

Presse-Information  
17. März 2021

- Es gilt das gesprochene Wort -

**Rede****Oliver Zipse****Vorsitzender des Vorstands der BMW AG****BMW Group Jahreskonferenz für das Geschäftsjahr 2020****München, 17. März 2021, 09:00 Uhr**

Guten Morgen auch von meiner Seite!

Zu Beginn unserer BMW Group Jahreskonferenz möchte ich den Blick gern etwas weiter öffnen. Warum ist mir das wichtig? Bei BMW entscheiden wir mit langfristiger Perspektive. Umso stärker müssen wir antizipieren, wie sich die Welt um uns herum verändert. Was sind die großen Top-Themen unserer Zeit, die uns alle bewegen und die gemeinsame Antworten erfordern?

Dazu fünf Thesen:

These 1:**Wirksamer Klimaschutz gelingt nur durch intensiven Technologie-Einsatz.**

Ich bin überzeugt: Wissenschaft und technologiebasierte Innovation sind der Schlüssel, um die Welt CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. Dazu ist es eine industrieweite Vernetzung notwendig, aktiv begleitet von der Politik. Vorbehalte, einseitige Technologiefestlegung und Interessenspolitik hemmen diesen Prozess. Für echte Fortschritte müssen wir dort die meisten Anstrengungen unternehmen, wo nachweisbar die größten Effekte liegen. Verzicht ist keine Lösung.

These 2:**Industrialisierung braucht das richtige Timing.**

Der Erfolg einer technischen Invention hängt zum einen von der Fähigkeit ab, sie unter hoch komplexen Bedingungen zu industrialisieren.

Zum anderen vom Zeitpunkt. Beides zusammen entscheidet, ob daraus eine Innovation entsteht, die sich am Markt durchsetzt. Physisches Industrialisieren bleibt auch im digitalen Zeitalter ein Wert für die Gesellschaft, zumal beide kongenial verschmelzen und daraus Fortschritt entsteht.

### These 3:

#### **Die Zukunft unseres Planeten verlangt Zirkularität.**

Jedes Jahr baut die Menschheit mehr als 100 Milliarden Tonnen Rohstoffe ab. Wer die knappen Ressourcen unserer Erde für sein Geschäftsmodell nutzen will, muss dafür gute Gründe vorbringen. Drehen wir das Narrativ um – von einer selbstverständlichen, nicht hinterfragten Nutzung von Primärmaterialien hin zum Primat von Sekundärmaterialien. Reduzieren wir Abhängigkeiten! Fragen wir vor jedem Ressourcen-Einsatz: Wie viel und wofür verwenden wir diese? Gibt es bessere Lösungen?

### These 4:

#### **Digitalisierung dient den Menschen.**

Digitalisierung ist längst commodity. Wir nutzen sie konsequent. Denken Sie an die Bilder, die uns in diesen Tagen der Mars Rover sendet. Wie diese Aufnahmen entstehen, ist zweitrangig. Was zählt, ist ihre Magie. Digitalisierung begleitet uns, sie erleichtert unser Leben. Wir alle erwarten, dass sie funktioniert – ohne groß in Erscheinung zu treten. Dabei muss sie menschlich sein und „menschlicher“ werden.

### These 5:

#### **Wachstum bleibt die wichtigste Währung der Wirtschaft.**

Globale Unternehmen müssen erkennen, wo Märkte sich hin bewegen – die progressiven wie die etablierten. In allen Märkten liegen Potenziale für Wachstum und Profitabilität.

Märkte entwickeln sich auch künftig differenziert – bei Tempo, Technologie und Rahmensetzung. Unternehmen mit einer ausgeprägten Fähigkeit,

unterschiedliche Märkte mit den richtigen Technologien und Produkten zu bedienen, haben die beste Perspektive für weiteres Wachstum und Profitabilität.

Diese Gedanken wollte ich vorab mit Ihnen teilen. Denn sie leiten unser Handeln bei der BMW Group.

Unser neuer BMW iX\* ist ein Beleg dafür. Er ist unser Innovations- und Technologieträger – ganz im Sinne dieser fünf Thesen. Entsprechend intensiv haben wir darauf hingearbeitet. Den richtigen Zeitpunkt für dieses hoch komplexe Fahrzeug zu wählen, war für uns Leitgedanke und Entscheidung zugleich. Der iX befähigt alle kommenden Fahrzeuge bei BMW. Ich bin ihn nun schon einige Male gefahren. Und ich kann Ihnen bestätigen: Er löst definitiv ein, was wir angekündigt haben: Ein echter BMW. Vollelektrisch. Bis zu 600 km Reichweite nach WLTP. Kurze Ladezeiten. Ein Erlebnisraum – voller Technologie. Aber man sieht und spürt sie nicht. Wir nennen das shy-tech. Alles ist intuitiv, einfach und menschlich. Ich bin sicher: Die Kunden werden das schätzen.

Wir verbinden mit dem BMW iX\* drei Dinge:

- Die Innovationskraft von BMW.
- Die Systemkompetenz von BMW.
- Die Fähigkeit von BMW zum richtigen Timing.

Unser Geschäftsfeld Individuelle Mobilität ist stark in Bewegung. Die Marktkapitalisierung unserer Branche ist im letzten Jahr regelrecht explodiert. Es gibt viele Versprechen. Viele Vorhaben. Relevante wie vermeintliche Handlungszwänge. Wir gehen auch jetzt – so wie schon immer – unseren eigenständigen BMW Weg. Wie dieser bis 2030 aussieht, das wollen wir Ihnen heute zeigen.

Rede Dr. Nicolas Peter.

Teil II der Rede Oliver Zipse.

Meine Damen und Herren,

seit August 2019 habe ich zusammen mit einem wirklich starken, neuen Vorstandsteam das Fundament für einen Neustart gelegt:

- Wir haben unseren Integrierten Nachhaltigkeitsansatz mit konkreten Zielen bis 2030 konform zum Pariser Klimaabkommen verabschiedet. Dabei ist das Ziel für unsere eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen noch einmal deutlich ambitionierter. Und wir unterziehen unser Handeln der externen Prüfung. Das belegt unser erster Integrierter Geschäftsbericht.
- Wir haben der Mannschaft Selbstvertrauen gegeben. BMW besitzt absolut alle Fähigkeiten für das Zeitalter der nachhaltigen Elektromobilität. Wir selbst haben dieses vor fast einem Jahrzehnt mit dem BMW i3\* begründet.
- Wir haben die Auswirkungen der Corona-Pandemie mit der BMW typischen Flexibilität gemeistert. Unser weltweiter Marktanteil ist in der Pandemie sogar gestiegen. Der BMW Teamgeist hat sich bewährt. Dafür danke ich unseren über 120.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern weltweit.

Und jetzt folgt der nächste große Hub.

Wir treiben die Transformation des Unternehmens gemäß des Hochlaufs der E-Mobilität mit hoher Geschwindigkeit voran. Ein Beispiel für unsere Technologie-Offensive ist der BMW iX\*. Dabei haben wir uns gedacht: Warum nicht ein Doppelpack?

Video-Einspieler Pieter Nota, Mitglied des Vorstands, Kunden, Marken, Vertrieb.

Und jetzt steht er live vor Ihnen! Wir zeigen den BMW i4\* heute zum allerersten Mal vollkommen ungetarnt. Pieter Nota hat es gesagt: Der vollelektrische i4\* kommt tief aus dem Herzen von BMW. Viele Kunden freuen sich darauf. Ein klares Zeichen, dass die Märkte jetzt bereit sind für E-Mobilität. Das hat uns die Entscheidung leicht gemacht, das elegante Gran Coupé drei Monate früher als geplant auf den Markt zu bringen.

BMW hat schon oft an großen Wendepunkten durch mutige Entscheidungen den Wandel eingeleitet. Unser gesamtes Produktangebot bei BMW, MINI und Rolls-Royce basiert auf technologischer Innovation. Es bildet die differenzierten Bedürfnisse ab, die unsere Kunden in den weltweiten Märkten haben. Genau darin liegt unsere Stärke in der aktuellen Phase der Transformation. Wir setzen BMW unter Strom und beschleunigen die Elektromobilität.

Hier ist unsere **Roadmap 2021 – 2023 – 2025**.

Auf unsere Technologie-Offensive haben wir uns mit der nötigen Tiefe und Präzision vorbereitet. In diesem Jahr sollen unsere xEVs um über 75 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegen. Dabei nimmt der vollelektrische Anteil weiter zu und soll sich gegenüber 2020 mehr als verdoppeln.

Bis Ende des Jahres wollen wir insgesamt mehr als eine Million elektrifizierte Fahrzeuge seit 2013 ausgeliefert haben.

2023 ist dann für uns ein Schlüsseljahr der E-Mobilität.

13 vollelektrische Modelle sind dann auf der Straße. Unsere BEVs platzieren wir in den volumenstärksten Segmenten. So können wir sehr schnell hochfahren und die Märkte entsprechend schnell mit BEVs beliefern. Dafür haben wir unsere Strukturen in den letzten Jahren befähigt. Andere konzentrieren sich auf einzelne Marktsegmente und Nischen. Wir hingegen gehen gezielt in die Breite

über alle Marktsegmente hinweg. Schon im Jahr 2023 werden wir in allen wesentlichen Segmenten jeweils mindestens ein vollelektrisches Modell auf der Straße haben – vom Kompaktsegment bis zur absoluten Luxusklasse. Das bedeutet: Wir bilden schon zum Ende von Phase II unserer Transformation alle wesentlichen Baureihen vollelektrisch ab. Das entspricht einer Abdeckung von rund 90 Prozent unserer Segmente. Einzelne Segmente könnten wir – Stichpunkt Regulatorik – bei Bedarf sogar ausschließlich mit vollelektrischen Modellen bedienen. Entscheidend ist: Wir gewährleisten zu jedem Zeitpunkt eine optimale Balance zwischen Produktangebot und Profitabilität. Ich sage es ganz klar: Sollte sich die Nachfrage in bestimmten Märkten bereits in den kommenden Jahren vollständig hin zu vollelektrischen Fahrzeugen verlagern – wir können liefern.

Ende 2025 werden wir dann insgesamt rund zwei Millionen vollelektrische Fahrzeuge ausgeliefert haben. Dazu steigern wir unseren Absatz bei BEV-Modellen in den nächsten Jahren pro Jahr um deutlich über 50 Prozent. Das ist mehr als das Zehnfache im Vergleich zum Jahr 2020. Auf dieses Wachstum haben wir uns sehr konzentriert und extrem konsequent vorbereitet. Wir können uns jederzeit flexibel auf Marktentwicklungen einstellen.

MINI wird als erste Marke der BMW Group vollelektrisch. MINI ist prädestiniert für die City und damit für E-Mobilität. 2025 kommt das letzte Modell mit Verbrenner-Variante auf den Markt. Anfang der 2030er Jahre wird MINI dann ausschließlich vollelektrisch sein.

Auch von Rolls-Royce können Sie ein vollelektrisches Angebot erwarten.

Als Industrie werden wir aktuelle und künftige Mobilitätsanforderungen nur mit einem technologie-offenen Ansatz für alle Antriebsformen lösen. Dieser umfasst auch e-fuels ebenso wie Wasserstoff. Er wird weltweit eine Alternative werden. Im nächsten Jahr wird es eine Kleinserie des BMW i Hydrogen NEXT geben.

Auch ein Serienfahrzeug können wir uns vorstellen. Dazu unterstützen wir den Aufbau einer Infrastruktur in Deutschland.

Unser Produktionsnetzwerk integriert die Elektrifizierung effizient und lautlos in unsere bestehende Werkestruktur. Mit unseren intelligenten Fahrzeug-Architekturen sind wir optimal in der Lage zu industrialisieren und zu skalieren: Eine Produktions-Struktur mit maximaler Abtauschflexibilität. So erschließen wir heute und in den nächsten Jahren das volle Potenzial der derzeit differenzierten Nachfrage weltweit.

BMW ist global. Wir sind in über 140 Märkten präsent. Es ist unrealistisch, dass sich in jedem Land zum selben Zeitpunkt dieselben Technologien durchsetzen. Von daher ist es auch betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll, trotz Nachfrage kein Angebot bereit zu halten, etwa weil für einige Technologien keine ausreichende Infrastruktur existiert. Bei uns folgen nach dem BMW X3 nun die volumenstarken BMW Modelle 7er, X1, 5er sowie der MINI Countryman – alle mit jeweils vier Antriebsvarianten, inkl. BEV-Modell. Technologie-Offenheit par excellence. 2022 wird jedes unserer vier Fahrzeugwerke in Deutschland mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug produzieren.

Video-Einspieler Milan Nedeljković, Mitglied des Vorstands, Produktion.

Ilka Horstmeier, Mitglied des Vorstands, Personal- und Sozialwesen, Arbeitsdirektorin.

Weltweit machen wir unsere Werke fit für den Hochlauf der Elektromobilität. Milan Nedeljković hat es gezeigt. Auch unser ältestes Werk wird elektrisch. Im Stammwerk München hat der Bau von Verbrennungsmotoren eine lange Tradition. Nun schauen wir nach vorn, indem wir diese Fertigung an die Standorte Steyr in Österreich und ins britische Hams Hall verlagern. Auf der Fläche des heutigen Motorenbaus entsteht bis 2026 eine hoch moderne, digitalisierte und flexible Fahrzeugmontage.

Unser Signal nach innen wie nach außen lautet: Wir verbinden den Wandel zur E-Mobilität nicht mit dem Abbau von Arbeitsplätzen, sondern mit dem Um- und Aufbau von Kompetenzen. Ilka Horstmeier hat die 4.000 Neueinstellungen genannt – trotz Corona-Pandemie und Transformation. Wir sind mitten in der größten Qualifizierungsoffensive der Unternehmensgeschichte.

Technologie ist unser Befähiger zur Klimaneutralität 2050. Das grünste Elektroauto der Welt wird ein BMW sein!

Unsere Kunden können sicher sein: Ihr BMW hat immer den geringsten CO<sub>2</sub>-Footprint in der Gesamtbetrachtung. Und das ist extrem anspruchsvoll. Gerade in den oberen Marktsegmenten mit hoher Zahlungsbereitschaft stellen die Kunden besondere Anforderungen an nachhaltige Produkteigenschaften ihres Fahrzeugs.

Luxus und Nachhaltigkeit sind eng miteinander verbunden. Auch deshalb sind wir im Luxussegment so erfolgreich. Im Corona-Jahr 2020 haben unsere Modelle der 7er und 8er Reihe sowie der X7 gegenüber 2019 um über 12 Prozent zugelegt. Seit 2018 sogar um mehr als 70 Prozent.

Wir blicken auf die ganze Wertschöpfungskette – und nicht nur auf die lokale Emission von Fahrzeugen. Wir verringern die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus – Lieferkette, Produktion, Nutzungsphase. In dieser Bandbreite senken wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug um mindestens ein Drittel gegenüber 2019. In der Produktion sind wir schon heute Benchmark. Bis 2030 senken wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug nun um weitere 80 Prozent.

Unsere Werke weltweit beziehen ihren Strom schon heute ausschließlich aus erneuerbaren Energien. iX\* und i4\* produzieren wir mit Strom aus heimischer Wasserkraft aus den Flüssen Isar und Lech. Dafür haben wir Direkt-

Lieferverträge geschlossen. In der Nutzungsphase wollen wir die CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen bis 2030 nun sogar um mehr als 40 Prozent senken.

Bleibt die Lieferkette. Ihr kommt bei der E-Mobilität eine besondere Bedeutung zu.

Video-Einspieler Andreas Wendt, Mitglied des Vorstands, Einkauf und Lieferantennetzwerk.

Wir setzen unseren gesamthaften Ansatz zusammen mit den Lieferanten um. Andreas Wendt hat es erklärt. Unsere Zulieferer verwenden nur noch Grünstrom für die Herstellung von Batteriezellen. Das haben wir vereinbart. In der Lieferkette würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug durch den Hochlauf der E-Mobilität bis 2030 eigentlich um mehr als ein Drittel ansteigen.

Wir drehen den Spieß bewusst um und senken sie stattdessen in diesem Zeitraum um mehr als 20 Prozent. Wir machen BMW nachhaltig. Und wir meinen es ernst.

Als High-Tech-Unternehmen forcieren wir technologische Innovationen. Frank Weber sagt: Unser neues BMW Operating System 8 ist das leistungsstärkste System zur Datenverarbeitung im Fahrzeug, das wir je entwickelt haben.

Video-Einspieler Frank Weber, Mitglied des Vorstands, Entwicklung.

Das BMW Operating System 8 kommt erstmals im BMW iX. Es bildet die Basis für die nächste Generation BMW iDrive. Und es ist das beste und sicherste User Interface für physische und digitale Funktionen im Auto, das es derzeit gibt. Jedes neue BMW Modell wird zu einem digitalen Kraftpaket. Over-the-air können die Kunden „Functions on Demand“ nachträglich installieren, kaufen oder buchen. Wir denken Mechanik und Digital immer zusammen. Wir

entwickeln Hardware und Software hoch integriert miteinander. Software unterstützt unsere Kunden, nimmt sich zurück und wird menschlicher. Das neue BMW iDrive beweist: Bei uns funktioniert Systemintegration. Diese Fähigkeit ist auch in der nächsten Phase unserer Transformation ab 2025 ausschlaggebend.

Zwischen 2025 und 2030 steigt die Wachstumskurve bei der Elektromobilität weiter an: Unsere BEVs werden in diesem Zeitraum pro Jahr im Schnitt um über 20 Prozent zulegen. Dazu starten wir 2025 ein grundlegend neues Produkt-Angebot.

Wir nennen es: **Die NEUE KLASSE.**

Der Name sagt einigen sicher etwas. Schon einmal – zu Beginn der 1960er Jahre – hat BMW einen ähnlich radikalen Umbruch in der Produktausrichtung unternommen. BMW erlebte mit der "Wiederentdeckung der sportlichen Mittelklasse" einen beispiellosen Aufschwung für die kommenden Jahrzehnte. Vor allem aber ging es damals um unsere Haltung und den unbedingten Willen zum Aufbruch. Genauso mutig und radikal gehen wir jetzt wieder vor.

Wir fragen uns:

- Wie muss ein BMW im Jahr 2030 sein?
- Was passt zu unseren Kunden?
- Was braucht – und was fordert die Gesellschaft?

Die NEUE KLASSE ist für uns der Nukleus, um das Auto von Grund auf neu zu denken. Dazu lösen wir uns von heutigen Segmenten und Architekturen. Wir revolutionieren die grundlegende Logik unseres Produktangebots. Das verbinden wir mit einer neuen Gesamtfahrzeug-Architektur für „E-Mobility first“. Auch ein elektrischer Antrieb auf Basis der Wasserstoff-Brennstoffzelle ist dabei denkbar.

Wir verstehen die NEUE KLASSE als eine Kombination aus:

- Einer vollständig neuen IT- und Software-Architektur.
- Einer neu entwickelten elektrischen Antriebs- und Batterie-Generation.
- Einem neuen Niveau von Nachhaltigkeit im Sinne einer Kreislaufwirtschaft.

Digitalisierung, Elektrifizierung und Nachhaltigkeit sind die maßgeblichen Merkmale der NEUEN KLASSE. Circular ist schon heute ein USP von BMW. Für die Modelle der NEUEN KLASSE haben wir ein Effizienz-Gebot definiert. Wir verwenden gezielt Sekundärmaterialien: recycelter Stahl, Kunststoff, Aluminium.

Das bedeutet: ein Paradigmenwechsel hin zu Secondary First – überall dort, wo die Qualität und die Verfügbarkeit der Materialien dies erlauben. Zirkularität ist für uns Anspruch und Versprechen zugleich. Wir stellen bei den Fahrzeugen der NEUEN KLASSE von vornherein sicher: Aus Rohstoffen, die mal ein Auto waren, kann wieder ein Auto werden. From cradle to cradle.

Sekundär geht deutlich über den Klimaschutz hinaus. Durch wirtschaftliches Recycling tragen wir dazu bei, die Ressourcen-Probleme der Welt zu lösen. Niemand kann das im Alleingang. Kreislaufwirtschaft erfordert branchenübergreifende Kooperationen. Seien Sie gespannt auf unser Visionsfahrzeug auf der IAA Mobility. Es gibt einen ersten Ausblick, wie wir Kreislaufwirtschaft und neue Modelle der Zusammenarbeit in Angriff nehmen.

Neben „E-Mobility first“ gilt für die NEUE KLASSE auch „Digital first“.

Wir entwickeln eine völlig neuartige User Experience, die es bislang in keinem Serienfahrzeug gibt. Und da jede Weltregion andere digitale Ökosysteme hat, nutzen wir regionalisierbare Technologie Stacks. Sie schneiden das Betriebssystem der Fahrzeuge auf die jeweiligen Gegebenheiten perfekt zu und

halten es durch permanente Updates „always fresh“. Unsere Kunden können über den Lebenszyklus Features buchen und konfigurieren.

Mit der NEUEN KLASSE schaffen wir ein emotionales Gesamterlebnis und sichern langfristig unsere Profitabilität.

Reichweite und Herstellkosten zielen auf das Niveau modernster Verbrennungsmotoren. Damit unterstreicht die NEUE KLASSE unseren klaren Anspruch einer EBIT-Marge im Zielkorridor von 8 bis 10 Prozent.

Fest steht schon heute: Die Fahrzeuge der NEUEN KLASSE werden echte BMWs sein. Sie sollen unsere Kunden überzeugen und begeistern.

2030 werden mindestens 50 Prozent unseres weltweiten Absatzes vollelektrisch sein. Insgesamt bringen wir in den nächsten rund zehn Jahren etwa zehn Millionen vollelektrische Fahrzeuge auf die Straße.

Wie schnell jeder einzelne Markt vorankommt, hängt von der vorhandenen Ladeinfrastruktur ab. In Asien zum Beispiel planen viele Länder die Infrastruktur beim Bau von Gebäuden gleich mit ein. Hier wollen wir auch in Europa gemeinsam schneller vorankommen.

Die NEUE KLASSE ist unser globales Produktangebot an die Märkte der Zukunft. Wir wachsen mit diesem einzigartigen Portfolio und beherrschen die notwendige Komplexität. Wir trauen uns viel zu. Wir denken weit voraus. Wir gehen tech-forward voran.

Auch für das Geschäftsjahr 2021 sind wir zuversichtlich. Im Januar und Februar knüpfen unsere Absatzzahlen nahtlos an das starke 4. Quartal 2020 an – mit deutlichen zweistelligen Zuwachsraten.

Presse-Information

Datum 17 März 2021

Thema Rede Oliver Zipse, Vorsitzender des Vorstands der BMW AG  
BMW Group Jahreskonferenz für das Geschäftsjahr 2020

Seite 13

Meine Damen und Herren,

ich bin immer wieder aufs Neue von unseren Produkten begeistert. Das Automobil in die Zukunft zu überführen, ist eine extrem spannende Aufgabe. Dafür braucht es Leidenschaft und Freude an Mobilität.

Das grünste Elektroauto soll ein BMW sein – und das kühnste Unternehmen – die BMW Group.

Anders gesagt: BMW wird elektrisch, digital und zirkulär.

Jetzt beantworte ich – zusammen mit meinem Vorstandsteam – gerne Ihre Fragen.

Vielen Dank!

Presse-Information

Datum 17 März 2021

Thema Rede Oliver Zipse, Vorsitzender des Vorstands der BMW AG  
BMW Group Jahreskonferenz für das Geschäftsjahr 2020

Seite 14

**\*Verbrauchs-/Emissionsangaben:****BMW iX xDrive50\*:**Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: < 21 kWh/100km im Testzyklus WLTP\*; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km.**BMW iX xDrive40\*:**Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert: < 20 kWh/100km im Testzyklus WLTP\*; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

\*Angaben zu Fahrleistungen, Energieverbrauch und Reichweite sind vorläufig und beruhen auf Prognosen.

**BMW i3 (120 Ah):**Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 13,1 NEFZ, 16,3-15,3 WLTP; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km**BMW i3s (120 Ah):** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 14,6-14,0 NEFZ, 16,6-16,3 WLTP; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km**MINI Cooper SE:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 0,0 l/100 km, Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9-14,9 NEFZ, 17,6-15,2 WLTP; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km**BMW i4:** Es handelt sich um ein Vorproduktionsmodell, für das noch keine Homologationswerte vorliegen.