126	Rechtzeitig vorgesorgt: Alles Geld aus Berlin nach Stuttgart geholt	165	Untertürkheim platzt aus den Nähten: Ausdehnung im Neckartal	217

Auf in neue Gefilde: Wörth bietet jungfräuliches Gelände	222	Was heißt multinational: Die Bedeutung der Auslands- werke	262	DIE ZUKUNFT IM VISIER VON MAX KRUK UND GERALD LINGNAU	
Hand in Hand mit MAN: Neuordnung für Großmotoren und Turbinen	227			Für kommende Aufgaben gerüstet	309
Trennung von der Auto Union: Tauschgeschäft mit dem Volks- wagenwerk	233	Neue Herausforderungen, neue Antworten 1974–1986		Weiter im Geist von Daimler und Benz	313
Kein Glück mit Studebaker: Warum in den USA nicht selbst verkaufen?	236	Staunen über Daimler-Benz: Kein Beben ob des Erdölschocks	271		
		Den Leistungswillen der Belegschaft fördern: Grundlinien der Personalpolitik	276	ANHANG	
Auf dem Weg zur Weltfirma 1969–1973		Das Geld der Ölländer lockt: Quandt und Flick veräußern ihre Daimler-Aktien	280	Aufsichtsräte und Vorstände	
Überkapazitäten bei Nutzfahrzeug- Herstellern: Daimler-Benz erwirbt den Lkw-Vertrieb von Krupp	245	Ringen um ein Konzept: Die langfristige Produktions- ordnung	283	Benz & Cie.	318
Der große Sprung: Lkw-Aktivitäten von Hanomag und Henschel übernommen	246	Vorstoß in Neuland: Der Kompaktwagen, eine Klasse für sich	288	Daimler-Motoren-Gesellschaft	319
Die Russen klopfen an: Wer baut den Lkw-Koloß an der Kama?	251	Daimler-Benz blickt nach Amerika: Auch mit Lkw Fuß gefaßt	294	Interessengemeinschaft Daimler-Benz	320
Hinaus in die Ferne: In jedem Erdteil Daimler-Benz	256	MTU, Dornier, AEG: Auf breiter Basis ins zweite Jahrhundert	304	Daimler-Benz AG	321
				Aufsichtsräte Vorstände Produktion, Umsatz, Mitarbeiter	324
				100 Jahre Unternehmensgeschichte	
				Zeittafel	325