BMW GROUP



30. SEPTEMBER 2026

QUARTALSMITTEILUNG

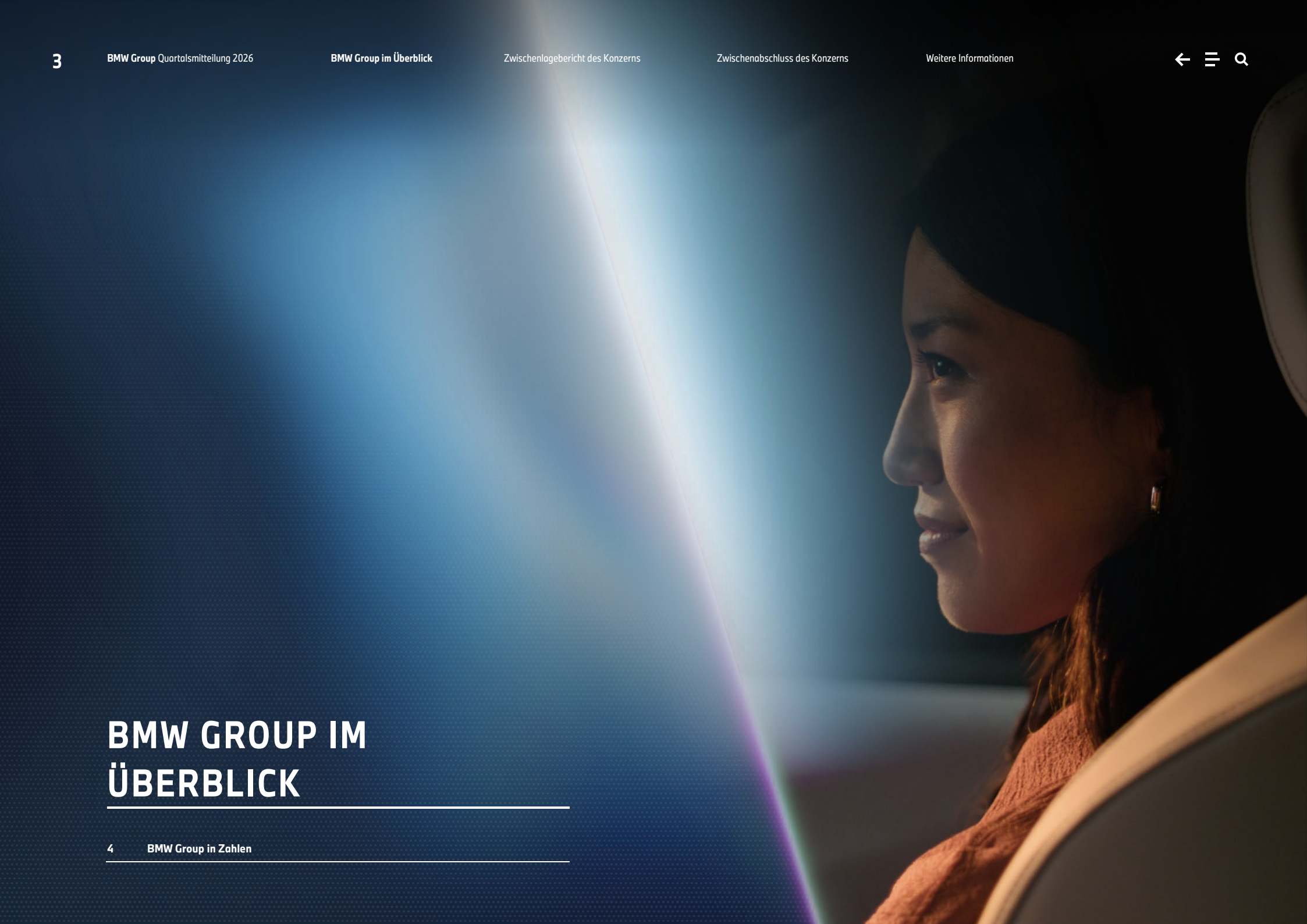
INHALT

3 **BMW Group im Überblick**

7 **Zwischenlagebericht des Konzerns**

25 **Zwischenabschluss des Konzerns**

35 **Weitere Informationen**



BMW GROUP IM ÜBERBLICK

4 **BMW Group in Zahlen**

BMW GROUP IN ZAHLEN

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
KONZERN							
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.083	2.329	– 10,6	6.128	8.056	– 23,9
SEGMENT AUTOMOBILE							
Auslieferungen	Einheiten	551.075	588.140	– 6,3	1.707.802	1.795.734	– 4,9
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	20,0	17,5	14,3	18,4	18,0	2,2
EBIT-Marge[1]	%	3,4	5,2	– 34,6	3,5	5,9	– 40,7
SEGMENT MOTORRÄDER							
Auslieferungen	Einheiten	46.605	53.247	– 12,5	149.452	159.156	– 6,1
EBIT-Marge[1]	%	4,8	7,9	– 39,2	11,0	10,8	1,9

WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
KONZERN							
EBT-Marge[2]	%	6,8	7,2	– 5,6	6,6	8,1	– 18,5
Ergebnis je Stammaktie[3,4]	€	2,46	2,74	– 10,2	7,19	8,97	– 19,8
Ergebnis je Vorzugsaktie[3,4]	€		2,74	–		8,98	–
SEGMENT AUTOMOBILE							
Free Cashflow	Mio. €	– 566	343	–	724	2.688	– 73,1

[1] Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.
[2] Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.
[3] Stamm-/Vorzugsaktien. Bei der Berechnung des Ergebnisses je Vorzugsaktie wird der Vorabgewinn (Mehrdividende) von 0,02 € je Vorzugsaktie anteilig auf die Quartale des entsprechenden Geschäftsjahres verteilt.
[4] Mit Satzungsänderung am 30. Juni 2026 wurden sämtliche Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in stimmberechtigte Stammaktien umgewandelt ↗ Aktienrückkaufprogramm.

WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
KONZERN							
Konzernumsatzerlöse	**Mio. €**	**30.452**	**32.314**	**– 5,8**	**92.718**	**99.999**	**– 7,3**
Automobile	Mio. €	26.669	28.510	– 6,5	80.990	87.164	– 7,1
Motorräder	Mio. €	688	755	– 8,9	2.396	2.522	– 5,0
Finanzdienstleistungen	Mio. €	10.160	9.607	5,8	30.148	29.711	1,5
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	3	3	–	9	9	–
Konsolidierungen	Mio. €	– 7.068	– 6.561	7,7	– 20.825	– 19.407	7,3
Konzernergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	**Mio. €**	**1.589**	**2.261**	**– 29,7**	**5.224**	**8.064**	**– 35,2**
Automobile	Mio. €	901	1.494	– 39,7	2.875	5.120	– 43,8
Motorräder	Mio. €	33	60	– 45,0	263	272	– 3,3
Finanzdienstleistungen	Mio. €	621	624	– 0,5	1.621	1.867	– 13,2
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	– 4	–	–	– 8	– 9	– 11,1
Konsolidierungen	Mio. €	38	83	– 54,2	473	814	– 41,9
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)	**Mio. €**	**2.083**	**2.329**	**– 10,6**	**6.128**	**8.056**	**– 23,9**
Automobile	Mio. €	853	1.388	– 38,5	2.678	4.905	– 45,4
Motorräder	Mio. €	32	59	– 45,8	260	270	– 3,7
Finanzdienstleistungen	Mio. €	639	644	– 0,8	1.647	1.836	– 10,3
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	667	300	–	1.493	772	93,4
Konsolidierungen	Mio. €	– 108	– 62	74,2	50	273	– 81,7
Steuern auf das Konzernergebnis	**Mio. €**	**– 635**	**– 632**	**0,5**	**– 1.808**	**– 2.344**	**– 22,9**
Konzernüberschuss	**Mio. €**	**1.448**	**1.697**	**– 14,7**	**4.320**	**5.712**	**– 24,4**

WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
SEGMENT AUTOMOBILE							
Auslieferungen	**Einheiten**	**551.075**	**588.140**	**– 6,3**	**1.707.802**	**1.795.734**	**– 4,9**
BMW	Einheiten	479.294	514.422	– 6,8	1.483.963	1.585.382	– 6,4
MINI	Einheiten	70.712	72.414	– 2,4	220.247	206.252	6,8
Rolls-Royce	Einheiten	1.069	1.304	– 18,0	3.592	4.100	– 12,4
Produktion	**Einheiten**	**511.419**	**618.566**	**– 17,3**	**1.778.930**	**1.857.174**	**– 4,2**
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN							
Neuverträge Leasing/Finanzierung		**426.575**	**450.935**	**– 5,4**	**1.292.663**	**1.275.607**	**1,3**

ZWISCHENLAGEBERICHT DES KONZERNS

8	**Finanzielle Leistung**
8	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
18	Segment Finanzdienstleistungen
19	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20	**Prognose, Risiko- und Chancenmanagement**
20	Prognose
24	Risiko- und Chancenmanagement

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

FINANZIELLE LEISTUNG

BMW Group wächst in Europa und den USA, herausforderndes Marktumfeld in China prägt weiterhin weltweite Absatzentwicklung
Die BMW Group erzielte im dritten Quartal 2026 in der Vertriebsregion Europa (+2,6%) und den USA (+2,5%) ein Absatzwachstum. Im US-Markt entwickelte sich die Marke BMW dabei erneut besser als der Gesamtmarkt. Die Absatzentwicklung in der Vertriebsregion China entsprach dem sich stark negativ entwickelnden Gesamtmarkt (–24,6%) und führte zu einem deutlichen Rückgang der Auslieferungen (–24,8%). Dies prägte auch die weltweite Absatzentwicklung. Insgesamt lieferte die BMW Group im dritten Quartal 551.075 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2025: 588.140 Automobile/–6,3%). In den ersten neun Monaten des Jahres beliefen sich die Auslieferungen auf 1.707.802 Fahrzeuge (2025: 1.795.734 Automobile/–4,9%).

Die Elektromobilität gewinnt für die BMW Group weiter an Bedeutung. Die Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge (BEV*) stiegen im dritten Quartal weltweit um 7,2% auf 110.257 Einheiten. In Europa legte der BEV-Absatz im gleichen Zeitraum mit einem Plus von 37,5% um mehr als ein Drittel zu. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den weltweiten Auslieferungen stieg auf 20,0% (2025: 17,5%). In der Vertriebsregion Europa lag der BEV-Anteil bei 34,7% (2025: 25,9%).

Die finanzielle Entwicklung spiegelte die Absatzentwicklung, insbesondere auf dem chinesischen Automobilmarkt, sowie die hohe weltweite Wettbewerbsintensität wider. Vor diesem Hintergrund erzielte die BMW Group im dritten Quartal 2026 ein Konzernergebnis vor Steuern in Höhe von 2.083 Mio.€ (2025: 2.329 Mio. €/–10,6%). Die EBT-Marge betrug 6,8% (2025: 7,2%/–0,4 Prozentpunkte). In den ersten neun Monaten erreichte das Vorsteuerergebnis im Konzern 6.128 Mio. € (2025: 8.056 Mio. €/–23,9%) mit einer EBT-Marge von 6,6% (2025: 8,1%/–1,5 Prozentpunkte). Die EBIT-Marge im Segment Automobile lag im dritten Quartal 2026 bei 3,4% (2025: 5,2%) und für den Zeitraum von Januar bis September bei 3,5% (2025: 5,9%).

Die BMW Group setzt den Hochlauf der NEUEN KLASSE konsequent über alle Antriebssysteme hinweg fort. Bis Ende 2027 werden mehr als 40 neue oder überarbeitete Modelle vorgestellt. Technologieoffenheit und die Flexibilität seiner globalen Wertschöpfungskette sind wichtige Stärken des Unternehmens im Wettbewerb. Flankiert von strukturellen Effizienzmaßnahmen und einem konsequenten Kosten- und Investitionsmanagement verfügt die BMW Group über die Voraussetzungen für künftiges Ergebniswachstum.

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Das Wachstum der Weltwirtschaft erwies sich auch im dritten Quartal 2026 als widerstandsfähig – trotz anhaltender handelspolitischer Spannungen, geopolitischer Konflikte und steigender Zinsen. In den USA blieb die wirtschaftliche Entwicklung solide, wurde aber vor allem durch die hohen Investitionen in künstliche Intelligenz getragen. In Europa stieg die Wirtschaftsleistung leicht an. In den USA und Europa blieb die Inflation aufgrund der gestiegenen Energiepreise infolge des Nahostkonflikts auf erhöhtem Niveau, woraufhin die Zentralbanken die Zinsen anhoben. In China blieb das Wachstum im Berichtszeitraum insgesamt im Zielkorridor der Regierung und gewann im dritten Quartal leicht an Dynamik. Robuste Exporte stützten die wirtschaftliche Entwicklung, gerieten jedoch zunehmend unter Druck, während der Binnenkonsum weiterhin verhalten blieb.

* BEV: Battery Electric Vehicle; PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der weltweite Automobilmarkt entwickelte sich in den ersten neun Monaten 2026 leicht rückläufig. In Europa verzeichneten die Automobilmärkte insgesamt ein moderates Wachstum. In den USA lag der Automobilmarkt per September 2026 knapp unter Vorjahresniveau. Der Rückgang konzentrierte sich jedoch vor allem auf das erste Quartal, während sich die Entwicklung im zweiten und dritten Quartal deutlich stabilisierte. Hintergrund waren Vorzieheffekte im US-Markt im ersten Quartal 2025, als Fahrzeugkäufe in Erwartung möglicher Importzölle vorgezogen wurden, wodurch die Vergleichsbasis erhöht ist. Zusätzlich dämpfte das Auslaufen der Steuergutschriften für elektrifizierte Fahrzeuge deren Nachfrage. Signifikant rückläufig entwickelte sich der Markt in China, insbesondere infolge von Förderkürzungen für NEV[1] sowie einer anhaltenden Konsumzurückhaltung. Als Folge überlagerte der starke Rückgang in China die positive Entwicklung in Europa und einigen asiatischen Märkten und führte dazu, dass der Weltmarkt insgesamt rückläufig war.

Das starke Marktwachstum in Italien, Spanien und UK wurde durch staatliche Fördermaßnahmen für Elektromobilität, attraktive Kaufanreize sowie eine zunehmende Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen vor allem aus China unterstützt.

Für die größten Automobilmärkte ergab sich für das dritte Quartal 2026 und per September 2026 folgendes Bild:

	3. Quartal Veränderung zum Vorjahr in %[2]	1. Januar bis 30. September Veränderung zum Vorjahr in %[2]
EU 27[3]	+ 5,8	+ 5,7
davon Deutschland	+ 4,3	+ 5,3
davon Frankreich	+ 9,7	+ 4,0
davon Italien	+ 6,8	+ 9,1
davon Spanien	+ 7,6	+ 6,5
Vereinigtes Königreich (UK)	+ 12,2	+ 10,2
USA	+ 1,5	– 0,9
China	– 24,6	– 21,8
Japan	+ 2,6	+ 1,7
Südkorea	+ 10,9	– 1,4
Gesamt[4]	**– 4,3**	**– 3,4**

[1] New Energy Vehicle.
[2] Der Gesamtmarkt umfasst länderspezifisch alle Fahrzeuggruppen, für die im BMW Group Portfolio ein Angebot existiert.
[3] EU 27 inklusive Norwegen.
[4] Schätzzahl.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

KONZERNÜBERBLICK

BMW Group mit Wachstum in Europa und den USA – Rückgang in China prägt Absatzentwicklung
Die BMW Group erzielte im dritten Quartal 2026 ein Absatzwachstum in der Vertriebsregion Europa (+2,6%) und den USA (+2,5%). Der sich stark negativ entwickelnde Gesamtmarkt in China führte zu einem deutlichen Absatzrückgang in der Vertriebsregion (–24,8%). Die Entwicklung in China prägte damit auch die gesamte Absatzentwicklung des Unternehmens.

Insgesamt lieferte die BMW Group im dritten Quartal 551.075 Automobile aus (2025: 588.140 Automobile/–6,3%). In den ersten neun Monaten des Jahres lagen die Auslieferungen bei 1.707.802 Automobilen (2025: 1.795.734 Automobile/–4,9%).

Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) stieg im dritten Quartal 2026 um 7,2% auf 110.257 Einheiten (2025: 102.854 Automobile). Besonders stark entwickelte sich die Vertriebsregion Europa. Dort legten die BEV-Auslieferungen um 37,5% zu und setzten den positiven Trend der Vorquartale fort. In den ersten neun Monaten 2026 lieferte die BMW Group weltweit 314.552 vollelektrische Automobile aus (2025: 323.437 Automobile/–2,7%). Im Vergleich zum Vorjahr war das erste Quartal 2026 noch vom Auslaufen staatlicher Kaufanreize in den USA und China beeinflusst und führte im gesamten Berichtszeitraum zu einem leichten Rückgang.

Im Segment Finanzdienstleistungen stieg die Zahl der neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträge in den ersten neun Monaten 2026 leicht auf 1.292.663 Verträge (2025: 1.275.607 Verträge/+1,3%). Der Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen stieg auf 5.052.016 Fahrzeuge zum 30. September 2026 (31. Dezember 2025: 4.928.876 Fahrzeuge/+2,5%).

Konzernergebnis vor Steuern im dritten Quartal moderat und in den ersten neun Monaten deutlich unter Vorjahr
Die Umsatzerlöse im Konzern beliefen sich im dritten Quartal auf 30.452 Mio. € (2025: 32.314 Mio. €/–5,8%, währungsbereinigt –7,7%) und in den ersten neun Monaten auf 92.718 Mio. € (2025: 99.999 Mio. €/–7,3%, währungsbereinigt –6,6%).

Die Umsatzerlöse lagen damit sowohl im dritten Quartal als auch in den ersten neun Monaten moderat unter der jeweiligen Vorjahresperiode. Hauptgründe für die Umsatzentwicklung waren das geringere Absatzvolumen, insbesondere in China, sowie eine weltweit hohe Wettbewerbsintensität im Automobilgeschäft. Positive Währungseffekte im dritten Quartal, insbesondere aus dem chinesischen Renminbi, wurden in den ersten neun Monaten 2026 durch negative Effekte, im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem koreanischen Won sowie dem japanischen Yen, überkompensiert. Im Segment Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse durch das gewachsene Leasingportfolio sowohl im dritten Quartal als auch in den ersten neun Monaten 2026. Bedingt durch die Steigerung im Leasingneugeschäft lagen die Umsatzeliminierungen jeweils über dem Vorjahr.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im dritten Quartal moderat auf 26.303 Mio. € (2025: 27.714 Mio. €/–5,1%) sowie in den ersten neun Monaten 2026 moderat um 5,4% auf 79.772 Mio. € (2025: 84.323 Mio. €). Zum Rückgang trugen niedrigere Herstellungskosten im Segment Automobile bei. Daneben wirkte im dritten Quartal die Beilegung der Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit dem Integrierten Bremssystem umsatzkostenreduzierend. Aufwendungen aus Zollerhöhungen in den USA reduzierten die EBIT-Marge im Automobilgeschäft um rund 1,25 Prozentpunkte sowohl im dritten Quartal (2025: rund 1,75 Prozentpunkte) als auch in den ersten neun Monaten 2026 (2025: rund 1,5 Prozentpunkte).

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen im dritten Quartal mit 1.790 Mio. € moderat unter dem Vorjahresniveau (2025: 1.921 Mio. €/–6,8%). In den ersten neun Monaten 2026 kumulierten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf 5.504 Mio. €. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht dies einem moderaten Rückgang (2025: 5.941 Mio. €/–7,4%). Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den Technologien der NEUEN KLASSE sowie der Entwicklung und Markteinführung von neuen Modellen wie dem BMW i3* und von Nachfolgemodellen für den BMW X5*, den BMW 3er und den BMW 7er.

* ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Die Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzern stiegen im dritten Quartal im Vergleich zum Vorjahr vor allem wegen höherer Abschreibungen und einer geringeren Aktivierungsquote deutlich um 14,9%; in den ersten neun Monaten erhöhten sie sich moderat um 9,1%.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen im dritten Quartal leicht auf 2.480 Mio. € (2025: 2.558 Mio. €/–3,0%) und in den ersten neun Monaten 2026 moderat auf 7.257 Mio. € (2025: 7.647 Mio. €/–5,1%) zurück.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen war im Vorjahresvergleich in den ersten neun Monaten durch Zuführungen zu Rückstellungen im Segment Finanzdienstleistungen geprägt.

Aufgrund der zuvor beschriebenen Belastungen lag das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern im dritten Quartal bei 1.589 Mio. € (2025: 2.261 Mio. €/–29,7%); in den ersten neun Monaten 2026 bei 5.224 Mio. € (2025: 8.064 Mio. €/–35,2%).

Das Finanzergebnis belief sich in den Monaten Juli bis September 2026 auf 494 Mio. € (2025: 68 Mio. €) und in den ersten neun Monaten auf 904 Mio. € (2025: –8 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten im Wesentlichen positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften insbesondere im ersten und dritten Quartal 2026.

Das Ergebnis vor Steuern lag im dritten Quartal mit 2.083 Mio. € (2025: 2.329 Mio. €/–10,6%) moderat und in den ersten neun Monaten 2026 mit 6.128 Mio. € (2025: 8.056Mio. €/–23,9%) deutlich unter Vorjahr.

Die EBT-Marge betrug im dritten Quartal 6,8% (2025: 7,2%/–0,4 Prozentpunkte). In den ersten neun Monaten 2026 erreichte sie 6,6% (2025: 8,1%/–1,5 Prozentpunkte).

BMW Group - Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen[1]	1.790	1.921	– 6,8	5.504	5.941	– 7,4
Abschreibung auf Entwicklungskosten	717	491	46,0	2.095	1.522	37,6
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	– 676	– 818	– 17,4	– 1.968	– 2.302	– 14,5
Forschungs- und Entwicklungskosten	**1.831**	**1.594**	**14,9**	**5.631**	**5.161**	**9,1**

in %	3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %-Punkten	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote[2]	5,9	5,9	–	5,9	5,9	–
Aktivierungsquote[3]	37,8	42,6	– 4,8	35,8	38,7	– 2,9

[1] Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten, bereinigt um planmäßige Abschreibungen sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten.
[2] Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.
[3] Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Aktienrückkaufprogramm
Durch Beschluss der Hauptversammlung der BMW AG vom 14. Mai 2025 ist der Vorstand bis zum 13. Mai 2030 ermächtigt worden, eigene Aktien mit einem Anteil von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals, oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals über die Börse zu erwerben.

Am 20. Mai 2025 hat der Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 ein drittes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten).

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wurde am 8. Dezember 2025 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis zum 8. Dezember 2025 7.498.153 Stamm- und 1.773.313 Vorzugsaktien zurückgekauft. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 750 Mio. € gezahlt.

Die zweite Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wurde am 26. Juni 2026 erfolgreich abgeschlossen. Im Rahmen dieser zweiten Tranche wurden im Zeitraum vom 2. Januar 2026 bis zum 26. Juni 2026 8.252.475 Stammaktien zurückgekauft. Für die im Rahmen dieser Tranche zurückgekauften Aktien wurde ein Gesamtkaufpreis (ohne Erwerbsnebenkosten) von rund 625 Mio. € gezahlt.

Die dritte und letzte Tranche dieses dritten Aktienrückkaufprogramms mit einem Volumen von 625 Mio. € startete am 1.Juli 2026. Das Programm wird bis zum 30. November 2026 abgeschlossen sein.

Die BMW AG hält zum 30. September 2026 24.676.720 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 24.676.720 € entsprechen. Von den zurückgekauften Aktien wurden bereits 589.020 Stammaktien für das Mitarbeiteraktienprogramm 2025 verwendet. Die gehaltenen Aktien bilden 4,01% des Grundkapitals zum 30. September 2026.

Am 16. Dezember 2025 hat der Vorstand beschlossen, der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 13. Mai 2026 sowie einer am selben Tag stattfindenden gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre die 1:1-Umwandlung sämtlicher Vorzugsaktien in Stammaktien vorzuschlagen. Die ordentliche Hauptversammlung der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) sowie die gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre am 13. Mai 2026 haben beschlossen, sämtliche Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in stimmberechtigte Stammaktien umzuwandeln. Die entsprechende Satzungsänderung wurde am 30. Juni 2026 in das Handelsregister des Amtsgerichts München eingetragen. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt weiterhin 615.810.431 € und besteht nunmehr aus 615.810.431 auf den Inhaber lautenden Stammaktien mit einem Nennbetrag von jeweils 1 €.

Finanzierungsaktivitäten
Bis zum 30. September 2026 wurden Anleihen in Höhe von 12,8 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch zwei Euro-Benchmarkanleihen, eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe, eine Anleihe in Schweizer Franken, zwei 144A-Anleihen in US-Dollar, eine Anleihe in kanadischen Dollar und eine Panda Bond Anleihe in chinesischen Renminbi. Darüber hinaus wurden Asset-Backed-Finanzierungen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 10,1 Mrd. € in folgenden Ländern vorgenommen oder verlängert: Australien, China, Deutschland, Japan, Kanada, Südkorea, UK und USA.

Zum 30. September 2026 lag die Liquidität des Konzerns bei 19,8 Mrd. € (31. Dezember 2025: 19,5 Mrd. €).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

SEGMENT AUTOMOBILE

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
Auslieferungen[1]	Einheiten	551.075	588.140	– 6,3	1.707.802	1.795.734	– 4,9
Produktion	Einheiten	511.419	618.566	– 17,3	1.778.930	1.857.174	– 4,2
Umsatzerlöse	Mio. €	26.669	28.510	– 6,5	80.990	87.164	– 7,1
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	Mio. €	901	1.494	– 39,7	2.875	5.120	– 43,8
EBIT-Marge[1]	%	3,4	5,2	– 34,6	3,5	5,9	– 40,7
Ergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. €	853	1.388	– 38,5	2.678	4.905	– 45,4

BMW Group wächst in Europa und den USA – China weiter rückläufig
Die BMW Group erzielte im dritten Quartal 2026 Absatzwachstum in der Vertriebsregion Europa (+2,6%) und den USA (+2,5%). Im US-Markt entwickelte sich die Marke BMW besser als der Gesamtmarkt. Die Absatzentwicklung in der Vertriebsregion China entsprach dem sich stark negativ entwickelnden Gesamtmarkt (–24,6%) und führte zu einem deutlichen Rückgang bei den Auslieferungen (–24,8%). Dies prägte auch die weltweite Absatzentwicklung des Unternehmens. Insgesamt lieferte die BMW Group im dritten Quartal 551.075 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2025: 588.140 Automobile/–6,3%). Von Januar bis September lagen die Auslieferungen bei 1.707.802 Automobilen (2025: 1.795.734 Automobile/–4,9%).

BEV-Absatz steigt im dritten Quartal – NEUE KLASSE Hochlauf gewinnt an Dynamik
Die vollelektrischen Automobile (BEV) der BMW Group erzielten im dritten Quartal 2026 eine positive Absatzentwicklung. Unterstützt vom dynamischen Hochlauf der NEUEN KLASSE und von der weiterhin hohen Nachfrage nach vollelektrischen MINI Modellen stiegen die weltweiten BEV-Auslieferungen um 7,2% auf 110.257 Automobile (2025: 102.854 Automobile). Besonders positiv entwickelte sich dabei die Vertriebsregion Europa. Dort erzielte der BEV-Absatz ein Plus von 37,5% und lag mit 81.941 Automobilen deutlich über dem Vorjahr (2025: 59.601 Automobile). Der BEV-Anteil an den Gesamtauslieferungen stieg in der Vertriebsregion Europa auf 34,7% (2025: 25,9%). Weltweit lag der BEV-Anteil im dritten Quartal bei 20,0% (2025: 17,5%).

In den ersten neun Monaten 2026 gingen die weltweiten Auslieferungen vollelektrischer Automobile um 2,7% auf 314.552 Automobile zurück (2025: 323.437 Automobile). Im Vergleich zum Vorjahr war das erste Quartal 2026 noch vom Auslaufen staatlicher Kaufanreize in den USA und China beeinflusst und führte im gesamten Berichtszeitraum zu einem leichten Rückgang. Gleichzeitig setzte der neue BMW iX3[2] seit Beginn seiner Markteinführung im zweiten Quartal 2026 wichtige Wachstumsimpulse. In China wird er ab Ende 2026 verfügbar sein. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen erhöhte sich auf 18,4% (2025: 18,0%).

Die Auslieferungen elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV) lagen im dritten Quartal 2026 mit 150.798 Einheiten auf Vorjahresniveau (2025: 151.256 Automobile/–0,3%). In Europa betrug der Anteil der elektrifizierten Automobile an den Gesamtauslieferungen im dritten Quartal 46,9% (2025: 41,8%). Damit war fast jedes zweite in der Vertriebsregion Europa verkaufte Fahrzeug der BMW Group elektrifiziert. In den ersten neun Monaten des Jahres lieferte das Unternehmen insgesamt 446.205 BEV- und PHEV-Modelle an Kundinnen und Kunden aus (2025: 470.287

[1] Bedeutsamster Leistungsindikator.
[2] ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Automobile/–5,1%). Elektrifizierte Fahrzeuge hatten damit einen Anteil von 26,1% an den Gesamtauslieferungen (2025: 26,2%).

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
BEV	314.552	323.437	– 2,7
PHEV	131.653	146.850	– 10,3
xEV (Gesamt)	**446.205**	**470.287**	**– 5,1**
in %			
BEV-Anteil	18,4	18,0	2,3
PHEV-Anteil	7,7	8,2	– 5,7
xEV-Anteil	**26,1**	**26,2**	**– 0,2**

Marke BMW erzielt Absatzplus in Europa und den USA

Die Marke BMW erzielte im dritten Quartal 2026 in der Vertriebsregion Europa (+1,2%) und in den USA (+3,4%) jeweils ein Absatzplus. Im US-Markt entwickelte sich BMW erneut besser als der Gesamtmarkt. Insgesamt lieferte BMW im dritten Quartal 479.294 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2025: 514.422 Automobile/–6,8%). In den ersten neun Monaten des Jahres lagen die Auslieferungen bei 1.483.963 Automobilen (2025: 1.585.382 Automobile/–6,4%).

Im Berichtszeitraum erfreuten sich insbesondere die Modelle der BMW X-Familie einer hohen Beliebtheit. Das stärkste Wachstum verzeichneten die Baureihen BMW X3/X4* mit einem Plus von 16,1%. Wesentlichen Anteil daran hatte der neue BMW iX3*. Nach der erfolgreichen Markteinführung des ersten Modells der NEUEN KLASSE folgt die schrittweise Einführung weiterer Modelle wie dem BMW 7er und dem BMW X5*, die sowohl mit Verbrennungs- als auch vollelektrischem Antrieb angeboten werden, sowie dem neuen BMW iX4*. Im Oktober hatte der BMW 3er mit der vollelektrischen Variante BMW i3* seine Markteinführung. Auch die Varianten mit Verbrennungsmotor sind bereits bestellbar und treffen auf eine hohe Kundennachfrage.

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen*

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
BMW 1er/2er	138.788	158.047	– 12,2
BMW 3er/4er	308.937	355.957	– 13,2
BMW 5er/6er	179.282	220.741	– 18,8
BMW 7er/8er	30.270	39.273	– 22,9
BMW Z4	6.842	7.852	– 12,9
BMW X1/X2	310.714	319.613	– 2,8
BMW X3/X4	266.397	229.516	16,1
BMW X5/X6	185.000	182.322	1,5
BMW X7	36.829	40.866	– 9,9
BMW iX	16.789	25.463	– 34,1
BMW XM	4.115	5.732	– 28,2
BMW gesamt	**1.483.963**	**1.585.382**	**– 6,4**
davon BEV	232.197	249.194	– 6,8
davon PHEV	131.645	146.754	– 10,3

* ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

BMW Group – Auslieferungen nach Vertriebsregionen und Märkten[1]

in Einheiten	3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
Vertriebsregion Europa[2]	235.836	229.780	2,6	733.051	701.584	4,5
davon Deutschland	75.341	72.793	3,5	217.584	202.912	7,2
davon UK	43.425	42.390	2,4	133.185	129.147	3,1
Vertriebsregion Amerika	129.603	126.286	2,6	374.495	364.146	2,8
davon USA	107.130	104.539	2,5	308.586	298.365	3,4
Vertriebsregion China	114.445	152.215	– 24,8	376.444	481.221	– 21,8
Vertriebsregion Asien-Pazifik, Osteuropa, Mittlerer Osten, Afrika	71.152	79.842	– 10,9	223.701	248.703	– 10,1
Sonstige	39	17	–	111	80	38,8
Gesamt	**551.075**	**588.140**	**– 6,3**	**1.707.802**	**1.795.734**	**– 4,9**

MINI mit Absatzplus im Neun-Monats-Zeitraum

Die Marke MINI steigerte ihre weltweiten Auslieferungen in den ersten neun Monaten 2026 um 6,8% auf 220.247 Automobile (2025: 206.252 Automobile). Zu der Entwicklung trugen sowohl die vollelektrischen Modelle als auch die Modelle mit Verbrennungsmotor der Marke bei. Im dritten Quartal lieferte MINI weltweit 70.712 Automobile aus (2025: 72.414 Automobile/–2,4%). Der BEV-Absatz der Marke stieg im Zeitraum von Januar bis September um 11,5% auf 81.932 Einheiten (2025: 73.467 Automobile). Damit erhöhte sich der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen der Marke auf 37,2% (2025: 35,6%).

Beliebtestes Modell im Berichtszeitraum war der MINI Countryman[3], der sowohl mit Verbrennungs- als auch mit vollelektrischem Antrieb angeboten wird. Mehr als jedes dritte ausgelieferte Fahrzeug der Modellreihe entfiel dabei auf die vollelektrische Variante.

Rolls-Royce: Markteinführung des Spectre Series II[3] beginnt

Rolls-Royce lieferte im bisherigen Jahresverlauf weltweit 3.592 handgefertigte Luxusautomobile an Kundinnen und Kunden aus (2025: 4.100 Automobile/–12,4%). Im dritten Quartal wurden weltweit 1.069 Automobile in Kundenhand übergeben (2025: 1.304 Automobile/–18,0%). Die Zahl der Auslieferungen entspricht angesichts der Belastungen in bestimmten Regionen den Erwartungen der Marke. Im bisherigen Jahresverlauf blieb der Rolls-Royce Cullinan[3] das gefragteste Modell.

Die Marke setzt ihre Investitionen in das exklusive Produktportfolio fort: Nach dem Produktionsende des Spectre Series I begann im dritten Quartal die Produktion des Spectre Series II[3]. Im September begann das besonders anspruchsvolle weltweite Erprobungsprogramm für Project Nightingale. Die Produktion dieses außergewöhnlichen Rolls-Royce Cabriolets wird auf 100 Exemplare begrenzt sein.

[1] Seit 2026 erfolgt die Berichterstattung nach Vertriebsregionen. Diese sind unabhängig von geografischen Regionen definiert. Vorjahreswerte sind entsprechend der Vertriebsregionen angepasst.
[2] Europäische Union, UK, Schweiz und Norwegen.
[3] ↗ Verbrauchs- und CO_2-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

EBIT-Marge bei 3,4% im dritten Quartal und bei 3,5% in den ersten neun Monaten 2026

Im Segment Automobile beliefen sich die Umsatzerlöse im dritten Quartal auf 26.669 Mio. € (2025: 28.510 Mio. €/–6,5%, währungsbereinigt –8,5%); in den ersten neun Monaten 2026 auf 80.990 Mio. € (2025: 87.164 Mio. €/–7,1%, währungsbereinigt –6,5%). Die Umsatzerlöse lagen somit sowohl im dritten Quartal als auch in den ersten neun Monaten 2026 moderat unter der jeweiligen Vorjahresperiode. Ein geringeres Absatzvolumen und der starke Wettbewerb im weltweiten Automobilgeschäft, insbesondere in China, belasteten die Umsatzentwicklung im Segment Automobile. Des Weiteren wirkten in den ersten neun Monaten negative Währungseffekte im Wesentlichen aus dem US-Dollar, dem koreanischen Won sowie dem japanischen Yen. Im dritten Quartal wirkten dagegen im Wesentlichen positive Währungseffekte aus dem chinesischen Renminbi.

Die Umsatzkosten im Segment Automobile verringerten sich im dritten Quartal um 5,8% auf 23.770 Mio. € (2025: 25.238 Mio. €) und betrugen in den ersten neun Monaten 2026 72.276 Mio. € (2025: 76.061 Mio. €/–5,0%). Sowohl im Zeitraum Juli bis September als auch in den ersten neun Monaten 2026 lagen die Umsatzkosten damit moderat unter dem jeweiligen Vorjahresniveau, was neben dem Volumenrückgang auf gesunkene Materialkosten zurückzuführen ist. Daneben wirkte im dritten Quartal die Beilegung der Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit dem Integrierten Bremssystem umsatzkostenreduzierend. Aufwendungen aus Zollerhöhungen in den USA reduzierten die EBIT-Marge im Automobilgeschäft um rund 1,25 Prozentpunkte sowohl im dritten Quartal (2025: rund 1,75 Prozentpunkte) als auch in den ersten neun Monaten 2026 (2025: rund 1,5 Prozentpunkte).

In den Umsatzkosten waren in den Monaten Juli bis September planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 0,3 Mrd. € (2025: 0,3 Mrd. €) und entsprechend kumuliert in den ersten neun Monaten in Höhe von rund 0,9 Mrd. € (2025: 0,9 Mrd. €) enthalten. Dies entspricht einem negativen Effekt auf die EBIT-Marge von 1,2 Prozentpunkten bezogen auf das dritte Quartal 2026 und auf die ersten neun Monate 2026. Zudem wirkten höhere Abschreibungen auf Sachanlagen sowie auf die aktivierten Eigenleistungen in den Forschungs- und Entwicklungskosten umsatzkostenerhöhend.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen im dritten Quartal im Vergleich zum Vorjahr leicht um 73 Mio. € (2026: 1.922 Mio. €; 2025: 1.995 Mio. €/–3,7%) sowie in den ersten neun Monaten moderat um 386 Mio. € (2026: 5.691 Mio. €; 2025: 6.077 Mio. €/–6,4%) zurück.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern belief sich im dritten Quartal 2026 auf 901 Mio. € (2025: 1.494 Mio. €/–39,7%) und lag damit in den ersten neun Monaten des Jahres bei 2.875 Mio. € (2025: 5.120 Mio. €/–43,8%). Erwartungsgemäß wirkten im Vergleich zur jeweiligen Vorjahresperiode die Belastungen durch die negative Marktentwicklung vor allem in China, erhöhte Abschreibungen sowie negative Währungseffekte. Die Belastungen konnten durch Einsparungen auf der Kostenseite gedämpft werden.

Die EBIT-Marge lag im dritten Quartal mit 3,4% unter dem Vorjahr (2025: 5,2%). Für die ersten neun Monate 2026 betrug die EBIT-Marge 3,5% (2025: 5,9%).

Das Finanzergebnis im Segment belief sich im dritten Quartal 2026 auf –48 Mio. € (2025: –106 Mio. €) und für die ersten neun Monate 2026 auf –197 Mio. € (2025: –215 Mio. €). Im Wesentlichen wurde die Veränderung vom Finanzergebnis durch ein verbessertes Zinsergebnis beeinflusst.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag sowohl im dritten Quartal 2026 mit 853 Mio. € (2025: 1.388 Mio. €/–38,5%) als auch in den ersten neun Monaten mit 2.678 Mio. € (2025: 4.905 Mio. €/–45,4%) jeweils deutlich unter dem Vorjahr.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Segment Automobile – Free Cashflow in den ersten neun Monaten 2026 bei 724 Mio. €

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten auf 6.077 Mio. € und ergab sich im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf das Anlagevermögen. Die Veränderung des Working Capitals betrug –1.255 Mio. € (2025: 43 Mio. €). Der höhere Bestand an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge des gegenüber dem Jahresende gestiegenen Produktionsvolumens wirkte sich positiv auf das Working Capital aus. Dem standen entsprechend höhere Vorratsbestände gegenüber, die das Working Capital negativ beeinflussten. Der Rückgang der Rückstellungen ist im Wesentlichen bedingt durch die Verbräuche von Gewährleistungsrückstellungen sowie Zahlungen von Erfolgsbeteiligungen für das Vorjahr. Innerhalb der sonstigen Positionen wirken hauptsächlich erhaltene Zinsen sowie erhaltene Anzahlungen, gezahlte Ertragssteuern, Abgrenzungen von Personalkosten sowie die Zahlungen von Händlerboni. Diese wirken in Summe negativ auf den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ging signifikant zurück und lag bei –5.169 Mio. € (2025: –6.327 Mio. €). Er resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen sowie immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 5.374 Mio. € (2025: 7.516 Mio. €). Insbesondere waren die Investitionen in die NEUE KLASSE und die Elektromobilität im Vergleich zum Vorjahr rückläufig.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag damit in den ersten neun Monaten 2026 bei 724 Mio. € (2025: 2.688 Mio. €). Im Vorjahresvergleich ist der Rückgang des Free Cashflows auf gesunkene Mittelzuflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit insbesondere infolge der Working-Capital-Veränderung durch den im laufenden Jahr höheren Vorratsbestandsaufbau, niedrigeren Rückstellungen, insbesondere für Erfolgsbeteiligungen und Gewährleistungen, sowie ein niedrigeres Ergebnis zurückzuführen. Geringere Steuerzahlungen sowie höhere planmäßige Abschreibungen wirkten teilweise kompensierend. Positiv wirkte zudem ein deutlich geringerer Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit ohne Berücksichtigung der Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile.

in Mio. €	2026	2025	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der betrieblichen Tätigkeit	6.077	9.972	– 3.895
Mittelzufluss (+)/-abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	– 5.169	– 6.327	1.158
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	– 184	– 957	773
Free Cashflow Segment Automobile	**724**	**2.688**	**– 1.964**

Nettofinanzvermögen – Automobile

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	30.9.2026	31.12.2025	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.442	15.425	17
Wertpapiere und Investmentanteile	38	214	– 176
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	31.026	31.362	– 336
Finanzvermögen	**46.506**	**47.001**	**– 495**
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	– 4.103	– 2.613	– 1.490
Nettofinanzvermögen Automobile	**42.403**	**44.388**	**– 1.985**

* Ohne derivative Finanzinstrumente.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		3. Quartal 2026	3. Quartal 2025	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2026	1. Januar bis 30. September 2025	Veränderung in %
Neuverträge Leasing/Finanzierung		426.575	450.935	– 5,4	1.292.663	1.275.607	1,3
Umsatzerlöse	Mio. €	10.160	9.607	5,8	30.148	29.711	1,5
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern (EBIT)	Mio. €	621	624	– 0,5	1.621	1.867	– 13,2
Ergebnis vor Steuern (EBT)	Mio. €	639	644	– 0,8	1.647	1.836	– 10,3

		30.9.2026	31.12.2025	Veränderung in %
Bestand finanzierte oder verleaste Fahrzeuge		5.052.016	4.928.876	2,5
Bilanzielles Geschäftsvolumen[1]	Mio. €	159.078	151.178	5,2

Kreditfinanzierung und Leasing für private und gewerbliche Kunden sowie das Flottenmanagement bilden das größte Geschäftsfeld des Segments Finanzdienstleistungen. Die Händlerfinanzierung und das Management der konzerneigenen Flotte ergänzen das Segmentportfolio.

Neugeschäft im Berichtszeitraum leicht über Vorjahr
Im dritten Quartal 2026 ging die Zahl der neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträge moderat auf 426.575 Verträge zurück (2025: 450.935 Verträge/–5,4%). Wesentlicher Einflussfaktor waren die niedrigeren Absatzzahlen im chinesischen Markt, die das Neugeschäft belasteten.

In den ersten neun Monaten 2026 erhöhte sich die Zahl der Neuverträge hingegen leicht um 1,3% auf 1.292.663 Verträge (2025: 1.275.607 Verträge). Zu dieser Entwicklung trugen veränderte Wettbewerbsbedingungen im chinesischen Markt bei. Seit Mitte 2025 reduzierten lokale Banken dort die Provisionen für die Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden signifikant.

Im dritten Quartal erhöhte sich die Penetrationsrate, gemessen am Anteil der durch das Segment Finanzdienstleistungen finanzierten oder verleasten Fahrzeuge am Fahrzeugabsatz der BMW Group, um 3,4 Prozentpunkte auf 55,4%[2] (2025: 52,0%). In den ersten neun Monaten 2026 stieg die Penetrationsrate auf 53,7%[2,3] (2025: 46,4%).

In den ersten neun Monaten 2026 lag das Finanzierungsneugeschäft mit einem Plus von 0,9% auf Vorjahresniveau. Das Leasingneugeschäft erhöhte sich leicht um 2,0% auf 509.821 Verträge (2025: 499.700 Verträge). Der Anteil des Leasinggeschäfts am gesamten Neugeschäft stieg auf 39,4% (2025: 39,2%).

Im dritten Quartal 2026 lag das Neugeschäftsvolumen trotz einer geringeren Anzahl an Neuverträgen mit 16.491 Mio. € auf Vorjahresniveau (2025: 16.607 Mio. €/–0,7%). In den ersten neun Monaten erhöhte sich das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge infolge der höheren Vertragszahl leicht auf 49.393 Mio. € (2025: 48.500 Mio. €/+1,8%, währungsbereinigt +3,3%).

Betreuter Fahrzeugbestand verzeichnet leichtes Wachstum
Der betreute Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen erhöhte sich zum 30. September 2026 leicht auf 5.052.016 Fahrzeuge (31. De-

[1] Wird ermittelt aus den Positionen vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.
[2] Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.
[3] Ab 2026 werden in der Penetrationsrate auch Finanzierungs- und Leasingverträge mit jungen gebrauchten Fahrzeugen berichtet, die im Berichtsjahr erstmals an Endkunden vertrieben werden. In 2026 macht dies circa 3 Prozentpunkte der Penetrationsrate von 53,7% aus. Für 2025 beläuft sich der Anteil der nicht berücksichtigten Finanzierungs- und Leasingverträge mit jungen gebrauchten Fahrzeugen auf 2,5 bis 3,0%.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

zember 2025: 4.928.876 Fahrzeuge/+2,5%). Leichtes Wachstum verzeichnete der Fahrzeugbestand insbesondere in Europa (+3,6%), Asien (+1,8%) und Ozeanien (+2,5%). In Amerika (+0,6%) zeigte sich eine stabile Entwicklung, während in Afrika die Zahl der betreuten Fahrzeuge leicht rückläufig war (–1,8%).

Leichtes Wachstum im Flottengeschäft
Unter der Marke Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen umfassende Flottenmanagementlösungen an. Das Leistungsspektrum umfasst Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen. Zum 30. September 2026 belief sich der betreute Flottenbestand auf 800.757 Fahrzeuge und lag damit leicht über dem Niveau zum Jahresende 2025 (31. Dezember 2025: 775.642 Fahrzeuge/+3,2%).

Darüber hinaus übernimmt Alphabet das Management und die Vermarktung eines Teils der konzerninternen Fahrzeugflotte. Der betreute Bestand stieg zum 30. September 2026 deutlich auf 31.241 Fahrzeuge (31. Dezember 2025: 27.228 Fahrzeuge/+14,7%).

Leichter Anstieg in der Händlerfinanzierung
Aufgrund von Wechselkurseffekten stieg das Geschäftsvolumen der Händlerfinanzierung zum Ende des dritten Quartals leicht auf 19.750 Mio. € (31. Dezember 2025: 19.549 Mio. €/+1,0%).

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft im dritten Quartal auf Vorjahresniveau
Im dritten Quartal 2026 erzielte das Segment Finanzdienstleistungen ein Ergebnis vor Steuern von 639 Mio. € und lag damit auf Vorjahresniveau (2025: 644 Mio. €/–0,8%). Positiv wirkten sich das höhere Portfoliovolumen und die daraus resultierenden höheren Zinserträge aus. Dem standen weiterhin geringere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern gegenüber.

Nach neun Monaten belief sich das Ergebnis vor Steuern auf 1.647 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert (2025: 1.836 Mio. €/–10,3%). Wesentlicher Belastungsfaktor war die im ersten Quartal 2026 vorgenommene Zuführung zur bestehenden Rückstellung im Zusammenhang mit dem branchenübergreifenden Entschädigungsprogramm für Autofinanzierungskunden in UK.

Die Kreditverlustquote erhöhte sich in den ersten neun Monaten auf 0,35% (2025: 0,26%). Ursache hierfür war ein im dritten Quartal erfolgter Verkauf uneinbringlicher Forderungen.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen erhöhte sich zum 30. September 2026 solide auf 159.078 Mio. € (31. Dezember 2025: 151.178 Mio. €/+5,2%).

SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Ergebnis vor Steuern im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten im Segment Sonstige Gesellschaften über Vorjahr
Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im dritten Quartal 2026 bei 667 Mio. € (2025: 300 Mio. €) und in den ersten neun Monaten bei 1.493 Mio. € (2025: 772 Mio. €). Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten wirkten im Vorjahresvergleich positive Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften.

Ergebnis vor Steuern im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten aus den Konsolidierungen unter Vorjahr
Das Ergebnis vor Steuern aus den Konsolidierungen lag sowohl im dritten Quartal mit –108 Mio. € (2025: –62 Mio. €) als auch in den ersten neun Monaten des Jahres 2026 mit 50 Mio. € (2025: 273 Mio. €) unter dem Vorjahr. Maßgeblich hierfür waren insbesondere höhere Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Die vorliegende Prognose sowie das Risiko- und Chancenmanagement geben die voraussichtliche Entwicklung der BMW Group für den übrigen Verlauf des Jahres 2026 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die darin enthaltenen zukunftsbezogenen Angaben basieren auf Erwartungen und enthalten Konsensmeinungen führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Sie können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass der tatsächliche Geschäftsverlauf positiv oder negativ von den nachfolgend beschriebenen Annahmen abweicht. Nähere Informationen dazu finden sich im BMW Group Bericht 2025 unter ↗ Prognose und ↗ Risiken und Chancen.

PROGNOSE

Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt
Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet für 2026 ein globales Wirtschaftswachstum von 3,1%, weist allerdings auf erhöhte Risiken hin. Die deutlichen regionalen Unterschiede im Wachstum bleiben bestehen. Belastend wirken insbesondere der Nahostkonflikt sowie anhaltende geopolitische und handelspolitische Unsicherheiten. Gleichzeitig stabilisiert aktuell der KI-getriebene Investitionsboom die globale Konjunktur und dämpft die negativen Effekte geopolitischer Belastungen.

Die Inflationsentwicklung bleibt ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor. Mögliche Preisimpulse, insbesondere durch Energie- und Rohstoffmärkte, könnten eine weitere Straffung der Geldpolitik erforderlich machen und die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiter belasten. Insgesamt bleiben die Abwärtsrisiken erhöht, insbesondere im Falle einer erneuten Eskalation geopolitischer Konflikte, enttäuschter Erwartungen an künstliche Intelligenz, neuer Handelsspannungen oder zunehmender fiskalischer Verwundbarkeiten bei steigenden Zinsen.

Entsprechend unsicher sind die Aussichten für die Automobilmärkte. Weltweit wird von einem leichten Rückgang der Automobilmärkte für das Gesamtjahr ausgegangen.

Erwartungen der BMW Group – Prognoseannahmen und Ausblick
Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum für das Geschäftsjahr 2026 und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Für das Geschäftsjahr 2026 bleibt das Umfeld der BMW Group weiterhin von Volatilität im Zusammenhang mit Zöllen geprägt. Die erwarteten Zolleffekte können weiterhin nur unter Berücksichtigung von Annahmen abgebildet werden. Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die BMW Group mit einer Belastung der EBIT-Marge im Segment Automobile aus den erhöhten Zöllen von rund 1,25 Prozentpunkten. Im Geschäftsjahr 2025 lag die Belastung bei rund 1,5 Prozentpunkten.

Die BMW Group beobachtet die Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine weiterhin aufmerksam. Das am 12. Oktober 2026 in Kraft getretene und bisher umfangreichste 22. EU-Sanktionspaket, das die bereits beschlossenen weitreichenden Maßnahmen erweitert, umfasst insbesondere weitere restriktive Maßnahmen gegen Organisationen und Personen des russischen militärisch-industriellen Komplexes. Die bestehenden Restriktionen sind in der aktuellen Prognose berücksichtigt.

Geopolitische Konflikte und damit verbundene Anspannungen in den Lieferketten können Risiken mit sich bringen. Die BMW Group beobachtet die

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Lage aufmerksam und steht in kontinuierlichem Austausch mit ihren Lieferanten, um weitere potenzielle Risiken frühzeitig zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. In der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 sind keine weiteren Beeinträchtigungen der Lieferketten unterstellt. Neben den genannten Risiken führt der KI-getriebene Investitionsboom zu Preissteigerungen bei Halbleitern.

Die geopolitische Lage im Nahen Osten ist aufgrund des anhaltenden Konflikts weiterhin von hoher Unsicherheit geprägt. Die unverändert hohen Energie- und Rohstoffpreise belasten die Unternehmenskosten. Zudem wirkt sich die aus dem Konflikt resultierende Unsicherheit weiterhin auf das Konsumverhalten in zahlreichen Märkten weltweit aus.

Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen vor allem die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, Sicherheitspolitik, Zinsentwicklung sowie eine mögliche weitere Verschärfung internationaler Handelskonflikte.

Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Während in Europa und den USA weiter positive Volumenentwicklungen erwartet werden, können diese die Absatzentwicklung in China und Asien-Pazifik nicht kompensieren. Die BMW Group geht weiterhin von einem signifikanten Rückgang des chinesischen Automobilmarktes aus, vor allem bei Verbrennermodellen. Darüber hinaus werden chinesische Fahrzeuge zunehmend auch in weiteren Märkten abgesetzt, wodurch sich die Wettbewerbssituation auch außerhalb Chinas weiter verschärft. Die BMW Group kann sich der anhaltend intensivierten Wettbewerbssituation in China und den Auswirkungen insbesondere in Ländern der Region Asien-Pazifik nicht entziehen.

Für die Zahl der weltweiten Auslieferungen von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird nun statt eines leichten ein moderater Rückgang im Vergleich zum Vorjahr erwartet. In Kombination mit der starken Nachfrage nach Produkten der NEUEN KLASSE führt dies dazu, dass für den Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen nunmehr ein leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr erwartet wird, statt wie bisher eine Entwicklung auf Vorjahresniveau.

Auch im Geschäftsjahr 2026 werden die Investitionen, die Herstellungskosten, die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Vertriebs- und Verwaltungskosten weiter reduziert. Im Vergleich zum Vorjahr werden auch die Belastungen aus erhöhten Zöllen niedriger erwartet. Demgegenüber stehen steigende Abschreibungen aufgrund der Investitionen und der Aktivierung von Entwicklungskosten in den vergangenen Jahren. Zudem wirken negative Effekte aus Währungen und Rohstoffen, aus Preis- und Produktmaßnahmen zur Stabilisierung der Transaktionspreise in China, aus einer durch das Entwicklungsportfolio bedingt niedrigeren Aktivierungsquote sowie aus insgesamt geringeren Erlösen im Zusammenhang mit dem Gebrauchtwagenmarkt ergebnisbelastend.

In der Prognose berücksichtigt sind zudem Belastungen aufgrund einer Erweiterung von Portfolio- und Strukturmaßnahmen. Dadurch erhöht sich die Belastung der EBIT-Marge im Segment Automobile im Geschäftsjahr 2026 auf insgesamt rund 2,5 Prozentpunkte, gegenüber bislang 1,25 Prozentpunkten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen wird nun von einer EBIT-Marge im Segment Automobile im Korridor von –0,5 bis 0,5 % ausgegangen, gegenüber bislang 1 bis 3 %.

In Anbetracht eines stabil bleibenden eingesetzten Kapitals führt die Ergebniserwartung zu einem Return on Capital Employed (RoCE) im Segment Automobile in einem Korridor von –1 bis 1%, anstatt 1 bis 5% bisher.

Für die absoluten CO_2e-Emissionen Scope 1 und 2 wird weiterhin eine leichte Reduzierung erwartet, da weitere Substitutionsmaßnahmen in der Energieversorgung greifen.

Die absoluten CO_2e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden statt auf Vorjahresniveau nun leicht unter Vorjahresniveau erwartet. Ursächlich hierfür sind neben dem gestiegenen Anteil der vollelektrischen Automobile der moderate Rückgang der Auslieferungen sowie das entsprechend angepasste Produktionsprogramm. Dies kompensiert teilweise die Verschärfung der regulatorischen Vorgaben zur Anrechenbarkeit des elektrischen Fahranteils bei Plug-in-Hybriden.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

Im Segment Motorräder werden die Auslieferungen aufgrund des zurückhaltenden Konsumverhaltens und des verschärften Marktumfelds statt bisher auf Vorjahresniveau nunmehr leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet. Die EBIT-Marge im Segment Motorräder wird im Korridor von 4 bis 6% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 10 bis 14% erwartet.

Für den Return on Equity (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Preisentwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich im Vergleich zum Vorjahr die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird aufgrund der beschriebenen Entwicklungen deutlich sinken.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht sinkenden Anzahl an Mitarbeitenden erreicht. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen der BMW AG verbleibt auf Vorjahresniveau.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann von den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Kapitel ↗ Risiko- und Chancenmanagement aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren[1]

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der BMW Group stellen sich nach den aktuellen Erkenntnissen und Bewertungen für das Gesamtjahr 2026 wie folgt dar:

		2025 berichtet	2026 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	10.236	Deutlicher Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende[2]		154.540	Leichter Rückgang
Frauenanteil in Führungsfunktionen BMW AG[3]	%	20,0	Auf Vorjahresniveau
CO_2e-Emissionen Scope 1 und 2	Mio. t	0,811	Leichte Reduzierung
SEGMENT AUTOMOBILE			
EBIT-Marge	%	5,3	–0,5 bis 0,5
Return on Capital Employed (RoCE)	%	9,0	–1 bis 1
Auslieferungen	Einheiten	2.463.681	Moderater Rückgang
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,9	Leichter Anstieg
CO_2e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase[4]	Mio. t	118,7	Leichte Reduzierung
SEGMENT MOTORRÄDER			
EBIT-Marge	%	5,7	4 bis 6
Return on Capital Employed (RoCE)	%	12,8	10 bis 14
Auslieferungen	Einheiten	202.563	Leichter Rückgang
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	14,3	13 bis 16

[1] Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten ↗ Glossar im BMW Group Bericht 2025.
[2] Ohne die Joint Operation Spotlight.
[3] Ab dem Geschäftsjahr 2026 bezieht sich der Leistungsindikator auf die BMW AG in Deutschland.
[4] CO_2e-Emissionen der Scope-3-Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen (exkl. Customer Support Umfänge), Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
10 Konzernüberblick
13 Segment Automobile
18 Segment Finanzdienstleistungen
19 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
20 Prognose
24 Risiko- und Chancenmanagement

RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames Risiko- und Chancenmanagement. Es versetzt das Unternehmen in die Lage, auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risikosituation wird regelmäßig bewertet.

Die Prognose berücksichtigt die aktuell bekannten geopolitischen Rahmenbedingungen. Darüber hinausgehende geopolitische Entwicklungen könnten negative Auswirkungen auf die BMW Group haben. Dies betrifft insbesondere Störungen in der Lieferkette, die zu Beeinträchtigungen in der Produktion führen könnten.

Des Weiteren könnte die hohe Wettbewerbsintensität in China und Asien-Pazifik gegenüber der Prognose zu weiteren negativen Effekten aus einer geringeren Preisrealisierung oder einem niedrigeren Absatz führen.

Weitere Informationen zu Risiken und Chancen und den angewendeten Methoden im Risiko- und Chancenmanagement sind im BMW Group Bericht 2025 unter ↗ Risiken und Chancen zu finden.

ZWISCHENABSCHLUSS DES KONZERNS

26 **Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Juli bis zum 30. September**

28 **Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September**

30 **Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 30. September 2026**

34 **Verkürzte Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September**



GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**	2025
Umsatzerlöse	30.452	32.314	26.669	28.510	688	755
Umsatzkosten	– 26.303	– 27.714	– 23.770	– 25.238	– 591	– 629
Bruttoergebnis vom Umsatz	**4.149**	**4.600**	**2.899**	**3.272**	**97**	**126**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	– 2.480[1]	– 2.558[1]	– 1.922	– 1.995	– 64	– 66
Sonstige betriebliche Erträge	184	312	178	327	–	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 264	– 93	– 254	– 110	–	– 1
Ergebnis vor Finanzergebnis	**1.589**	**2.261**	**901**	**1.494**	**33**	**60**
Ergebnis aus Equity-Bewertung	– 10	27	– 10	27	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	141	115	261	238	1	–
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 38	– 111	– 284	– 334	– 2	– 1
Übriges Finanzergebnis	401	37	– 15	– 37	–	–
Finanzergebnis	**494**	**68**	**– 48**	**– 106**	**– 1**	**– 1**
Ergebnis vor Steuern	**2.083**	**2.329**	**853**	**1.388**	**32**	**59**
Ertragsteuern	– 635	– 632	– 257	– 367	– 11	– 16
Überschuss/Fehlbetrag	**1.448**	**1.697**	**596**	**1.021**	**21**	**43**
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	– 13	23	– 10	27	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	**1.461**	**1.674**	**606**	**994**	**21**	**43**
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[2]	**2,46**	**2,74**				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[2]		**2,74**				
Verwässerungseffekte	–	–				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[2]	**2,46**	**2,74**				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[2]		**2,74**				

[1] Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 1.207 Mio. € (2025: 1.235 Mio. €).
[2] Mit Satzungsänderung am 30. Juni 2026 wurden sämtliche Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in stimmberechtigte Stammaktien umgewandelt ↗ Aktienrückkaufprogramm.

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
in Mio. €	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**	2025
Umsatzerlöse	10.160	9.607	3	3	– 7.068	– 6.561
Umsatzkosten	– 9.035	– 8.471	–	–	7.093	6.624
Bruttoergebnis vom Umsatz	**1.125**	**1.136**	**3**	**3**	**25**	**63**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	– 488	– 502	– 8	– 7	2	12
Sonstige betriebliche Erträge	8	3	1	4	– 3	– 23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 24	– 13	–	–	14	31
Ergebnis vor Finanzergebnis	**621**	**624**	**– 4**	**–**	**38**	**83**
Ergebnis aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	2	8	1.154	1.100	– 1.277	– 1.231
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 2	– 1	– 881	– 861	1.131	1.086
Übriges Finanzergebnis	18	13	398	61	–	–
Finanzergebnis	**18**	**20**	**671**	**300**	**– 146**	**– 145**
Ergebnis vor Steuern	**639**	**644**	**667**	**300**	**– 108**	**– 62**
Ertragsteuern	– 191	– 178	– 201	– 85	25	14
Überschuss/Fehlbetrag	**448**	**466**	**466**	**215**	**– 83**	**– 48**
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	– 3	– 5	–	1	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	**451**	**471**	**466**	**214**	**– 83**	**– 48**
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						
Verwässerungseffekte						
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**	2025
Umsatzerlöse	92.718	99.999	80.990	87.164	2.396	2.522
Umsatzkosten	– 79.772	– 84.323	– 72.276	– 76.061	– 1.946	– 2.053
Bruttoergebnis vom Umsatz	**12.946**	**15.676**	**8.714**	**11.103**	**450**	**469**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	– 7.257[1]	– 7.647[1]	– 5.691	– 6.077	– 184	– 194
Sonstige betriebliche Erträge	475	1.306	433	1.268	1	3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 940	– 1.271	– 581	– 1.174	– 4	– 6
Ergebnis vor Finanzergebnis	**5.224**	**8.064**	**2.875**	**5.120**	**263**	**272**
Ergebnis aus Equity-Bewertung	– 24	27	– 24	27	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	387	390	726	779	3	2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 257	– 413	– 910	– 1.029	– 6	– 4
Übriges Finanzergebnis	798	– 12	11	8	–	–
Finanzergebnis	**904**	**– 8**	**– 197**	**– 215**	**– 3**	**– 2**
Ergebnis vor Steuern	**6.128**	**8.056**	**2.678**	**4.905**	**260**	**270**
Ertragsteuern	– 1.808	– 2.344	– 786	– 1.434	– 76	– 79
Überschuss/Fehlbetrag	**4.320**	**5.712**	**1.892**	**3.471**	**184**	**191**
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	1	189	7	196	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	**4.319**	**5.523**	**1.885**	**3.275**	**184**	**191**
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[2]	**7,19**	**8,97**				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[2]		**8,98**				
Verwässerungseffekte	–	–				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[2]	**7,19**	**8,97**				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[2]		**8,98**				

[1] Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 3.511 Mio. € (2025: 3.645 Mio. €).
[2] Mit Satzungsänderung am 30. Juni 2026 wurden sämtliche Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in stimmberechtigte Stammaktien umgewandelt ↗ Aktienrückkaufprogramm.

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
in Mio. €	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**	2025
Umsatzerlöse	30.148	29.711	9	9	– 20.825	– 19.407
Umsatzkosten	– 26.786	– 26.386	–	–	21.236	20.177
Bruttoergebnis vom Umsatz	**3.362**	**3.325**	**9**	**9**	**411**	**770**
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	– 1.369	– 1.360	– 33	– 35	20	19
Sonstige betriebliche Erträge	27	34	18	24	– 4	– 23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 399	– 132	– 2	– 7	46	48
Ergebnis vor Finanzergebnis	**1.621**	**1.867**	**– 8**	**– 9**	**473**	**814**
Ergebnis aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–
Zinsen und ähnliche Erträge	9	12	3.368	3.376	– 3.719	– 3.779
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 28	– 51	– 2.609	– 2.567	3.296	3.238
Übriges Finanzergebnis	45	8	742	– 28	–	–
Finanzergebnis	**26**	**– 31**	**1.501**	**781**	**– 423**	**– 541**
Ergebnis vor Steuern	**1.647**	**1.836**	**1.493**	**772**	**50**	**273**
Ertragsteuern	– 479	– 537	– 436	– 226	– 31	– 68
Überschuss/Fehlbetrag	**1.168**	**1.299**	**1.057**	**546**	**19**	**205**
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	– 6	– 8	–	1	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	**1.174**	**1.307**	**1.057**	**545**	**19**	**205**
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						
Verwässerungseffekte						
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €						
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €						

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 30. SEPTEMBER 2026

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025
AKTIVA						
Immaterielle Vermögenswerte	19.058	19.915	18.502	19.345	181	199
Sachanlagen	39.980	39.903	39.352	39.233	553	595
Vermietete Erzeugnisse	57.272	53.024	–	–	–	–
At Equity bewertete Beteiligungen	550	526	550	526	–	–
Sonstige Finanzanlagen	925	891	14.732	14.670	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.978	53.599	–	–	–	–
Finanzforderungen	1.733	2.568	965	1.474	–	–
Latente Ertragsteuern	2.177	2.205	3.298	2.873	–	–
Sonstige Vermögenswerte	1.659	1.688	2.426	2.206	33	23
Langfristige Vermögenswerte	**179.332**	**174.319**	**79.825**	**80.327**	**767**	**817**
Vorräte	23.322	21.281	21.516	19.370	875	872
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.266	2.946	2.838	2.534	157	160
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.364	36.440	–	–	–	–
Finanzforderungen	1.811	2.460	951	1.595	–	–
Laufende Ertragsteuern	1.155	1.849	749	856	–	–
Sonstige Vermögenswerte	9.140	7.818	21.898	25.156	26	6
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.278	18.854	15.427	15.416	7	17
Kurzfristige Vermögenswerte	**95.336**	**91.648**	**63.379**	**64.927**	**1.065**	**1.055**
Bilanzsumme	**274.668**	**265.967**	**143.204**	**145.254**	**1.832**	**1.872**

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 30. SEPTEMBER 2026

	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
in Mio. €	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025
AKTIVA						
Immaterielle Vermögenswerte	374	370	1	1	–	–
Sachanlagen	75	75	–	–	–	–
Vermietete Erzeugnisse	65.556	60.985	–	–	– 8.284	– 7.961
At Equity bewertete Beteiligungen	–	–	–	–	–	–
Sonstige Finanzanlagen	25	25	23.564	23.436	– 37.396	– 37.240
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.158	53.753	–	–	– 180	– 154
Finanzforderungen	322	189	545	1.043	– 99	– 138
Latente Ertragsteuern	648	615	22	60	– 1.791	– 1.343
Sonstige Vermögenswerte	3.836	3.394	43.745	41.772	– 48.381	– 45.707
Langfristige Vermögenswerte	**126.994**	**119.406**	**67.877**	**66.312**	**– 96.131**	**– 92.543**
Vorräte	931	1.039	–	–	–	–
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	271	251	–	1	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.364	36.440	–	–	–	–
Finanzforderungen	578	664	345	269	– 63	– 68
Laufende Ertragsteuern	112	66	294	927	–	–
Sonstige Vermögenswerte	4.717	3.691	70.690	69.100	– 88.191	– 90.135
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.346	3.230	498	191	–	–
Kurzfristige Vermögenswerte	**47.319**	**45.381**	**71.827**	**70.488**	**– 88.254**	**– 90.203**
Bilanzsumme	**174.313**	**164.787**	**139.704**	**136.800**	**– 184.385**	**– 182.746**

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 30. SEPTEMBER 2026

	Konzern		Automobile		Motorräder	
in Mio. €	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025	**30.9.2026**	31.12.2025
PASSIVA						
Gezeichnetes Kapital	616	616				
Kapitalrücklage	2.479	2.479				
Gewinnrücklagen	97.344	95.471				
Kumuliertes übriges Eigenkapital	– 2.483	– 2.168				
Eigene Anteile	– 1.783	– 701				
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	**96.173**	**95.697**				
Anteile anderer Gesellschafter	2.106	2.209				
Eigenkapital	**98.279**	**97.906**	**56.069**	**60.225**	**–**	**–**
Rückstellungen für Pensionen	195	203	115	121	–	–
Sonstige Rückstellungen	6.331	6.524	5.794	6.142	98	101
Latente Ertragsteuern	4.192	4.110	3.117	3.501	–	–
Finanzverbindlichkeiten	72.437	68.159	2.909	2.313	3	2
Sonstige Verbindlichkeiten	6.938	7.341	9.305	9.283	733	743
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**90.093**	**86.337**	**21.240**	**21.360**	**834**	**846**
Sonstige Rückstellungen	6.824	7.670	5.815	6.846	127	127
Laufende Ertragsteuern	1.128	864	813	683	–	–
Finanzverbindlichkeiten	46.210	42.310	2.939	1.250	–	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	13.217	12.488	11.708	11.001	479	495
Sonstige Verbindlichkeiten	18.917	18.392	44.620	43.889	392	403
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**86.296**	**81.724**	**65.895**	**63.669**	**998**	**1.026**
Bilanzsumme	**274.668**	**265.967**	**143.204**	**145.254**	**1.832**	**1.872**

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

ZUM 30. SEPTEMBER 2026

	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
in Mio. €	30.9.2026	31.12.2025	30.9.2026	31.12.2025	30.9.2026	31.12.2025
PASSIVA						
Gezeichnetes Kapital						
Kapitalrücklage						
Gewinnrücklagen						
Kumuliertes übriges Eigenkapital						
Eigene Anteile						
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG						
Anteile anderer Gesellschafter						
Eigenkapital	**17.279**	**16.444**	**66.879**	**62.997**	**– 41.948**	**– 41.760**
Rückstellungen für Pensionen	11	12	69	70	–	–
Sonstige Rückstellungen	439	281	–	–	–	–
Latente Ertragsteuern	3.867	3.038	132	77	– 2.924	– 2.506
Finanzverbindlichkeiten	22.729	22.028	46.895	43.954	– 99	– 138
Sonstige Verbindlichkeiten	45.415	43.139	811	577	– 49.326	– 46.401
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**72.461**	**68.498**	**47.907**	**44.678**	**– 52.349**	**– 49.045**
Sonstige Rückstellungen	878	693	4	4	–	–
Laufende Ertragsteuern	286	117	29	64	–	–
Finanzverbindlichkeiten	27.934	25.527	15.400	15.600	– 63	– 68
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.028	984	2	8	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	54.447	52.524	9.483	13.449	– 90.025	– 91.873
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**84.573**	**79.845**	**24.918**	**29.125**	**– 90.088**	**– 91.941**
Bilanzsumme	**174.313**	**164.787**	**139.704**	**136.800**	**– 184.385**	**– 182.746**

VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

	Konzern		Automobile		Finanzdienstleistungen	
in Mio. €	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**	2025
Ergebnis vor Steuern	6.128	8.056	2.678	4.905	1.647	1.836
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	7.349	6.408	7.214	6.287	16	19
Veränderung der Rückstellungen	– 1.322	– 1.086	– 1.651	– 831	331	– 86
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	– 4.469	– 4.674	–	–	– 4.687	– 4.826
Veränderung des Working Capital	– 1.122	278	– 1.255	43	133	364
Sonstiges	– 2.504	– 1.390	– 909	– 432	– 283	– 16
Mittelzufluss /-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	**4.060**	**7.592**	**6.077**	**9.972**	**– 2.843**	**– 2.709**
Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	– 5.436	– 7.626	– 5.374	– 7.516	– 3	– 5
Zufluss/Abfluss aus Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	189	926	184	957	5	– 31
Sonstiges	6	252	21	232	– 4	2
Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit	**– 5.241**	**– 6.448**	**– 5.169**	**– 6.327**	**– 2**	**– 34**
Mittelzufluss /-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	**1.517**	**– 1.077**	**– 951**	**– 2.709**	**2.940**	**2.848**
Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**88**	**– 97**	**54**	**– 21**	**21**	**25**
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**424**	**– 30**	**11**	**915**	**116**	**130**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	18.854	19.287	15.416	14.853	3.230	3.103
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30. September	**19.278**	**19.257**	**15.427**	**15.768**	**3.346**	**3.233**



WEITERE INFORMATIONEN

36 **Verbrauchs- und CO_2-Angaben**

39 **Kontakt**

VERBRAUCHS- UND CO_2-ANGABEN

Stand: Oktober 2026 Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO_2-Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO_2-Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW					
BMW i3 40 xDrive Limousine		17,9 – 14,3	0		A
BMW i3 50 xDrive Limousine		18,0 – 13,4	0		A
BMW iX1 eDrive20		16,0 – 15,9	0		A
BMW iX1 xDrive30		17,2 – 17,1	0		A
BMW iX2 eDrive20		15,6 – 15,5	0		A
BMW iX2 xDrive30		16,6 – 16,4	0		A
BMW iX3 40		18,9 – 15,7	0		A
BMW iX3 40 xDrive		19,5 – 16,3	0		A
BMW iX3 50 xDrive		19,4 – 16,1	0		A
BMW iX4 40 xDrive		19,1 – 15,9	0		A
BMW iX4 50 xDrive		19,0 – 15,7	0		A
BMW iX5 60 xDrive		22,5 – 19,3	0		A
BMW iX xDrive45		20,9	0		A
BMW iX xDrive60		21,0	0		A
BMW iX M70 xDrive		22,8	0		A
BMW X1 xDrive25e	2,8 – 2,7	13,8 – 13,7	63 – 62	6,5 – 6,4	E/B
BMW X1 xDrive30e	2,8	13,8	65 – 64	6,5	E/B
BMW X3 30e xDrive	3,3	16,7	76	8,2	G/B

Stand: Oktober 2026

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO_2-Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO_2-Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW X5 50e xDrive	5,8 – 5,5	13,9 – 13,7	132 – 126	9,7 – 9,3	G/D
BMW X5 M60e xDrive	6,2	14,1	141	10,9	G/E
BMW XM50e	4,7	25,4	106	11,3	G/C
BMW XM Label	5,3	25,7	121	12,9	G/D
BMW X1 sDrive18i	6,8		154 – 153		E
BMW X1 sDrive20i	6,1		137		E
BMW X1 xDrive23i	6,7		152 – 151		E
BMW X1 M35i xDrive	7,9		178		G
BMW X1 sDrive18d	5,4		140		E
BMW X1 sDrive20d	4,8		126		D
BMW X1 xDrive20d	5,1		133		D
BMW X1 xDrive23d	5,1 – 5,0		133 – 132		D
BMW X2 sDrive20i	6,2		140		E
BMW X2 M35i xDrive	8,2		186 – 185		G
BMW X2 sDrive18d	5,5		144		E
BMW X2 sDrive20d	4,9		130		D
BMW X2 xDrive20d	5,2		136		E
BMW X3 20 xDrive	8,2		185		G
BMW X3 M50 xDrive	8,8		199		G
BMW X3 20d xDrive	6,5		171		F
BMW X3 40d xDrive	6,9		181		G
BMW X5 40 xDrive	9,0		205		G
BMW X5 40d xDrive	7,3		193		G
BMW X6 xDrive40i M Sport	9,6 – 8,9		216 – 202		G
BMW X6 M60i xDrive	12,4		282		G

Stand: Oktober 2026

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO_2-Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO_2-Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
BMW X6 xDrive30d M Sport	7,9 – 7,5		206 – 196		G
BMW X6 xDrive40d M Sport	8,1 – 7,5		212 – 198		G
BMW X7 xDrive40i	10,5		238 – 237		G
BMW X7 M60i xDrive	12,9 – 12,8		293 – 292		G
BMW X7 xDrive40d	8,8 – 8,7		231 – 229		G
MINI					
MINI Countryman E		16,3	0		A
MINI Countryman SE ALL4		17,3	0		A
MINI Countryman ONE	6,7		152		E
MINI Countryman C	6,2		141		E
MINI Countryman S ALL4	6,9		156		F
MINI Countryman ONE D	4,7		123		D
MINI Countryman D	4,9		127		D
ROLLS-ROYCE					
Rolls-Royce Spectre Series II		21,7 – 20,2	0		A
Rolls-Royce Black Badge Spectre Series II		21,8 – 20,2	0		A
Rolls-Royce Cullinan Series II	16,9		385		G
Rolls-Royce Black Badge Cullinan Series II	16,9		385		G

KONTAKT

WIRTSCHAFTSPRESSE

Telefon + 49 89 382-2 45 44
+ 49 89 382-2 41 18

E-Mail presse@bmwgroup.com

INVESTOR RELATIONS

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

E-Mail ir@bmwgroup.com

DIE BMW GROUP IM INTERNET

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

↗ www.bmwgroup.com

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

↗ www.bmwgroup.com/ir

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

↗ www.bmw.com

↗ www.mini.com

↗ www.rolls-roycemotorcars.com

↗ www.bmw-motorrad.com

HERAUSGEBER

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon + 49 89 382-0