

EL GRUPO CHRYSLER REPORTA EL INGRESO NETO DEL SEGUNDO TRIMESTRE DEL AÑO 2014 DE \$619 MILLONES

EL BENEFICIO DE LA UTILIDAD OPERATIVA MODIFICADA FUE DE \$985 MILLONES, ARRIBA DEL 22 POR CIENTO COMPARADO CON EL AÑO ANTERIOR

**EL FLUJO DE EFECTIVO LIBRE FUE DE \$1 MIL MILLONES
SE CONFIRMAN LOS OBJETIVOS PARA EL AÑO**

- El Grupo Chrysler reportó un ingreso neto en el segundo trimestre del año 2014 de \$619 millones, arriba del 22 por ciento comparado con el año anterior
- El ingreso neto para el segundo trimestre fue de \$20.5 mil millones, arriba del 14 por ciento comparado con el año anterior
- El Beneficio Neto Ajustado ^(b) del trimestre incrementó 22 por ciento a \$985 millones de \$808 millones el año anterior
- El Flujo de Efectivo Libre ^(e) para el segundo trimestre fue de \$1 mil millones, comparado con \$91 millones hace un año
- Para el 30 de junio de 2014, el Efectivo ^(d) fue de \$13.3 mil millones
- El Efectivo Neto Industrial ^(f) al final del trimestre fue de \$331 millones, una mejora de los niveles de la Deuda Neta Industrial ^(f) de \$551 millones para el 31 de marzo de 2014, y de \$656 millones el 30 de junio de 2013.
- Los embarques mundiales de vehículos fueron de 727,000 para el trimestre, arriba del 10 por ciento comparado con 660,000 el año anterior.
- La Venta Mundial de Vehículos para el trimestre fue de 723,000, arriba del 12 por ciento comparado con el año anterior.
- La participación de mercado de Estados Unidos fue de 12.1 por ciento para el trimestre, arriba del 11.4 por ciento comparado con el año anterior; la participación de mercado en Canadá fue de 15.3 por ciento para el trimestre, arriba del 15.1 por ciento comparado con el año anterior.
- Se confirman los objetivos del año 2014

AUBURN HILLS, Mich., 6 agosto 2014 – Grupo Chrysler LLC reportó hoy sus resultados financieros preliminares para el segundo trimestre y primera mitad del 2014, incluyendo el ingreso neto de \$619 millones para el trimestre, arriba del 22 por ciento comparado con el trimestre del año anterior de \$507 millones.

Los beneficios netos ajustados ^(a) para la primera mitad del 2014 fueron de \$1.1 mil millones, superior a \$696 millones comparado con la primera mitad del 2013. El beneficio neto ajustado de \$1.1 mil millones no incluye los efectos no favorable de elementos pocos frecuentes registrados en el primer trimestre del 2014, relacionado con el prepago del pagaré de la empresa realizada por la UAW Retiree Medical Benefits Trust (Nota de crédito VEBA) y un cargo por compromisos relacionados con el memorándum de entendimiento de enero, firmado en conjunto con la UAW. La pérdida neta para la primera mitad del año fue de \$71 millones, incluyendo elementos poco frecuentes.

El beneficio neto para el segundo trimestre fue de \$20.5 mil millones, arriba del 14 por ciento comparado con \$18 mil millones del año anterior. El beneficio neto para la primera mitad del año fue de \$39.4 mil millones,

comparado con \$33.4 mil millones el año anterior. El incremento de embarques de vehículos como la Ram pickup y la nueva Jeep Cherokee, llevó a mejoras año con año.

Grupo Chrysler LLC (SMiIs)	Q2 2014	Q2 2013	Q2 2014 B/(W) Q2 2013	H1 2014	H1 2013	H1 2014 B/(W) H1 2013
Ingreso Neto	20,454	17,994	2,460	39,444	33,379	6,065
utilidad Operativa Modificada	985	808	177	1,571	1,243	328
UAFIDA Modificada	1,697	1,484	213	2,979	2,533	446
Ingreso Neto (Pérdida)	619	507	112	(71)	673	(744)
Sumar: Pérdida en la extinción de la deuda	-	23	(23)	504	23	481
Cargo del Memorandum de Entendimiento con el Sindicato	-	-	-	672	-	672
Ingreso Neto Ajustado	619	530	89	1,105	696	409
Efectivo	13,310	11,881	1,429			

Nota- Ver las definiciones de Normas de Contabilidad generales de Estados Unidos y otros artículos incluidos en este boletín de prensa

La Utilidad Operativa Modificada fue de \$985 millones en el segundo trimestre, o 4.8 por ciento del beneficio neto, arriba de \$808 millones reportados el año anterior. Este incremento del 22 por ciento se debió principalmente como

resultado de mayores volúmenes de embarque, una mejora mixta y precios para recuperar las mejoras del contenido del vehículo, parcialmente afectado por el incremento del gasto de incentivos en costos de productos, industria y publicidad y efectos adversos de intercambio extranjero. La utilidad operativa modificada para la primera mitad del 2014 fue de \$1.6 mil millones, o 4 por ciento del beneficio neto, arriba de \$1.2 mil millones en la primera mitad del 2013.

La UAFIDA modificada^(c) fue de \$1.7 mil millones para el trimestre, u 8.3 por ciento del beneficio neto, arriba del 14 por ciento de \$1.5 mil millones el año anterior. La UAFIDA modificada para la primera mitad del año fue de \$3 mil millones, arriba de \$2.5 mil millones del año anterior.

Para el 30 de junio de 2014, el efectivo fue de \$13.3 mil millones, arriba de \$12.4 mil millones el 31 de marzo de 2014 y \$11.9 mil millones el 30 de junio de 2013. La liquidez total disponible para el 30 de junio de 2014 fue de \$14.6 mil millones, incluyendo \$1.3 mil millones, disponible en torno a una facilidad de crédito revolvente. El flujo de efectivo libre para el segundo trimestre y primera mitad del 2014 fue de \$1 mil millones y \$1.9 mil millones, respectivamente.

Los pasivos financieros para el 30 de junio de 2014 dieron un total de \$13 mil millones comparado con \$12.9 mil millones para el 31 de marzo de 2014 y \$12.5 mil millones para el 30 de junio de 2013. El incremento comparado con el año anterior se debió principalmente al refinanciamiento de la nota de crédito de VEBA en el primer trimestre del 2014. El efectivo neto industrial fue de \$331 millones a finales del segundo trimestre, una mejora a comparación con la deuda neta industrial de \$551 millones para el 31 de marzo de 2014 y \$656 millones el 30 de junio de 2013. El gasto de intereses para el trimestre fue de \$209 millones, comparado con \$265 millones en el periodo del año anterior. El gasto de intereses para la primera mitad del año fue de \$434 millones, comparado con \$528 millones en la primera mitad del 2013.

Los embarques mundiales de vehículos fueron de 727,000 para el trimestre, incluyendo 16,000 de vehículos manufacturados por contrato, un incremento del 10% comparado con el año anterior, cuando la empresa embarcó 660,000 vehículos, incluyendo 18,000 vehículos manufacturados por contrato. Para la primera mitad del 2014, los embarques mundiales fueron de 1.4 millones, arriba del 13 por ciento comparado con la primera mitad del 2013.

Las ventas mundiales de vehículos fueron de 723,000 para el segundo trimestre, arriba del 12 por ciento de 643,000 vendidos en el segundo trimestre del 2013, en gran medida gracias al 16 por ciento de incremento en las ventas menudeo de la empresa en Estados Unidos. Las ventas mundiales de vehículos fueron de 1.3 millones para la primera mitad del año, arriba de 1.2 millones comparado con el año anterior, siendo Grupo Chrysler el líder mundial de ventas en Canadá la primera mitad del año. Las ventas de flotilla en Estados Unidos como un porcentaje del total de las ventas de Estados Unidos fue de 21 por ciento en el segundo trimestre este año, debajo del 22 por ciento del año anterior.

La Participación de Mercado de Grupo Chrysler en Estados Unidos fue de 12.1 por ciento para el trimestre, arriba del 11.4 por ciento del año anterior; en Canadá fue de 15.3 por ciento, arriba del 15.1 por ciento del periodo del año anterior.

Los días de suministro de inventario a los distribuidores de Estados Unidos a finales de junio de 2014 fue de 72 días, comparado con 71 días a finales de marzo de 2014 y 68 días a finales de junio de 2013.

Las ventas internacionales de vehículos incrementaron 19 por ciento del segundo trimestre de 2013 a 89,000, incluyendo 13,000 vehículos manufacturados por Grupo Chrysler y vendidos por Fiat S.p.A.

Guía 2014

Los objetivos para el 2014 están de la siguiente manera:

- Embarques mundiales de ~2.9 millones (superior a ~2.8 millones)
- Beneficios netos >\$80 mil millones
- Utilidad Operativa Modificada de \$3.7-\$4.0 mil millones
- Ingresos Netos ajustados de \$2.3-\$2.5 mil millones
- Flujo de efectivo libre de \$0.5-\$1.0 mil millones

Noticias de producto

- La empresa lanzó el totalmente nuevo Chrysler 200 sedán durante el trimestre en la Planta de Ensamble Sterling Heights (Mich.); el Chrysler 200 es el tercer vehículo del Grupo Chrysler derivado de la arquitectura “Compact U.S. Wide” co-desarrollada con Fiat
- J.D. Power nombró a la Chrysler Town & Country 2014 su “Minivan de mayor rango” y nombró al Dodge Challenger 2014 “el coche deportivo mediano de mayor rango” en su estudio de calidad inicial de Estados Unidos en 2014.
- *Edmunds.com* premió al Jeep Wrangler, Dodge Challenger y Ram ProMaster con su “2014 Best Retained Value Award” en las categorías Compact SUV, Midsize/Large Coupe y Commercial Van, respectivamente.
- La Asociación Northwest Automotive Press designó a la Jeep Grand Cherokee 2014 “Winner of the Premium Standard Utility” en su clase, y nombró al Jeep Cherokee 2014 “2014 Northwest Outdoor Activity Vehicle of the Year” y “Winner of the Compact Utility” en su clase.

Información adicional

Grupo Chrysler presentará sus resultados financieros preliminares del segundo trimestre de 2014 durante un análisis en línea y una conferencia por teléfono a las 10:00 hrs. de México el día 6 de agosto de 2014 de manera independiente de acuerdo a GAAP de Estados Unidos, y estará disponible en www.chryslergroupllc.com. Una grabación estará disponible en el mismo sitio de internet de Chrysler Group aproximadamente 90 minutos después de que finalice la llamada.

Además Fiat S.p.A., matriz de Grupo Chrysler, presentó sus resultados financieros preliminares del segundo trimestre de 2014 el 30 de julio de 2014 Fiat S.p.A. incluyó ciertos resultados preliminares de Grupo Chrysler preparados de acuerdo con el IFRS (Estándares Internacionales para los Reportes Financieros) en el boletín de ganancias en una base consolidada, la cual está disponible en el apartado de Relaciones con Inversionistas de la página de Fiat S.p.A., http://www.fiatspa.com/en-US/investor_relations/investors/Pages/investors.aspx.

La Compañía tiene la intención de publicar los estados financieros para el trimestre finalizado el 30 de junio de 2014, preparados de acuerdo con las normas de contabilidad generales (U.S.GAAP), en agosto 2014, cuando archive su Reporte trimestral Forma 10-Q con la Comisión de Valores de Estados Unidos (SEC por sus siglas en inglés).

Normas de Contabilidad Generales fuera de Estados Unidos y Otros Artículos

- (a) Beneficios Netos Ajustados (Pérdida) se definen como ingreso neto (pérdida) excluyendo el impacto de cargos no frecuentes, los cuales incluyen pérdidas en extinción de la deuda. La reconciliación del ingreso neto a Ingresos Netos Ajustados, Utilidad Operativa Modificada (definida abajo) y UAFIDA Modificada (definida abajo) para los tres y seis meses terminados el 30 de junio de 2014 y 30 de junio de 2013 están detallados en la Tabla 1 adjunto al boletín de prensa.
- (b) La Utilidad Operativa Modificada (Pérdida) se calcula comenzando con el ingreso neto (pérdida) y luego ajustándole la cantidad a (i) agregando la provisión de impuesto sobre la renta y excluyendo beneficios por interés (ii), agregando el gasto por interés, (excluyendo gastos por intereses relacionados con actividades financieras asociado con una cartera de arrendamiento de vehículos que se refiere como Gold Key Lease), (iii) agregando (excluir) todas las pensiones, otras obligaciones post retiro (OPEB), y otros costos por beneficios del empleado (ganancias) que no sean costos por servicios, (iv) agregando gastos de reestructuración y excluyendo ingresos por reestructuración, (v) agregando otros gastos financieros, (vi) agregando pérdidas y excluyendo ganancias debido al cambio acumulativo en normas de contabilidad, y (vii) agregando otros costos, cargos y gastos, los cuales incluyen cargos en el cálculo de Ingresos Netos Ajustados (pérdida). La reconciliación de los ingresos netos a Ingreso Neto Ajustado, Utilidad Operativa Modificada y UAFIDA Modificada (definida abajo) por los tres y seis meses finalizados en junio 30 del 2014 y junio 30 del 2013, se detallan en el cuadro 1 adjunto al boletín de prensa.
- (c) UAFIDA Modificada, se calcula comenzando con el beneficio neto (pérdida) ajustado con la Utilidad Operativa Modificada (pérdida) como se describe arriba, y luego considerando el gasto de la depreciación y amortización (excluyendo la depreciación y amortización para vehículos en arrendamiento). La reconciliación de los ingresos netos al Ingreso Neto Modificado, Utilidad Operativa

Modificada y UAFIDA modificada para los tres y seis meses terminados en junio 30 del 2014 y 2013 se detalla en el cuadro 1 adjunto al boletín de prensa.

- (d) El Efectivo se define como efectivo y equivalentes de efectivo.
- (e) El Flujo de Efectivo Libre se define como los flujos de efectivo provenientes de actividades de inversión y operación, excluyendo cualquier actividad relacionada con inversión en deuda, reducida por actividades financieras relacionadas con el arrendamiento financiero “Gold Key Lease”. Una reconciliación del efectivo neto proporcionado por (utilizarse) en actividades de operación e inversión al Flujo de Efectivo Libre por los tres y seis meses terminados en junio 30 2014 y junio 30 de 2013 se detalla en el cuadro 2 adjunto al boletín de prensa.
- (f) El efectivo neto industrial (Deuda) se define como efectivo menos pasivos financieros. Una reconciliación de los pasivos financieros con la deuda industrial bruta y neta al 30 de junio de 2014, marzo 31 de 2014 y junio 30 de 2013 se detalla en el cuadro 3 del anexo al boletín de prensa.

Comentarios sobre posicionamientos a futuro

Este documento contiene comentarios sobre posicionamientos a futuro que reflejan la visión actual de los ejecutivos con respecto a eventos en el futuro. Las palabras “anticipar”, “asumir”, “creer”, “estimar”, “esperar”, “intención”, “probablemente”, “planear”, “proyectar” y “deber” y expresiones similares identifica comentarios sobre posicionamientos a futuro. Estos comentarios son sujetos a riesgos e incertidumbres, incluyendo pero no limitado a: exitoso lanzamiento de vehículos; niveles de la industria SAAR, continuación de una economía débil especialmente en Norte América, incluyendo niveles altos de continuo desempleo y carecimiento de crédito disponible para nuestros consumidores y distribuidores; introducción de productos competentes y presiones competitivas que pudieran limitar nuestra habilidad para reducir incentivos de ventas; interrupciones en el suministro como resultado de desastres naturales y otros eventos que impacten nuestra cadena de proveedores; y nuestra dependencia como filial de Fiat. Además, cualquier proyección u objetivo en el futuro desempeño financiero se basa en el supuesto de que la Compañía mantenga su estado como socio federal de Estados Unidos y para fines estatales de impuesto sobre la renta y no considera el impacto de una posible conversión en una entidad corporativa que paga impuestos. Si alguno de estos u otros riesgos e incertidumbres ocurrieran, o si las funciones descritas en cualquiera de estos posicionamientos fuesen incorrectas, entonces todos los resultados podrían ser materialmente diferentes de aquellos expresados o implementados por dichos posicionamientos. Nosotros no intentamos o asumimos ninguna obligación de actualizar ninguno de los posicionamientos a futuro, lo cual habla únicamente acerca de las fechas en las cuales es hecho. Más detalles de riesgos potenciales que pudieran afectar a Grupo Chrysler están descritos en el Reporte Anual de Grupo Chrysler LLC y sus reportes subsecuentes colocados en la SEC.

Acerca de Grupo Chrysler LLC

El Grupo Chrysler LLC, formado en 2009 de la alianza estratégica global con el Grupo Fiat S.p.A, diseña, manufactura, distribuye y vende vehículos bajo las marcas Chrysler, Jeep[®], Dodge, Ram, y FIAT, y los vehículos con designación de desempeño SRT. La compañía también distribuye el Alfa Romeo 4C y productos Mopar. Con los recursos, tecnología y la red de distribución en todo el mundo necesarios para competir eficazmente a escala mundial, la alianza se basa en la cultura de la innovación de Grupo Chrysler, establecida por primera vez por Walter P. Chrysler en 1925, así como la tecnología complementaria de Fiat, una empresa con un linaje que data desde 1899. Grupo Chrysler se convirtió en nuestra filial de Fiat el 21 de enero de 2014.

Sede central en Auburn Hills, Michigan, la línea de productos de Grupo Chrysler presenta algunos de los vehículos más reconocidos del mundo, incluyendo el Chrysler 300 y la Town & Country, Jeep Wrangler, y el Jeep Grand Cherokee, el Dodge Challenger y el Viper SRT, la Ram 1500 y el Fiat 500. Fiat contribuye con tecnología de clase mundial, plataformas y trenes motrices para los autos pequeños y medianos, permitiendo que Grupo Chrysler pueda ofrecer una amplia línea de productos, incluyendo vehículos amigables con el medio ambiente.

Contactos:

Media Inquiries

Gualberto Ranieri	Shawn Morgan	Miguel Ceballos
248.512.2226	248.512.2692	55.5081.7312

Investor Relations

Joe Veltri	Tim Krause
248.576.9257	248.512.2923

Anexos

Estos resultados financieros son presentados con bases preliminares y estarán sujetos a los resultados financieros incluidos en el reporte trimestral del Grupo Chrysler en la Forma 10-Q para el trimestre terminado el 30 de junio de 2014, que serán llenados con SEC.

Tabla 1: Reconciliación de Ingresos Neto (Pérdida) a Ingreso Neto Ajustado, Utilidad Operativa Modificada y UAFIDA Modificada

CHRYSLER GROUP LLC (\$Millones)	Q2	Q2	Q2 2014	H1	H1	H1 2014
	2014	2013	B/(W) Q2 2013	2014	2013	B/(W) H1 2013
Ingreso Neto (Pérdida)	619	507	112	(71)	673	(744)
<i>Sumar:</i>						
Pérdida en la Extinción de la deuda	-	23	(23)	504	23	481
Cargo del Memorandum de Entendimiento con el Sindicato	-	-	-	672	-	672
Ingreso Neto Ajustado	619	530	89	1,105	696	409
<i>Sumar (Deducir):</i>						
Ingreso de Gasto por interes	166	37	129	51	69	(18)
Gasto de interes neto	192	257	(65)	405	508	(103)
Otros Beneficios de perdidas de los empleados (Ganancias) \1	10	(18)	28	2	(30)	32
Reestructuración (Ingreso) Gasto, Neto y otros	(2)	2	(4)	8	-	8
Utilidad Operativa Modificada	985	808	177	1,571	1,243	328
<i>Sumar:</i>						
Gasto de Depreciación y Amortización \2	712	676	36	1,408	1,290	118
UAFIDA Modificada	1,697	1,484	213	2,979	2,533	446

\1 Representa costo de los intereses y retorno esperado de los activos planeados y amortización de pérdidas no reconocidas

\2 Excluye gastos de depreciación y amortización por vehículos en arrendamiento

Tabla 2: Reconciliación de Flujos de Efectivo Neto (utilizados en) Actividades Operativas y de Inversión a Flujo de Efectivo Libre

CHRYSLER GROUP LLC (\$Millones)	Q2	Q2	Q2 2014	H1	H1	H1 2014
	2014	2013	B/(W) Q2 2013	2014	2013	B/(W) H1 2013
Efectivo Neto Proveniente de Actividades Operativas	1,927	977	950	3,550	2,187	1,363
Efectivo Neto usado en actividades de inversión	(958)	(886)	(72)	(1,662)	(1,647)	(15)
Flujo de Efectivo Libre	969	91	878	1,888	540	1,348

Tabla 3: Reconciliación de efectivo a Efectivo neto industrial (Deuda)

CHRYSLER GROUP LLC (\$Millones)	Jun 30,	Mar 31,	Jun 30,
	2014	2014	2013
Efectivo	13,310	12,363	11,881
<i>Restar: Pasivos Financieros</i>	(12,979)	(12,914)	(12,537)
Efectivo Neto Industrial (Deuda)	331	(551)	(656)