



Die Geschichte der BMW Group: 100 Jahre Faszination für Mobilität. Inhaltsverzeichnis

1. Die Geschichte der BMW Group: 100 Jahre Faszination für Mobilität.	2
(Zusammenfassung)	
2. Auf eigenen Wegen: Mit Kreativität und Mut zu innovativen Lösungen.	10
3. Verantwortung übernehmen, Herausforderungen meistern: Kraftvoll durch Höhen und Tiefen.	16
4. Messen mit den Besten: Sportlicher Wettkampf als Ansporn zu höchster Leistung.	21
5. Das richtige Produkt zur richtigen Zeit: Dem Trend voraus, der Zukunft entgegen.	26
6. Chronologie: 100 Daten aus 100 Jahren.	30

1. Die Geschichte der BMW Group: 100 Jahre Faszination für Mobilität (Zusammenfassung)

Am 7. März 2016 blickt die BMW Group auf die Gründung des Unternehmens vor 100 Jahren zurück. Aus einer kleinen, im Norden Münchens ansässigen Flugzeugmotorenfabrik ist im Verlauf dieses Zeitraums der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern sowie Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen geworden. Auf diesem Weg hat sich BMW immer wieder als innovationsstarkes, den Wandel prägendes und damit zukunftsorientiertes Unternehmen erwiesen. Heute leistet die BMW Group als internationaler Konzern mit Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern und einem globalen Vertriebsnetz maßgebliche Beiträge zur Gestaltung der individuellen Mobilität von morgen.

Der Blick in die Geschichte der BMW Group fällt auf eine Vielzahl von Ereignissen und Entscheidungen, die einen nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung des Unternehmens genommen haben und die zugleich Ausdruck seines Charakters sind. Diesen visionären Momenten sind wegweisende Produkte und strategische Weichenstellungen zu verdanken. Sie alle basieren auf dem Mut, Neues zu wagen und eigene Pfade zu beschreiten, auf der Bereitschaft, mehr als nur das Notwendige zu leisten und sich dem Wettbewerb mit den Besten zu stellen, sowie auf der Fähigkeit, Herausforderungen anzunehmen und gestärkt aus ihnen hervorzugehen.

Auf eigenen Wegen zu innovativen Lösungen.

Das Streben nach überlegenen Eigenschaften und die Bereitschaft, dafür anstelle von einfachen auch vollkommen neue und technisch aufwändige Lösungen zu wählen, bestimmt die Produktentwicklung seit den Anfangsjahren des Unternehmens bis heute. Schon der im Jahr 1917 vorgestellte Flugzeugmotor BMW IIIa zeichnete sich durch eine außergewöhnliche Leistung, Zuverlässigkeit und Effizienz beim Betrieb in großen Höhen aus, die er sowohl dem soliden Grundmuster als Sechszylinder-Reihenmotor als auch dem Einsatz besonders leichter Werkstoffe sowie neuartiger Vergaser- und Zündtechnik verdankte.

Einen eigenständigen Weg schlug BMW auch bei der Entwicklung des ersten Motorrads ein. Während sich andere Hersteller noch an der Geometrie von

Fahrrädern orientierten, wurde die BMW R 32 konsequent um den Motor herum konstruiert. Das 1923 präsentierte Modell wies erstmals einen Zweizylinder-Boxermotor mit quer zur Fahrtrichtung angeordneten Zylindern, ein direkt an den Motor angeblocktes Schaltgetriebe und eine Kraftübertragung über eine Welle anstelle einer Kette oder eines Riems auf. Diese zentralen Merkmale sind bis heute für BMW Motorräder mit Boxer-Motor charakteristisch.

Nachdem das Unternehmen im Jahr 1928 auch zum Automobilhersteller geworden war, entstanden zunächst Kleinwagen nach zeitgemäßem Muster. Doch schon mit dem BMW 303, dem ersten Mittelklasse-Fahrzeug der Marke mit Sechszylinder-Reihenmotor wurden gängige Konventionen gebrochen. Das 1933 eingeführte Modell unterschied sich nicht nur durch die heute als BMW Niere bekannte Kühlergrill-Kontur von seinen Wettbewerbern, sondern vor allem durch sein geringes Gewicht, das dem erstmals bei einem Automobil verwendeten Doppelrohrrahmen mit unterschiedlichen Querschnitten zu verdanken war. Seine Konstrukteure widerlegten damit die weit verbreitete Überzeugung, dass nur ein schweres Fahrzeug über stabile Fahreigenschaften verfügen könnte. Der BMW 303 war leicht, beschleunigte zügig, verzögerte mühelos und fuhr agil und sicher durch Kurven. BMW ließ sich den Doppelrohrrahmen patentieren und hielt fortan am Prinzip der Gewichtsoptimierung fest.

Jüngstes Beispiel für intelligenten Leichtbau, Innovationskraft und ein besonders konsequentes Verfolgen eigenständiger Lösungen sind die Automobile der Marke BMW i. Ihre speziell für rein elektrisch angetriebene beziehungsweise Plug-in-Hybrid-Modelle entwickelte Fahrzeugarchitektur kombiniert ein Aluminium-Chassis mit einer Fahrgastzelle aus carbonfaserverstärktem Kunststoff. Der ganzheitliche Ansatz von BMW i trägt dazu bei, dass die BMW Group eine Pionierfunktion bei der Gestaltung der individuellen Mobilität der Zukunft einnimmt.

Verantwortung übernehmen, Herausforderungen meistern.

Anstelle von Flugzeugmotoren, deren Produktion nach dem Ende des Ersten Weltkriegs in Deutschland zunächst untersagt war, trugen von 1918 an unter anderem Motoren für Lkw und Boote sowie von 1920 an auch Antriebe für Motorräder das BMW Logo. Zu den Abnehmern gehörte die Bayerische Flugzeugwerke AG, die schon bald für BMW von besonderer Bedeutung wurde. Das Unternehmen übernahm im Juni 1922 die Markenrechte samt BMW Firmenlogo sowie die Produktionsanlagen und die Mitarbeiter. Durch die umgehende Umfirmierung in die Bayerische Motoren Werke AG wurde zugleich die Basis für die Entwicklung zum eigenständigen Motoren- und Fahrzeughersteller gelegt. Da die Bayerische Flugzeugwerke AG am 7. März

1916 aus der Taufe gehoben worden war, gilt dieser Tag heute auch als das Gründungsdatum des Unternehmens BMW.

Schon bald nach dem Neustart von BMW gerieten erneut Flugzeugmotoren in das Visier staatlicher Auftraggeber und ihrer militärischen Zielsetzungen. Analog zu einem Großteil der deutschen Industrie ließen sich auch die Verantwortlichen bei BMW im Umgang mit den politischen Rahmenbedingungen der 1930er- und 1940er-Jahre von wirtschaftlichem Effizienzstreben leiten. So profitierte das Unternehmen massiv von den neuen Rüstungsanstrengungen. Von 1939 an wurden auch Strafgefangene, Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene sowie Häftlinge aus Konzentrationslagern in den Werken des Unternehmens eingesetzt.

BMW stellt sich der Verantwortung für das Geschehen während der NS-Zeit unter anderem im Rahmen von Initiativen, die zur Aufklärung und zur öffentlichen Diskussion beitragen. Mit der im Jahr 1983 erschienenen Publikation „BMW – eine deutsche Geschichte“ brachte das Unternehmen als erster deutscher Industriekonzern eine öffentliche Debatte über dieses Kapitel seiner Vergangenheit in Gang. Wissenschaftlich wurde die Zeit zwischen 1933 und 1945 in zwei Dissertationen, die in den Jahren 2005 beziehungsweise 2008 publiziert wurden, aufgearbeitet. Darüber hinaus gehörte die BMW AG 1999 zu den Gründungsmitgliedern der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung, Zukunft“ zur Entschädigung ehemaliger Zwangsarbeiter.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit musste sich das Unternehmen in jeder Hinsicht neu orientieren. Erst 1948 entstand in München mit der BMW R 24 das erste Nachkriegs-Motorrad. Die Wiederaufnahme der Automobilproduktion ließ bis 1952 auf sich warten und brachte zunächst nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg. Auf der Hauptversammlung im Dezember 1959 wurde der beinahe schon besiegelte Verkauf von BMW an die Daimler-Benz AG in letzter Minute abgewendet. Der stattdessen unter der Regie des Großaktionärs Herbert Quandt entwickelte Sanierungsplan setzte auf die Eigenständigkeit der BMW AG, neue Strukturen und neue Modelle. Mit dem BMW 1500, dem ersten Modell der „Neuen Klasse“, kam der Durchbruch. Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich BMW vom Übernahmekandidaten zum Vorzeigunternehmen.

Als der Aufschwung Anfang der 1970er-Jahre im Zuge der „Ölkrisen“ jäh gebremst wurde, setzten die Verantwortlichen bei BMW darauf, die Durststrecke zu überstehen und gestärkt aus ihr hervorzugehen. In München wurden das als „Vierzylinder“ bekannte neue Verwaltungsgebäude und das BMW Museum eröffnet, in Dingolfing nahm ein neues Produktionswerk den

Betrieb auf. Als Nachfolger der „Neuen Klasse“ wurde die BMW 5er Reihe vorgestellt. Und tatsächlich zog ab 1975 die Nachfrage wieder an. BMW war mit neuen Modellen, erweiterten Fertigungskapazitäten und optimierten Vertriebsstrukturen bestens darauf vorbereitet.

Vor einer erneuten Weichenstellung sahen sich die Verantwortlichen bei BMW zu Beginn der 1990er-Jahre. Dem branchenweiten Trend zu Konzentrationsprozessen folgend entschieden sie sich 1994 zur Übernahme der britischen Rover Group, um mit einem breiteren Angebot an Automobilen zusätzliche Zielgruppen zu gewinnen. Das Engagement war nicht von Erfolg gekrönt. Im Jahr 2000 wurde die Rover Group wieder verkauft. Weitergeführt wurde allein die Marke MINI. Darüber hinaus hatte sich das Unternehmen in der Zwischenzeit als BMW Group neu strukturiert und die Namens- sowie die Markenrechte für Rolls-Royce Automobile übernommen.

Noch vor Ausbruch der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2008 wurden mit der Unternehmensstrategie „Number ONE“ die Grundlagen für nachhaltiges profitables Wachstum und langfristige Wertsteigerung gelegt. Die damit verbundenen Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, die Position der BMW Group als weltweit führender Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern sowie Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen zu festigen.

Messen mit den Besten: Rekorde und Erfolge im Motorsport.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts galt der sportliche Wettbewerb für die Hersteller von Motorrädern und Automobilen als ideale Bühne, um die Öffentlichkeit von der Leistungsfähigkeit neuer Fahrzeuge zu überzeugen. Ebenso konnte das Aufstellen von nationalen und internationalen Bestmarken als Beleg für fortschrittliche Technologie dienen. So sorgte im Juni 1919 der Testpilot Zeno Diemer mit einem Höhenflugweltrekord für Aufsehen. Mit einer vom Flugzeugmotor BMW IV angetriebenen Maschine stieg er auf 9 760 Meter auf. Auch der Dornier „Wal“, mit dem im Sommer 1932 die erste Weltumrundung in einem Flugboot gelang, sowie der „Schienenzeppelin“, der bereits im Jahr zuvor mit 230 km/h einen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge aufgestellt hatte, wurden von BMW Motoren angetrieben. Auf zwei Rädern gelangen dem BMW Werksfahrer Ernst Jakob Henne zwischen 1929 und 1937 zahlreiche Geschwindigkeits-Weltrekorde. Zuletzt erreichte er 279,503 km/h – eine Bestmarke, die 14 Jahre lang Bestand haben sollte. Auch in jüngerer Zeit wurden Rekorde erzielt, um Innovationskraft zu demonstrieren. Auf dem BMW Testgelände im französischen Miramas stellte der Prototyp BMW H₂R im September 2004 gleich neun Bestmarken für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge auf.

Der erste Rennerfolg für die Marke BMW gelang im Februar 1924. Mit der BMW R 32 gewann der Konstrukteur und Rennfahrer Rudolf Schleicher das Bergrennen auf der Mittenwalder Gsteig. Fortan galt der Leitsatz „Erprobt im Sport – bewährt in der Serie“, untermauert durch zahlreiche Deutsche Meisterschaften und erste internationale Erfolge. Besonders bedeutend war der 1939 von Georg Meier mit einer BMW Kompressor-Rennmaschine erzielte Sieg. Meier gewann bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man als erster Nicht-Brite die 500er-Klasse, die sogenannte Senior-TT. Der Brite Jock West, ebenfalls BMW Fahrer, wurde Zweiter. Exakt 75 Jahre später trat der Nordire Michael Dunlop in Meiers Fußstapfen und holte auf einer BMW S 1000 RR den Sieg bei der Senior TT.

„Schorsch“ Meier knüpfte in der Nachkriegszeit mit dem Gewinn des Deutschen Meistertitels 1947 an seine frühen Erfolge an. Eine besonders eindrucksvolle Siegesserie gelang den von BMW mit Motoren versorgten Teams in der Seitenwagenweltmeisterschaft mit 20 Marken- und 19 Fahrertiteln zwischen 1954 und 1974. Abseits der Straßen machte 1980 erstmals die BMW R 80 G/S auf sich aufmerksam. Dem Gewinn der Geländesport-Europameisterschaft folgten Siege bei der Rallye Paris-Dakar in den Jahren 1981, 1983, 1984 und 1985.

Das erste von BMW produzierte Automobil bewährte sich ebenfalls auf Anhieb im sportlichen Wettbewerb. Nur vier Wochen nach seinem Verkaufsstart siegte der BMW 3/15 PS bei der Internationalen Alpenfahrt. Der legendäre Roadster BMW 328 absolvierte gleich seinen ersten öffentlichen Auftritt auf der Rennstrecke. Beim Eifelrennen auf dem Nürburgring im Juni 1936 holte der auch auf vier Rädern erfolgreiche Ernst Henne mit dem neuen Modell auf Anhieb den Klassensieg. Einer der bis dato größten Triumphe für die Marke BMW folgte vier Jahre später. Im BMW 328 Touring Coupé gewannen Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer die Gesamtwertung des Langstreckenrennens Mille Miglia in Italien.

Die Nachkriegsära brachte zunächst nur bescheidene Erfolge im Automobilrennsport. Auch hier setzte die „Neue Klasse“ den ersten Paukenschlag. Hubert Hahne gewann 1966 mit dem BMW 2000 TI die Tourenwagen-Europameisterschaft. Außerdem umrundete er als erster Fahrer mit einem Tourenwagen die Nürburgring-Nordschleife in weniger als zehn Minuten. Ausdruck für die gewachsene Bedeutung der Rennstreckenaktivitäten war die Gründung der BMW Motorsport GmbH im Mai 1972. In den folgenden Jahren wurden vor allem im Tourenwagensport zahlreiche Erfolge erzielt. Der BMW 3.0 CSL, der BMW 635 CSi, der BMW 320 Gruppe 5 und vor allem der BMW M3 Gruppe A, der zum

erfolgreichsten Tourenwagen der Welt wurde, bereicherten die Titelsammlung.

Im Jahr 1982 betrat BMW als Motorenlieferant gemeinsam mit Partner Brabham die Bühne der Formel 1. Nur ein Jahr später folgte der große Triumph: Der Brasilianer Nelson Piquet gewann die Weltmeisterschaft. Als erster Fahrer holte er den Titel mit einem von einem Turbomotor angetriebenen Auto. Als Resultat der Neuausrichtung des Motorsport-Engagements kehrte BMW 2012 in die DTM zurück. Das Comeback brachte auf Anhieb den maximalen Erfolg. Der Kanadier Bruno Spengler beendete die Auftaktsaison im BMW M3 als DTM-Champion. Außerdem gewann BMW die Hersteller- und die Teamwertung.

Das richtige Produkt zur richtigen Zeit.

Der Weg vom Flugzeugmotoren-Hersteller, dessen Absatzentwicklung in erster Linie vom Bedarf staatlicher Auftraggeber abhängt, zum führenden Anbieter von Premium-Fahrzeugen, die bei Kunden in aller Welt Begehrlichkeit auslösen, ist eng verknüpft mit der Geschichte der individuellen Mobilität in den vergangenen 100 Jahren. Immer wieder ist es dem Unternehmen gelungen, mit Ingenieurskunst und Kreativität zur richtigen Zeit jene Produkte zu entwickeln, deren Erfolg auf unverwechselbaren Qualitäten und einem eigenständigen Charakter basierte. Mit einem sicheren Gespür für Kundenwünsche, die von bisherigen Anbietern nicht abgedeckt werden, für Marktsegmenten mit dem Potenzial für nachhaltiges Wachstum sowie für Neuerungen, aus denen sich Trends entwickeln, wurden neue Fahrzeugsegmente begründet und zusätzliche Zielgruppen erschlossen.

Die wachsende Bedeutung der zivilen Luftfahrt in den 1920er-Jahren veranlasste BMW zur Konstruktion neuer, besonders leistungsstarker Flugzeugmotoren nach bewährtem Muster. Der Flugzeugmotor BMW VI, ein Zwölfzylinderaggregat in V-Form, kam 1926 auf den Markt, wurde zu einem weltweiten Exportschlager und entwickelte sich zum erfolgreichsten Produkt des Unternehmens in den 1920er-Jahren. Der BMW VI kam auch in der Heinkel HE 70 zum Einsatz, die damals als schnellstes Verkehrsflugzeug der Welt galt und den Beinamen „Blitz“ trug.

Auch mit seinem ersten Motorrad orientierte sich das Unternehmen präzise an den damaligen Bedürfnissen. Die 1923 eingeführte BMW R 32 punktete nicht nur mit sicheren und sportlichen Fahreigenschaften, sondern auch mit hoher Zuverlässigkeit. Auf staubigen Schotterpisten wies der verschleiß- und wartungsarme Wellenantrieb klare Vorteile aus. Auf anspruchsvolle Kunden zielte BMW auch mit den ersten Mittelklasse-Automobilen. Vor allem der 1936 vorgestellte BMW 326 stellte mit seinem 50 PS starken Sechszylinder-

Motor, dem geräumigen Innenraum und der hochwertigen Verarbeitung ein exklusives Angebot dar – und wurde mit rund 16 000 Einheiten zum bis dahin meistverkauften Automobil der Marke. Mit seinen Flugzeugmotoren, Motorrädern und Automobilen bewegte sich BMW sowohl technologisch als auch wirtschaftlich auf erfolgreichem Kurs, ehe die politischen Veränderungen im Deutschland der 1930er-Jahre sowohl der internationalen Ausrichtung des Unternehmens als auch der Diversifizierung im zivilen Produktprogramm ein jähes Ende bereiteten.

Im Nachkriegs-Deutschland war es zunächst die BMW Isetta, die den Zeitgeist der Wirtschaftswunderjahre widerspiegelte. Mehr als 160 000 Einheiten des „Motocoupés“ wurden verkauft – selbst in den USA, dem Land der Straßenkreuzer, war der Zweisitzer gefragt. Sportliche Ambitionen erfüllte der BMW 700, der 1959 zunächst als Coupé und wenig später als Limousine präsentiert wurde und dessen Verkaufserfolg dem Unternehmen das Überleben sicherte. Im Jahr 1961 brachte BMW schließlich mit dem BMW 1500 jenes Modell an den Start, das die Kundschaft offenbar vermisst hatte. Die Verkaufsstrategen sahen Bedarf an einer hochwertigen Mittelklasse-Limousine. Die Konstrukteure lieferten einen klar gestalteten Vierterer mit kraftvollem Vierzylinder-Motor und moderner Fahrwerkstechnik. Die „Neue Klasse“ symbolisierte Individualität auf hohem Niveau, ihr besonderer Charakter basierte vor allem auf der Kombination aus komfortablen Fahreigenschaften und Sportlichkeit. 1965 erschien mit dem BMW 1800 TI/SA die bisher stärkste Modellvariante als Basis für den Motorsport – und gleichzeitig auch der neue, bis heute gültige Slogan, der die Gründe für den Erfolg der „Neuen Klasse“ auf den Punkt brachte: „Freude am Fahren“.

Sieben Jahre später wurde „Freude am Fahren“ auch für BMW Motorräder zum Leitsatz. Das Unternehmen hatte kurz zuvor die neuen Modelle BMW R 50/5, BMW R 60/5 und BMW R 75/5 auf den Markt gebracht. Motorradfahren wurde jetzt zu einem Freizeitvergnügen, das sich mit den sportlichen Reisemaschinen besonders intensiv genießen ließ. Im Jahr 1980 vollbrachte BMW die nächste Pionierleistung im Motorradsegment. Die Reiseenduro BMW R 80 G/S war Vorreiter jener bis heute extrem populären Gattung von Motorrädern, die sowohl auf unbefestigtem Terrain als auch auf der Straße für Fahrfreude sorgen.

Eine neue Form der Vielseitigkeit kennzeichnete auch das wegweisende Fahrzeugkonzept, mit dem BMW 1999 im Automobilbereich für Eure sorgte. Noch vor dem Einsetzen des weltweiten SUV-Booms präsentierte das Unternehmen auf der North American International Auto Show in Detroit den BMW X5, der markentypische Dynamik auf der Straße mit souveränen

Allroundeigenschaften, einer hohen Sitzposition und Allradantrieb kombinierte. Damit war das Segment des Sports Activity Vehicle ins Leben gerufen, das BMW in den Folgejahren ebenfalls als Pionier in weitere Fahrzeugklassen übertrug. Mittlerweile umfasst das Angebot fünf BMW X Modelle, darunter zwei Sports Activity Coupés, mit denen die Marke ebenfalls mit großem Erfolg konzeptionelles Neuland eroberte.

An der Schwelle zum nächsten Jahrhundert ihrer Unternehmensgeschichte übernimmt die BMW Group die Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer von fossilen Brennstoff unabhängigen und lokal emissionsfreien Form der Mobilität. Seit 2013 ermöglicht der BMW i3 Freude am Fahren in einem rein elektrisch angetriebenen Premium-Automobil. Darüber hinaus macht das im Jahr 2014 eingeführte Plug-in-Hybrid-Modell BMW i8 die Zukunft des Sportwagens bereits heute erlebbar.

2. Auf eigenen Wegen: Mit Kreativität und Mut zu innovativen Lösungen

Das erste Produkt, das den Markennamen BMW trug, war ein Flugzeugmotor mit einem Hubraum von 19 Litern und einer Spitzenleistung von 185 PS. Der BMW IIIa wurde 1917 vom damaligen Chefkonstrukteur Max Friz nach dem Prinzip eines „überbemessenen und überverdichteten Höhenmotors“ entwickelt. Um ein Maximum an Kraft, Zuverlässigkeit und Effizienz zu gewährleisten, konstruierte Friz seinen Motor von Anfang an für den Einsatz in großer Höhe. Dabei bediente er sich bereits bewährter Einzellösungen und kombinierte diese mit innovativen Details wie Aluminiumkolben oder einem speziellen Höhenvergaser, bei dem der Pilot das Gemisch je nach Sauerstoffgehalt der Luft regeln konnte. So konnte der Sechszylinder-Reihenmotor genau dort seine optimale Leistung entfalten, wo sie benötigt wurde: in etwa 2000 Metern Höhe. Der BMW IIIa galt schnell als weltweit bester Flugzeugmotor.

Das für den BMW IIIa und seine Nachfolger charakteristische Muster, einen technisch idealen Grundentwurf mit präzise auf die jeweiligen Anforderungen abgestimmten Innovationen zu optimieren, wurde zu Beginn der 1920er-Jahre auch auf Antriebseinheiten für den Einsatz in Lastkraftwagen, Bussen, Traktoren oder Booten sowie auf den neuen, für Zweiräder konzipierten „Bayern-Kleinmotor“ übertragen. Verschiedene deutsche und österreichische Motorradhersteller nutzten den Zweizylinder-Boxermotor als Antrieb für ihre Fahrzeuge, darunter auch die Bayerische Flugzeugwerke AG. Sie hatte – ähnlich wie BMW – seit dem Ende des Ersten Weltkriegs ihr primäres Betätigungsgebiet im Flugzeugbau verloren und fertigte stattdessen unter anderem ein Motorrad namens Helios.

Die neue Verbindung blieb nicht auf den Bezug von Motoren beschränkt. Im Juni 1922 übernahm die Bayerische Flugzeugwerke AG die Markenrechte samt BMW Firmenlogo sowie die Produktionsanlagen und die Mitarbeiter und sicherte sich so auch das Knowhow und die Konstruktionspläne der Motoren. Durch die umgehende Umfirmierung in die Bayerische Motoren Werke AG wurde zugleich die Basis für die Entwicklung des Unternehmens zu einem eigenständigen Motoren- und Fahrzeughersteller gelegt. Da die Bayerische Flugzeugwerke AG am 7. März 1916 aus der Taufe gehoben worden war, gilt dieser Tag heute auch als das Gründungsdatum des Unternehmens BMW.

Solides Konzept, innovative Umsetzung, hohe Zuverlässigkeit.

Der Neustart des Unternehmens und die anerkannte Qualität der Motoren ließen schnell Pläne zum Bau eines kompletten Motorrads reifen. Chefkonstrukteur Max Friz hatte auch für dieses Projekt klare Vorstellungen, bei denen ein solides Grundkonzept und bewährte Technologien auf innovative Formen der Umsetzung trafen. Während sich andere Hersteller noch immer an der Geometrie von Fahrrädern orientierten, entwickelte Friz die BMW R 32 konsequent um den Motor herum. Die wichtigsten Neuerungen waren der Zweizylinder-Boxermotor mit seinen jetzt quer zur Fahrtrichtung angeordneten Zylindern und 500 Kubikzentimetern Hubraum, das direkt an den Motor angeblockte Schaltgetriebe und die Kraftübertragung über eine Welle anstelle einer Kette oder eines Riemens. Diese zentralen Merkmale sollten sich als zukunftsweisend herausstellen. Sie sind bis heute für BMW Motorräder mit Boxer-Motor charakteristisch.

Aufgrund des aufwändigen Konstruktionsprinzips wurde die BMW R 32 von Beginn an als Premium-Produkt vermarktet, dessen Preisniveau durch sichere Fahreigenschaften, Qualität und Zuverlässigkeit gerechtfertigt wurde. Mit diesem Konzept etablierte sich BMW schnell als Hersteller besonders hochwertiger Motorräder und setzte 1929 mit den neuen 750-Kubikzentimeter-Modellen abermals Maßstäbe. Ihr innovativer Pressstahl-Rahmen verhalf ihnen zu gesteigerter Fahrstabilität und außerdem zu einer wuchtigen Präsenz. Die kraftvolle Erscheinung ließ den Begriff der „deutschen Schule“ des Motorradbaus aufkommen und wirkte stilbildend für die gesamte Branche.

Schon wenige Jahre später sorgten die BMW Konstrukteure erneut für Erstaunen – zunächst auf den Rennstrecken, wo eine neue Maschine mit 500-Kubikzentimeter-Boxermotor von Erfolg zu Erfolg eilte. Sie war konstruktives Vorbild für die BMW R 5, die 1936 auf den Markt kam und auch auf der Straße eine neue Dimension des sportlichen Fahrens erschloss. Verantwortlich dafür war nicht nur der neue, nun 24 PS starke Motor, sondern vor allem der erstmals eingesetzte Doppelrohrrahmen aus konischen Ovalrohren. Die Fertigungsexperten wendeten ein innovatives elektrisches Schweißverfahren an. Damit konnten die Nachteile der früheren Lötverbindungen – Brüche unter stärkerer Belastung – eliminiert werden. Der neue Rahmen harmonierte perfekt mit der Teleskopgabel, die das Unternehmen zuvor bei den Modellen BMW R 12 und BMW R 17 als erster Hersteller im Serienbau vorgestellt hatte. Einen zusätzlichen Beitrag zum sportlichen Charakter des neuen Modells leiste die zuvor nur bei Rennmaschinen eingesetzte Fußschaltung, die den Handhebel ersetzte. Außerdem wurde die Hinterradbremse nun mit der Fußspitze betätigt. Die sportlichen Anleihen spiegelten sich im Design wider, die BMW R 5 hob sich

schon optisch als elegantes Sportmodell aus der Masse der Motorräder heraus.

Gegen alle Konventionen: Leichtbau wird zum Erfolgsfaktor.

Mit der Übernahme der Fahrzeugwerke Eisenach im Jahr 1928 war BMW auch zum Automobilhersteller geworden. Auf die Fertigung des Dixi 3/15 PS, einem Lizenzprodukt, das auf dem in England gebauten Austin Seven basierte, und seiner Weiterentwicklung zum BMW 3/15 PS folgte als erste Eigenkonstruktion der BMW 3/20 PS. Die darüber hinausgehenden Ambitionen des Unternehmens wurden mit dem auf der Berliner Automobilausstellung 1933 vorgestellten BMW 303 dokumentiert. Ein neuer Sechszylinder-Reihenantrieb unter der langen Motorhaube und großzügige Platzverhältnisse im Innenraum signalisierten den Aufstieg in die automobile Mittelklasse. Die Front des BMW 303 zierte ein zweigeteilter Kühlergrill mit geschwungenen Konturen – die erste Ausführung der bis heute typischen BMW Niere. Die wichtigste konstruktive Besonderheit war auf den ersten Blick nicht zu erkennen. Ein Doppelrohrrahmen mit variablen Querschnitten verhalf dem BMW 303 zu einem außergewöhnlich geringen Gewicht. BMW Chefkonstrukteur Fritz Fiedler und sein Team wichen damit fundamental von den bisher im Automobilbau gültigen Grundsätzen ab, nach denen nur schwere Fahrzeuge eine stabile und damit sichere Straßenlage aufweisen könnten. Der BMW 303 war leicht und ließ sich dadurch spontan beschleunigen, agil durch Kurven lenken und mühelos abbremsen.

Einmal mehr hatte sich das Einschlagen eines eigenen Wegs als Erfolgsrezept erwiesen. Gewichtsoptimierung war fortan ein elementares Prinzip für die Entwicklung von BMW Automobilen. Bis heute zählt der intelligente Leichtbau wie die BMW Niere, der Reihensechszylinder-Motor und die von einer langen Motorhaube und einem weiten Radstand geprägten Proportionen zu den charakteristischen Merkmalen der Marke.

Innovationskraft als Markenzeichen.

Auch in der Nachkriegszeit genoss BMW hohes Ansehen als Hersteller von hochwertigen Fahrzeugen mit anspruchsvollen technischen Details. Die Unternehmensführung beschloss, das Renommee für den Bau einer Oberklasse-Limousine zu nutzen. Der 1951 vorgestellte BMW 501 bot neben opulenten Formen und einem großzügigen Innenraum auch zahlreiche Finessen, die anspruchsvolle Zielgruppen begeistern konnten. Entsprechend beeindruckende Fahrleistungen ergaben sich jedoch erst 1954, als BMW dem „Barockengel“ einen Achtzylinder-Antrieb mit Kurbelgehäuse und Zylinderkopf aus Aluminium zukommen ließ. Es war der erste V8-Leichtmetallmotor in einem Großserienautomobil. In einer mit 150 PS

stärkeren Ausführung kam er auch im 1955 präsentierten und heute legendären Roadster BMW 507 zum Einsatz.

Aufgrund der begrenzten Nachfrage nach exklusiven und hochpreisigen Modellen konnte die erneut unter Beweis gestellte Innovationskraft des Unternehmens in den 1950er-Jahren nicht in die erhofften Verkaufszahlen umgemünzt werden. Der Weg in die Erfolgsspur führte BMW stattdessen in die Mittelklasse. Die 1961 vorgestellte „Neue Klasse“ sollte jene Kunden ansprechen, die auch in diesem Segment besondere Ansprüche an ihr Automobil stellten. Als viertürige Limousine mit betont sportlichen Fahreigenschaften verfügte der BMW 1500 über einen eigenständigen Charakter. Sein neuer Vierzylinder-Motor leistete 80 PS und verlangte nach Superbenzin. Das Fahrwerk mit McPherson Federbeinen vorn und einer Schräglengerhinterachse war perfekt für ein neutrales Kurvenfahrverhalten abgestimmt worden. Neuartige Niederquerschnittsreifen steigerten die Seitenführungskräfte, groß dimensionierte Bremsen optimierten das Verzögerungsvermögen. BMW versprach – erstmals auch mit eben dieser Wortwahl in der Werbung – „Freude am Fahren“, bis 1971 entstand eine komplette Modellreihe mit bis zu 130 PS unter der Haube.

Für den 1966 eingeführten Zweitürer wurden Motoren und Fahrwerkstechnik der „Neuen Klasse“ übernommen. Ein um 5 Zentimeter kürzerer Radstand und die etwas kompakteren Abmessungen ermöglichten bei den Modellen der BMW 02er Reihe eine nochmalige Steigerung der agilen Handlingeigenschaften. Spektakuläres Highlight war der BMW 2002 turbo, das erste europäische Serienautomobil, bei dem ein Abgasturbolader zum Einsatz kam. Auch die Rückkehr in die automobile Oberklasse gelang mithilfe von innovativer Motorentechnik. Die 1968 eingeführten Reihensechszylinder-Antriebe für die Modelle BMW 2500 und BMW 2800 verfügten über eine neuartige Brennraum-Geometrie sowie über eine geschmiedete, siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit zwölf Ausgleichsgewichten und boten so die für BMW Motoren dieser Bauart charakteristische turbinenartige Laufkultur.

Hochwertig, sportlich, technisch aufwändig und innovativ – mit diesen Eigenschaften hatte BMW die passende „Nische“, den unverwechselbaren Charakter seiner Fahrzeuge gefunden. Die Suche nach eigenständigen technischen Lösungen blieb für das Unternehmen weiter von großer Bedeutung, was unter anderem mit der Gründung der BMW Technik GmbH im Jahr 1985 und mit dem Bau des 1990 eingeweihten Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) dokumentiert wurde.

Zu Beginn des Jahres 1987 wurde auf dem Automobilsalon in Genf die neue Topversion der BMW 7er Reihe präsentiert. Der BMW 750i war das erste

Zwölfzylinder-Modell aus deutscher Produktion seit den späten 1930er Jahren. Nur ein halbes Jahr später absolvierte der BMW Z1 seine Premiere. Der Roadster mit selbsttragendem Stahl-Monocoque, Kunststoff-Außenhaut und versenkbaren Türen war bei der BMW Technik GmbH entwickelt worden. Ein weiterer offener Technologieträger kam im Jahr 2000 auf die Straße. Der faszinierend gestaltete Roadster BMW Z8 trug einen 400 PS starken V8-Motor unter der Haube und bot dank seines selbsttragenden Aluminium-Spaceframe-Rahmens eine außergewöhnlich hohe Karosseriesteifigkeit bei optimiertem Gewicht.

Vorreiter für Effizienz, intuitive Bedienung und Vernetzung.

Mit der Entwicklung von Fahrzeugen und Technologien im Rahmen von Efficient Dynamics beschreitet die BMW Group heute einen einzigartigen Weg zu neuen Modellen, die sich sowohl durch weiter gestiegene Fahrerfreude als auch durch kontinuierlich reduzierte Verbrauchs- und Emissionswerte auszeichnen. Dazu tragen neben permanenten Fortschritten beim intelligenten Leichtbau und der herausragenden Kompetenz auf dem Gebiet der Antriebstechnologie auch modernste Möglichkeiten zur Optimierung des Luftwiderstands bei, die im 2009 eröffneten Aerodynamischen Versuchszentrum geschaffen wurden.

Darüber hinaus hat die BMW Group auch mit wegweisenden Innovationen in den Bereichen Bedienung und Vernetzung Maßstäbe gesetzt. Das revolutionäre, 2001 in der vierten Generation der BMW 7er Reihe erstmals eingeführte Bediensystem iDrive gilt heute als Inbegriff für die intuitive, komfortable und sichere Steuerung von Fahrzeug-, Kommunikations- und Infotainmentfunktionen im Fahrzeug. Seine Systematik wird inzwischen von anderen Automobilherstellern adaptiert. In der jüngsten Generation der Luxuslimousine wird sie nun um die ebenfalls weltweit einzigartige BMW Gestiksteuerung ergänzt. Eine Vorreiterrolle mit eigenständigen Lösungen übernahm BMW auch mit dem im Jahr 2004 erstmals für ein Großserienautomobil angebotenen Head-Up Display. Als weltweit erster Automobilhersteller ermöglichte BMW zudem bereits im Jahr 2008 die uneingeschränkte Nutzung des Internets im Fahrzeug.

Einzigartige Fahrerfreude auf zwei Rädern.

Auf dem Motorrad-Sektor trugen exklusive Innovationen dazu bei, dass BMW überdurchschnittlich stark von der in den 1970er-Jahren aufkommenden Begeisterung für das Fahren auf zwei Rädern profitieren konnte. 1976 präsentierte das Unternehmen die BMW R100 RS, das erste Großserienmotorrad mit einer im Windkanal entwickelten Vollverkleidung. Ihr revolutionäres Erscheinungsbild erhöhte zugleich den Komfort bei hoher Geschwindigkeit. Die ebenfalls neuartige, als Monolever bezeichnete

Einarmschwinge verhalf der 1980 vorgestellten BMW R 80 G/S zu einzigartigen Allroundeigenschaften auf der Straße und im Gelände. Mit dem neuen Modell wurde der Grundstein für das bis heute außergewöhnlich populäre Segment der Reise-Enduros gelegt. Im Jahr 1988 bot BMW als weltweit erster Hersteller eine Bremsanlage mit Antiblockiersystem für Motorräder an, 1991 wurde ebenfalls als Weltpremiere ein Dreiegekatalysator eingeführt. Einen fundamentalen Wandel in der Grundkonstruktion von Motorrädern leitete schließlich die 1994 vorgestellte BMW R 1100 RS ein. Erstmals übernahm bei diesem Modell der Motor eine tragende Funktion, sodass auf einen Hauptrahmen verzichtet werden konnte.

Die ersten konsequent für nachhaltige Mobilität entwickelten Premium-Automobile.

Fast 80 Jahre nach dem Start des ersten Automobils, dessen Entwicklung dem Prinzip des intelligenten Leichtbaus folgte, betrat die BMW Group auch mit der konsequent auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Marke BMW i konzeptionelles Neuland. Für BMW i Automobile wurde die vollständig neue LifeDrive Fahrzeugarchitektur entwickelt, deren zentrale Merkmale das Aluminium-Chassis (Drive-Modul) und die aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) bestehende Fahrgastzelle (Life-Modul) sind. Auf diese Weise entstanden die weltweit ersten Premium-Automobile, die von Beginn an für einen rein elektrischen beziehungsweise einen Plug-in-Hybrid-Antrieb konzipiert wurden.

Dieser konsequent verfolgte, ganzheitliche Ansatz ermöglichte nicht nur eine maßgebliche Gewichtsreduzierung, sondern auch ein wegweisendes Design. Durch Verwendung von CFK und Aluminium wurde das Gewicht der Batterien kompensiert, die außerdem Platz sparend und in einer für die Fahrdynamik günstigen Position im Fahrzeugboden angeordnet sind. Auch bei der Nutzung von natürlichen und wiederverwertbaren Materialien sowie in der Produktion setzt die Marke BMW i im Automobilbereich einzigartige Akzente für Nachhaltigkeit. Sowohl bei der Herstellung der Carbonfasern, die als Ausgangsmaterial für die CFK-Komponenten dienen, als auch bei der Montage der BMW i Automobile wird ausschließlich aus regenerativen Quellen gewonnene Energie genutzt. Dank des bei der Entwicklung von BMW i Automobilen gesammelten Knowhows hat die BMW Group heute eine Pionierfunktion bei der Gestaltung einer nachhaltigen, von fossilen Brennstoffen unabhängigen Form der individuellen Mobilität.



3. Verantwortung übernehmen, Herausforderungen meistern: Kraftvoll durch Höhen und Tiefen

Schon die ersten wirtschaftlichen Erfolge, die mit Produkten, die das BMW Logo trugen, erzielt wurden, basierten nicht allein auf ihren technischen Qualitäten, sondern insbesondere auf einer durch den Ersten Weltkrieg bestimmten hohen Nachfrage nach Flugzeugmotoren. Entsprechend schwierig gestaltete sich der Neuanfang nach Abschluss des Versailler Friedensvertrags, der einer Fertigung von Rüstungsgütern zunächst ein Ende setzte. Die BMW Konstrukteure fanden attraktive Betätigungsfelder im Bau von Motoren für Lastwagen, Boote, Landmaschinen und Motorräder. Doch kaum hatte das Unternehmen darüber hinaus auch mit der Fertigung von selbst entwickelten Motorrädern und Automobilen neue, zivile Märkte erschlossen, gerieten erneut Flugzeugmotoren in das Visier staatlicher Auftraggeber und ihrer militärischen Zielsetzungen.

Analog zu einem Großteil der deutschen Industrie ließen sich auch die Verantwortlichen bei BMW im Umgang mit den politischen Rahmenbedingungen der 1930er- und 1940er-Jahre von wirtschaftlichem Effizienzstreben leiten. So profitierte das Unternehmen massiv von den neuen Rüstungsanstrengungen. Auf Geheiß des nationalsozialistischen Regimes wurde die Fertigung von zivilen Fahrzeugen heruntergefahren, während die Produktion von Flugzeugmotoren Priorität erhielt. Und nicht nur das: Zur Steigerung der Kapazitäten wurden schon von Dezember 1939 an polnische Kriegsgefangene eingesetzt. Bald darauf waren auch Strafgefangene, Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene aus anderen Ländern sowie Häftlinge aus Konzentrationslagern in den Werken des Unternehmens tätig.

Rüstungswahn und Zwangsarbeit unter dem NS-Regime: BMW stellt sich der öffentliche Debatte.

Die Stellung von BMW als Rüstungskonzern im Vorfeld und während des Zweiten Weltkriegs sowie die billigende Inkaufnahme des mit der Zwangsarbeit verbundenen menschlichen Leids wirft einen nicht zu beseitigenden Schatten auf die Geschichte des Unternehmens. Die Auseinandersetzung mit diesem Kapitel verlief lange Zeit zögerlich, zumal auch die juristische Aufarbeitung nach Kriegsende unbefriedigend war. BMW stellte und stellt sich der Verantwortung für das Geschehen während der NS-

Zeit unter anderem im Rahmen von Initiativen, die zur Aufklärung und zur öffentlichen Diskussion beitragen.

Mit der im Jahr 1983 erschienenen Publikation „BMW – eine deutsche Geschichte“ brachte das Unternehmen als erster deutscher Industriekonzern eine öffentliche Debatte über dieses Kapitel seiner Vergangenheit in Gang. Weitere Veröffentlichungen folgten, darunter zwei Dissertationen unabhängiger Historiker, die die Rolle des Unternehmens in den Jahren 1933 bis 1945 wissenschaftlich untersuchten. Darüber hinaus gehörte die BMW AG 1999 zu den Gründungsmitgliedern der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung, Zukunft“ zur Entschädigung ehemaliger Zwangsarbeiter.

Neuanfang auf zwei und vier Rädern.

In der unmittelbaren Nachkriegszeit musste sich das Unternehmen in jeder Hinsicht neu orientieren. Anlagen und Gebäude waren teilweise zerstört oder demontiert, die Möglichkeiten zum Einfluss auf die Werke in der sowjetischen Besatzungszone verloren, sinnvolle Betätigungsfelder für die verbliebenen Beschäftigten schwer zu finden. Erst 1948 entstand in München mit der BMW R 24 das erste Nachkriegs-Motorrad. Die Wiederaufnahme der Automobil-Produktion ließ bis 1952 auf sich warten und brachte zunächst nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg.

Große Limousinen wie der als „Barockengel“ bekannte BMW 501 versprachen höhere Profitabilität, erzielten aber nicht die erforderlichen Stückzahlen. Die kleine BMW Isetta wurde zwar zum mehr als 160 000-mal verkauften Symbol für Mobilität in der Wirtschaftswunderzeit, konnte die roten Zahlen in der Unternehmensbilanz jedoch ebenfalls nicht verhindern. Erst der 1959 vorgestellte, neu konstruierte Kleinwagen BMW 700 erfüllte die Hoffnungen sowohl der Techniker als auch der Kaufleute im Unternehmen.

Sanierung statt Verkauf – die „Neue Klasse“ bringt den Erfolg.

Die Perspektiven, die mit dem auch bei den Kunden auf Anhieb beliebten Modell verbunden waren, überzeugten den Industriellen Herbert Quandt, sein Engagement als Anteilseigner am Unternehmen BMW zu erweitern. Er reagierte damit auch auf die Bemühungen einer Gruppe von Kleinaktionären, die Unabhängigkeit des Unternehmens zu bewahren. Auf der Hauptversammlung im Dezember 1959 wurde der beinahe schon besiegelte Verkauf von BMW an die Daimler-Benz AG in letzter Minute abgewendet, der stattdessen unter der Regie von Quandt entwickelte Sanierungsplan setzte auf die Eigenständigkeit der BMW AG, neue Strukturen und neue Modelle.

Der Erfolg des BMW 700 bildete die Basis für den Neuanfang, der Durchbruch kam 1961 mit dem BMW 1500. Er war das erste Modell der

„Neuen Klasse“. Mit den sportlichen Mittelklasse-Limousinen und den ab 1966 angebotenen Modellen der zweitürigen 02er Reihe erreichte die Automobilproduktion neue Dimensionen. Innerhalb weniger Jahre war BMW vom Übernahmekandidaten zum Vorzeigunternehmen geworden. Schon 1963 wies die Unternehmensbilanz einen Gewinn aus, im Jahr darauf konnte an die Anteilseigener wieder eine Dividende ausgeschüttet werden. Mit der Übernahme der Firma Glas, die zunächst Landmaschinen und dann unter anderem den Kleinstwagen Goggomobil sowie weitere Modelle in höheren Fahrzeugklassen produzierte, gelangte BMW im Jahr 1966 zu zusätzlichen Produktionsstandorten in Dingolfing und Landshut, die in der Folge Schritt für Schritt in das Fertigungsnetzwerk integriert wurden. Der Umsatz des Unternehmens überschritt bereits 1968 erstmals die Marke von einer Milliarde Mark.

BMW trotzt der Ölkrise und setzt auf Internationalisierung.

Anfang der 1970er-Jahre wurde der Aufschwung im Zuge der „Ölkrise“ jäh gebremst. Während Tempolimits und Sonntagsfahrverbote für Aufsehen sorgten und sogar die Rationierung von Benzin ins Gespräch kam, setzten die Verantwortlichen bei BMW darauf, die Durststrecke zu überstehen und gestärkt aus ihr hervorzugehen. Neben neuen Modellen und zusätzlichen Produktionskapazitäten treibt das Unternehmen auch die Stärkung der Handelsstrukturen im Inland sowie die Internationalisierung durch die Gründung eigener Vertriebsgesellschaften konsequent voran.

Sinnbildlich für diese Zuversicht stehen die Ereignisse des Jahres 1973. In München wurden in diesem Jahr der „Vierzylinder“, das neue, aus kreisförmigen Segmenten bestehende Verwaltungszentrum, und das BMW Museum eröffnet. Die markanten Baukörper waren bereits rechtzeitig zu den Olympischen Spielen 1972 fertiggestellt worden, nun waren auch die Innenarbeiten abgeschlossen. In Dingolfing nahm ein neues Produktionswerk den Betrieb auf. Als Nachfolger der „Neuen Klasse“ wurde die BMW 5er Reihe vorgestellt. In Südafrika übernahm BMW vom dortigen Importeur ein Montagewerk und verfügte so über den ersten Fertigungsstandort außerhalb Deutschlands. In Frankreich gründete BMW die erste von zahlreichen ausländischen Tochtergesellschaften für den Verkauf von Fahrzeugen. Als 1975 die Nachfrage nach Automobilen wieder stieg, war BMW mit neuen Modellen, erweiterten Fertigungskapazitäten und optimierten Vertriebsstrukturen bestens darauf vorbereitet.

Von der Neuausrichtung nach der Übernahme von Rover bis zur Strategie Number ONE.

Vor einer erneuten Weichenstellung sahen sich die Verantwortlichen bei BMW zu Beginn der 1990er-Jahre. Dem branchenweiten Trend zu

Konzentrationsprozessen folgend entschieden sie sich 1994 zur Übernahme der britischen Rover Group, um mit einem breiteren Angebot an Automobilen zusätzliche Zielgruppen zu gewinnen. Das Engagement war nicht von Erfolg gekrönt. Im Jahr 2000 wurde die Rover Group wieder verkauft. Weitergeführt wurde allein die Marke MINI. Darüber hinaus hatte sich das Unternehmen in der Zwischenzeit als BMW Group neu strukturiert und die Namens- sowie die Markenrechte für Rolls-Royce Automobile übernommen. In der neuen Konstellation gelang es, auch diese Marken erfolgreich in die Zukunft zu führen. Als weltweit erster Anbieter von Kleinwagen des Premiumsegments entwickelte sich MINI zum Sinnbild für Fahrspaß und Individualität. Als Inbegriff der Perfektion auf vier Rädern erstrahlte Rolls-Royce innerhalb kürzester Zeit in altem und zugleich neuem Glanz.

Die Internationalisierung des Unternehmens wurde mit der Erweiterung des globalen Produktionsnetzwerks fortgesetzt. Auf diese Weise begegnete die BMW Group den Herausforderungen, die unter anderem mit Währungskursschwankungen und individuellen Entwicklungen auf unterschiedlichen Märkten verbunden waren. Nach der Devise „Die Produktion folgt dem Markt“ wurden unter anderem in den USA sowie in China Fertigungsstandorte geschaffen. Das 1994 im US-Bundesstaat South Carolina eröffnete BMW Werk Spartanburg erlangte spezielle Bedeutung als Kompetenzzentrum für die auf dem nordamerikanischen Kontinent besonders populären BMW X Modelle. Im nordostchinesischen Shenyang wurde im Jahr 2004 gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd. eine Fahrzeugproduktion zur Versorgung des lokalen Marktes aufgenommen.

Noch vor Ausbruch der weltweiten Finanzkrise im Jahr 2008 wurden mit der Unternehmensstrategie „Number ONE“ die Grundlagen für nachhaltiges profitables Wachstum und langfristige Wertsteigerung gelegt. Die damit verbundenen Maßnahmen, zu denen auch die Erweiterung des Angebots an Dienstleistungen rund um die individuelle Mobilität gehörte, sind darauf ausgerichtet, die Position der BMW Group als weltweit führender Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern sowie Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen zu festigen.

Mit dem konsequenten Einsatz von Efficient Dynamics Technologie hat die BMW Group den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge ihrer Marken kontinuierlich reduziert. Verantwortung übernimmt die BMW Group auch durch den sparsamen Umgang mit Ressourcen im Produktionsprozess. Schon 2014 stammte mehr als die Hälfte der weltweit bezogenen Energie aus regenerativen Quellen. Im Rahmen von Efficient Dynamics wurde zudem mit der Gründung der neuen Marke BMW i ein

ganzheitlicher Ansatz für nachhaltige Mobilität verwirklicht. Mit attraktiven Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen, innovativen Services sowie durch eine konsequente Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen entlang der gesamten Wertschöpfungskette übernimmt die BMW Group eine führende Rolle bei der Gestaltung der individuellen Mobilität der Zukunft.

4. Messen mit den Besten: Sportlicher Wettkampf als Ansporn zu höchster Leistung.

Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts galt der sportliche Wettbewerb für die Hersteller von Motorrädern und Automobilen als ideale Bühne, um die Öffentlichkeit von der Leistungsfähigkeit neuer Fahrzeuge zu überzeugen. Ebenso konnte das Aufstellen von nationalen und internationalen Bestmarken seit jeher als Beleg für fortschrittliche Technologie dienen. So sorgte im Juni 1919 der Testpilot Zeno Diemer mit einem Höhenflugweltrekord für Aufsehen. Mit einer vom Flugzeugmotor BMW IV angetriebenen Maschine der Deutschen Flugzeugwerke stieg er vom Münchener Oberwiesenfeld auf und erreichte eine Höhe von 9 760 Metern.

Ein Vierteljahr später ließ Diemer eine neue Bestmarke für Passagierflugzeuge folgen. Mit acht Mitreisenden an Bord seiner von einem BMW IIIa angetriebenen Junkers F 13 gelangte er am 13. September 1919 auf 6 750 Meter. Auch der Dornier „Wal“, mit dem Wolfgang von Gronau und seiner Crew zwischen Juli und November 1932 nach insgesamt 254 Flugstunden und einer Distanz von 44 800 Kilometern die erste Weltumrundung in einem Flugboot gelang, sowie der „Schienenzeppelin“ des Eisenbahnpioniers Franz Kruckenberg, der bereits im Jahr zuvor auf einer zwölf Kilometer langen Strecke zwischen Ludwigslust und Wittenberge mit 230 km/h einen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge aufgestellt hatte, wurden von BMW Motoren angetrieben.

Auf zwei Rädern gelangen dem BMW Werksfahrer Ernst Jakob Henne zwischen 1929 und 1937 zahlreiche Geschwindigkeitsrekorde. Das Unternehmen nutzte die Bestmarken, um mit dem Slogan „BMW – das schnellste Motorrad der Welt“ zu werben. Zuletzt brachte Henne seine Maschine mit 500-Kubikzentimeter-Kompressormotor und Stromlinienverkleidung auf einem abgesperrten Autobahnteilstück bei Frankfurt auf eine Geschwindigkeit von 279,503 km/h – eine Bestmarke, die 14 Jahre lang Bestand haben sollte. Auch in jüngerer Zeit wurden Rekorde erzielt, um Innovationskraft zu demonstrieren. Auf dem BMW Testgelände im französischen Miramas stellte der Prototyp BMW H₂R im September 2004 gleich neun Bestmarken für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge auf.

Frühes Motto: „Erprobt im Sport – bewährt in der Serie“.

Der erste Rennerfolg für die Marke BMW gelang im Februar 1924. Mit der BMW R 32 gewann der Konstrukteur und Rennfahrer Rudolf Schleicher an diesem Tag das Bergrennen auf der Mittenwalder Gsteig. Fortan galt der Leitsatz „Erprobt im Sport – bewährt in der Serie“, untermauert durch zahlreiche Deutsche Meisterschaften und erste internationale Erfolge. Besonders bedeutend war der 1939 von Georg Meier mit einer BMW Kompressor-Rennmaschine erzielte Sieg. Meier gewann bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man als erster Nicht-Brite die 500er-Klasse, die sogenannte Senior-TT. Der Brite Jock West, ebenfalls BMW Fahrer, wurde Zweiter. Exakt 75 Jahre später trat der Nordire Michael Dunlop in Meiers Fußstapfen und holte auf einer BMW S 1000 RR den Sieg bei der Senior TT.

„Schorsch“ Meier knüpfte in der Nachkriegszeit mit dem Gewinn des Deutschen Meistertitels 1947 an seine frühen Erfolge an. Eine besonders eindrucksvolle Siegesserie gelang den von BMW mit Motoren versorgten Teams in der Seitenwagenweltmeisterschaft mit 20 Marken- und 19 Fahrertiteln zwischen 1954 und 1974. Abseits der Straßen machte 1980 erstmals die BMW R 80 G/S auf sich aufmerksam. Dem Gewinn der Geländesport-Europameisterschaft folgten Siege bei der Rallye Paris-Dakar in den Jahren 1981, 1983, 1984 und 1985. Mit Einzylinder-Modellen wurden in den Jahren 1999 und 2000 zwei weitere Gesamtsiege beim weltweit spektakulärsten Langstreckenrennen erzielt.

Vom Goldenen Alpenpokal zum Gesamtsieg bei der Mille Miglia.

Das erste von BMW produzierte Automobil bewährte sich ebenfalls auf Anhieb im sportlichen Wettbewerb. Nur vier Wochen nach seinem Verkaufsstart siegte der BMW 3/15 PS bei der Internationalen Alpenfahrt. Sie führte als Zuverlässigkeitsprüfung über 2650 Kilometer von München nach Como. Das Team von BMW blieb von Ausfällen und Strafpunkten verschont und gewann den Goldenen Alpenpokal. Als Gelegenheit, neue Entwicklungen unter anspruchsvollen Bedingungen zu testen und anschließend zu verfeinern, war der Sport zu diesem Zeitpunkt bereits unverzichtbar geworden.

Auch der legendäre Roadster BMW 328 absolvierte seinen ersten öffentlichen Auftritt auf der Rennstrecke. Beim Eifelrennen auf dem Nürburgring im Juni 1936 holte der auch auf vier Rädern erfolgreiche Ernst Henne mit einem Vorserienexemplar des neuen Modells auf Anhieb den Klassensieg. Obendrein fuhr er gegen die zum Teil deutlich stärker motorisierte Konkurrenz auch die schnellste Rennrunde. Einer der bis dato größten Triumphen für die Marke BMW folgte vier Jahre später. Im BMW 328 Touring Coupé gewannen Fritz Huschke von Hanstein und Walter

Bäumer mit deutlichem Vorsprung vor den Zweitplatzierten die Gesamtwertung des legendären Langstreckenrennens Mille Miglia in Italien. Auf den Plätzen drei, fünf und sechs folgten weitere BMW 328 und bescherten dem Team aus München auch den Sieg in der Mannschaftswertung.

Rekord auf der Nordschleife, Siegesserien im Tourenwagen-Sport.

Die Nachkriegsära brachte zunächst nur bescheidene Erfolge im Automobilrennsport. Mit dem BMW 700 wurden zu Beginn der 1960er-Jahre erste Siege bei Berg- und Rundstreckenrennen erzielt. Auch hier setzte die „Neue Klasse“ den ersten großen Paukenschlag. Hubert Hahne gewann 1966 mit dem BMW 2000 TI die Tourenwagen-Europameisterschaft. Außerdem umrundete er als erster Fahrer mit einem Tourenwagen die Nürburgring-Nordschleife in weniger als zehn Minuten.

Ausdruck für die gewachsene Bedeutung der Rennstreckenaktivitäten war die Gründung der BMW Motorsport GmbH im Mai 1972. In den folgenden Jahren wurden vor allem im Tourenwagensport zahlreiche Erfolge erzielt. Der BMW 3.0 CSL, der BMW 635 CSi, der BMW 320 Gruppe 5 und vor allem der BMW M3 Gruppe A, der zum erfolgreichsten Tourenwagen der Welt wurde, bereicherten die Titelsammlung.

Der BMW 3.0 CSL war auch das erste Modell, das als Art Car Aufsehen erregte. Im Juni 1975 ging ein Exemplar des Coupés mit einer von dem US-amerikanischen Künstler Alexander Calder gestalteten Karosserielackierung und einem 450 PS starken Sechszylinder-Motor beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans an den Start. Darüber hinaus sorgte die BMW Motorsport GmbH auf den Rennstrecken in aller Welt mit einem komplett neu entwickelten Hochleistungssportwagen für Furore. Mit dem 1978 vorgestellten BMW M1 konnten Privatfahrer in der eigens für ihn geschaffenen BMW Procar Serie gegen Formel-1-Piloten antreten.

In 630 Tagen zum Weltmeister-Titel in der Formel 1.

Mit einem aus dem Serienfahrzeugbau abgeleiteten Vierzylinder-Motor engagierte sich BMW in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre erstmals im Formelrennsport. Hubert Hahne und Jo Siffert starteten 1967 in der Formel 2 mit Fahrzeugen des britischen Rennstalls Lola, die von BMW Motoren angetrieben wurden. Nach anfänglichen Schwierigkeiten konnte bereits 1969 der zweite Platz in Formel-2-Europameisterschaft (Hubert Hahne) erreicht werden. Nach dem Rückzug des BMW Werkteams nach der Saison 1970 stieg BMW ab 1973 wieder als Motorenlieferant in die Formel 2 ein und dominierte in den Folgejahren das Geschehen. Insbesondere zusammen mit dem Team von March Engineering war man erfolgreich. Diese Konstellation

verhalf zunächst dem Franzosen Jean-Pierre Jarier und im Jahr darauf seinem Landsmann Patrick Depailler zum Gewinn der Formel-2-Europameisterschaft. Darüber hinaus wurden bis 1982 auch die Piloten Jacques Laffite, Bruno Giacomelli, Marc Surer und Corrado Fabi dank BMW Power zu Champions in dieser Rennserie.

Im Jahr 1982 betrat BMW als Motorenlieferant gemeinsam mit Partner Brabham die Bühne der Formel 1. Erneut brachte das Unternehmen einen Vierzylinder-Motor in die Partnerschaft ein. Das 1,5 Liter große Vierventil-Triebwerk brachte es mit einem Abgasturbolader sowie einer in der damaligen Formel 1 einzigartigen digitalen Motorelektronik auf anfangs rund 800 und später bis zu 1300 PS. Am 13. Juni 1982 fuhr der Brasilianer Nelson Piquet in Kanada zum ersten Sieg. Im Jahr darauf folgte dann bereits der große Triumph: Piquet gewann die Weltmeisterschaft – nur 630 Tage nach dem ersten Renneinsatz des gemeinsamen Teams von BMW und Brabham in der Formel 1. Als erster Fahrer holte Nelson Piquet den Titel mit einem von einem Turbomotor angetriebenen Auto.

Erfolgsgeschichte in der DTM.

Eng miteinander verbunden sind im Rennsport auch die Buchstabenkombinationen BMW und DTM. 1984 wurde die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft, damals noch „Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft“ (DPM) genannt, als Kräftemessen für seriennahe Gruppe-A-Fahrzeuge ins Leben gerufen. Beim ersten Rennen im belgischen Zolder kam es zu einem Vierfach-Sieg für den BMW 635-CSi. Beim Saison-Finale am Nürburgring machte Volker Strycek den Titelgewinn für BMW perfekt.

Im Jahr 1987 absolvierte der BMW M3 sein Debüt im Tourenwagensport und gewann auf Anhieb die drei wichtigsten Titel der Saison. Eric van de Poele wurde DTM-Champion, Winfried Vogt wurde Europameister, und Roberto Ravaglia sicherte sich den Titel in der erstmals ausgetragenen Tourenwagen-Weltmeisterschaft. Der Italiener Ravaglia errang 1989 den zweiten DTM-Titel im BMW M3. Er war es auch, der 1992 beim letzten Werkseinsatz dieses Modells in der DTM das Abschlussrennen der Saison gewann. Der BMW M3 der ersten Generation dominierte über fünf Jahre den internationalen Tourenwagensport und seine unzähligen Siege und Meisterschaften machen ihn bis heute zum erfolgreichsten Tourenwagen überhaupt.

Auch danach blieb BMW im Tourenwagensport aktiv. Vor allem auf europäischer Ebene wurden weiterhin Erfolge eingefahren. Im Jahr 1998 gewann mit dem BMW 320d erstmals ein von einem Dieselmotor angetriebenes Fahrzeug das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring. In den Jahren 2001 und 2004 holten der Niederländer Peter Kox und der Brite Andy

Priaulx jeweils in einem BMW 320i den Europameister-Titel. Als im Jahr 2005 erstmals die Neuauflage der Tourenwagen-Weltmeisterschaft namens WTCC ausgetragen wurde, war Priaulx auch in diesem Wettbewerb auf Anhieb siegreich. Im neuen BMW 320si konnte er zudem sowohl 2006 als auch 2007 erfolgreich seinen Weltmeistertitel verteidigen.

Im Jahr 2012 kehrte BMW in die DTM – das Kürzel stand inzwischen für Deutsche Tourenwagen-Masters – zurück. Drei Teams und sechs Fahrer gingen mit der mittlerweile vierten Generation des BMW M3 ins Rennen. Das Comeback brachte auf Anhieb den maximalen Erfolg. Der Kanadier Bruno Spengler beendete die Auftaktsaison im BMW M3 als DTM-Champion. Außerdem gewann BMW auch die Hersteller- und die Teamwertung. Im Jahr darauf gingen fünf Rennsiege auf das Konto der BMW Teams. Der Brasilianer Augusto Farfus schloss die Saison als Zweitplatzierter der Fahrerwertung ab und trug maßgeblich dazu bei, dass BMW erneut die Herstellerwertung für sich entscheiden konnte.

In der DTM-Saison 2014 trat BMW erstmals mit dem neuen BMW M4 DTM an. Gleich zum Auftakt fuhr der Deutsche Marco Wittmann mit dem neuen Fahrzeug zum Sieg. Wittmann holte im Verlauf der Saison drei weitere Rennsiege und sicherte sich als jüngster deutscher Champion in der Geschichte der DTM den Fahrertitel. Auch die Teamwertung ging an BMW. Die folgende Saison war von Anlaufschwierigkeiten und einer spektakulären Aufholjagd geprägt. Sie endete für BMW mit einem erneuten Sieg in der Herstellerwertung.



5. Das richtige Produkt zur richtigen Zeit: Dem Trend voraus, der Zukunft entgegen.

Der Weg vom Flugzeugmotoren-Hersteller, dessen Absatzentwicklung in erster Linie vom Bedarf staatlicher Auftraggeber abhängt, zum führenden Anbieter von Premium-Fahrzeugen, die bei Kunden in aller Welt Begehrlichkeit auslösen, ist eng verknüpft mit der Geschichte der individuellen Mobilität in den vergangenen 100 Jahren. Immer wieder ist es dem Unternehmen gelungen, mit Ingenieurskunst und Kreativität zur richtigen Zeit jene Produkte zu entwickeln, deren Erfolg auf unverwechselbaren Qualitäten und einem eigenständigen Charakter basierte. Mit einem sicheren Gespür für Kundenwünsche, die von bisherigen Anbietern nicht abgedeckt werden, für Marktsegmenten mit dem Potenzial für nachhaltiges Wachstum sowie für Neuerungen, aus denen sich Trends entwickeln, wurden neue Fahrzeugsegmente begründet und zusätzliche Zielgruppen erschlossen.

Nachdem die Produktion von Sechszylinder-Flugzeugmotoren für die militärische Nutzung die Anfangsjahre des Unternehmens bestimmt hatte, ergaben sich in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg bald neue Einsatzmöglichkeiten und Anforderungen. Die wachsende Bedeutung der zivilen Luftfahrt in den 1920er-Jahren veranlasste BMW zur Konstruktion neuer, besonders leistungsstarker Flugzeugmotoren nach bewährtem Muster. Der Antrieb BMW VI, ein Zwölfzylinderaggregat in V-Form, kam 1926 auf den Markt, wurde zu einem weltweiten Exportschlager und entwickelte sich zum erfolgreichsten Produkt des Unternehmens in den 1920er-Jahren. Der BMW VI kam auch in der Heinkel HE 70 zum Einsatz, die damals als schnellstes Verkehrsflugzeug der Welt galt und den Beinamen „Blitz“ trug.

Hochwertige Technologie für anspruchsvolle Kunden.

Auch mit seinem ersten Motorrad orientierte sich das Unternehmen präzise an den damaligen Bedürfnissen. Die 1923 eingeführte BMW R 32 punktete nicht nur mit sicheren und sportlichen Fahreigenschaften, sondern auch mit hoher Zuverlässigkeit. Auf staubigen Schotterpisten spielte der verschleiß- und wartungsarme Wellenantrieb klare Vorteile aus. Die BMW R 32 erwarb sich von Beginn an einen Ruf als qualitativ hochwertiges Motorrad. In der Folgezeit brachte BMW fast jährlich neue Modelle mit neuen Konstruktionsdetails und wachsender Leistung auf den Markt. Dabei wurden für unterschiedliche Kundenwünsche sowohl Touren- als auch Sportmotorräder angeboten. Nicht nur auf dem Heimatmarkt entwickelten

sich die Verkaufszahlen positiv. Auch in den USA, in Südamerika und Südafrika sowie im Fernen Osten stieß BMW auf steigende Nachfrage. Schon 1928 wurden im Werk in München fast 5 000 BMW Motorräder gefertigt.

Auf anspruchsvolle Kunden zielte BMW auch mit den ersten Mittelklasse-Automobilen. Vor allem der 1936 vorgestellte BMW 326 stellte mit seinem 50 PS starken Sechszylinder-Motor, dem geräumigen Innenraum und der hochwertigen Verarbeitung ein exklusives Angebot dar – und wurde mit rund 16 000 Einheiten zum bis dahin meistverkauften Automobil der Marke. Mit seinen Flugzeugmotoren, Motorrädern und Automobilen bewegte sich BMW sowohl technologisch als auch wirtschaftlich auf erfolgreichem Kurs, ehe die politischen Veränderungen im Deutschland der 1930er-Jahre sowohl der internationalen Ausrichtung des Unternehmens als auch der Diversifizierung im zivilen Produktprogramm ein jähes Ende bereiteten.

BMW findet seine „Nische“ in der Mittelklasse.

Im Nachkriegs-Deutschland war es zunächst die BMW Isetta, die den Zeitgeist der Wirtschaftswunderjahre widerspiegelte. Mehr als 160 000 Einheiten des „Motocoupés“ wurden verkauft – selbst in den USA, dem Land der Straßenkreuzer, war der Zweisitzer gefragt. Sportliche Ambitionen erfüllte der BMW 700, der 1959 zunächst als Coupé und wenig später als Limousine präsentiert wurde und dessen Verkaufserfolg dem Unternehmen das Überleben sicherte.

Im Jahr 1961 brachte BMW schließlich mit dem BMW 1500 jenes Modell an den Start, das die Kundschaft offenbar vermisst hatte. Die Verkaufsstrategen sahen Bedarf an einer hochwertigen Mittelklasse-Limousine. Die Konstrukteure lieferten einen klar gestalteten Viertürer mit kraftvollem Vierzylinder-Motor und moderner Fahrwerkstechnik. Die „Neue Klasse“ symbolisierte Individualität auf hohem Niveau, ihr besonderer Charakter basierte vor allem auf der Kombination aus komfortablen Fahreigenschaften und Sportlichkeit. Das Unternehmen hatte damit jene „Nische“ auf dem Automobilmarkt erschlossen, die einen wirtschaftlichen Erfolg mit attraktiven Produkten ermöglichte. 1965 erschien mit dem BMW 1800 TI/SA die bisher stärkste Modellvariante als Basis für den Motorsport – und gleichzeitig auch der neue, bis heute gültige Slogan, der die Gründe für den Erfolg der „Neuen Klasse“ auf den Punkt brachte: „Freude am Fahren“.

Innerhalb von elf Jahren wurden mehr als 350 000 Fahrzeuge der „Neuen Klasse“ abgesetzt. Die Produktionszahlen des Unternehmens erreichten damit eine völlig neue Dimension. Dennoch wurde bereits frühzeitig das Potenzial einer weiteren, hinsichtlich ihrer Abmessungen und ihres

Verkaufspreises unterhalb der „Neuen Klasse“ angesiedelten Modellreihe erkannt. Auf dem Automobilsalon in Genf absolvierte 1966 der BMW 1600-2 seine Premiere. Die Linienführung der kompakten, zweitürigen Limousine brachte den sportlichen Charakter noch pointierter zum Ausdruck. Antriebs- und Fahrwerkstechnik wurden von den Viertürern übernommen, ebenso die Strategie, die Modelle mit unterschiedlichen Motorisierungen anzubieten.

Spektakulärste Variante war der im Jahr 1973 eingeführte BMW 2002 turbo, – nicht nur aufgrund der 170 PS, die sein Motor mobilisierte, sondern vor allem, weil dafür erstmals in einem europäischen Automobil ein Abgasturbolader eingesetzt wurde. Unabhängig von der Leistungsstufe begeisterte der Zweitürer sowohl die Fachwelt als auch das Publikum mit einzigartig agilen Handlingeigenschaften. Die Resonanz auf den Automobilmärkten war überwältigend. Bis 1977 wurden weltweit mehr als 862 000 Exemplare des BMW 02er verkauft.

Motorradfahren als Freizeitvergnügen – auf und jenseits der Straße.

Von 1973 an wurde „Freude am Fahren“ auch für BMW Motorräder zum Leitsatz. Das Unternehmen hatte kurz zuvor die neuen Modelle BMW R 50/5, BMW R 60/5 und BMW R 75/5 auf den Markt gebracht. Motorradfahren wurde jetzt zu einem Freizeitvergnügen, das sich mit den sportlichen Reisemaschinen besonders intensiv genießen ließ. Mit einer bequemen Sitzbank und einem Elektrostarter wurden zudem auch die Komfortwünsche der neuen Zielgruppen berücksichtigt.

Im Jahr 1980 vollbrachte BMW die nächste Pionierleistung im Motorradsegment. Die Reiseenduro BMW R 80 G/S war Vorreiter jener bis heute extrem populären Gattung von Motorrädern, die sowohl auf unbefestigtem Terrain als auch auf der Straße für Fahrfreude sorgen. Einmal mehr basierten die außergewöhnlichen Eigenschaften auf exklusiven Innovationen, die in diesem Fall vor allem in der weltweit erstmals bei einem Motorrad eingesetzten Einarmschwinge bestanden. Die Allrounder mit dem Buchstabekürzel GS bilden heute die erfolgreichste Modellreihe im Angebot von BMW Motorrad.

Erfolg mit einem neuen Fahrzeugsegment: Das Sports Activity Vehicle.

Eine neue Form der Vielseitigkeit kennzeichnete auch das wegweisende Fahrzeugkonzept, mit dem BMW 1999 im Automobilbereich für Eureo sorgte. Noch vor dem Einsetzen des weltweiten SUV-Booms präsentierte das Unternehmen auf der North American International Auto Show in Detroit den BMW X5, der markentypische Dynamik auf der Straße mit souveränen

Allroundeigenschaften, einer hohen Sitzposition und Allradantrieb kombinierte.

Damit war das Segment des Sports Activity Vehicle ins Leben gerufen, das BMW in den Folgejahren ebenfalls als Pionier in weitere Fahrzeugklassen übertrug und das seitdem überdurchschnittlich hohe Wachstumsraten erzielen konnte. Mittlerweile umfasst das Angebot fünf BMW X Modelle, darunter zwei Sports Activity Coupés, mit denen die Marke ebenfalls mit großem Erfolg konzeptionelles Neuland eroberte. Der BMW X5 wurde von Beginn an im US-amerikanischen BMW Werk Spartanburg produziert, wo inzwischen auch die Modelle BMW X6, BMW X3 und BMW X4 entstehen.

Die Zukunft der individuellen Mobilität hat begonnen.

An der Schwelle zum nächsten Jahrhundert ihrer Unternehmensgeschichte übernimmt die BMW Group die Vorreiterrolle bei der Gestaltung einer von fossilen Brennstoffen unabhängigen und lokal emissionsfreien Form der Mobilität. Mit den ersten Modellen der neuen Marke BMW i hat die Zukunft der individuellen Mobilität im Premium-Segment begonnen.

Seit 2013 ermöglicht der BMW i3 Freude am Fahren in einem rein elektrisch angetriebenen Premium-Automobil. Sein wegweisender Charakter liegt insbesondere darin begründet, dass er nicht auf einem bestehenden Modell basiert, bei dem lediglich der Verbrennungs- gegen einen Elektromotor ausgetauscht wurde, sondern eine komplett eigenständige Fahrzeugarchitektur aufweist. Darüber hinaus macht das im Jahr 2014 eingeführte Plug-in-Hybrid-Modell BMW i8 die Zukunft des Sportwagens bereits heute erlebbar.



Chronologie: 100 Daten aus 100 Jahren.

7. März 1916

Als Nachfolger der Gustav-Otto-Flugmaschinenfabrik mit Sitz an der Lerchenauer Straße in München wird die Bayerische Flugzeugwerke AG gegründet. 1922 werden auf diese der Motorenbau, der Name und das Markenlogo der Bayerischen Motorenwerke AG übertragen. Damit gilt der 7. März 1916 als Gründungsdatum der „Neuen BMW AG“.

21. Juli 1917

Die seit 1913 bestehende Rapp-Motorenwerke GmbH erhält per Eintrag ins Handelsregister den Namen Bayerische Motoren Werke GmbH und bald darauf neue Fabrikationsanlagen an der Moosacher Straße in München.

10. Dezember 1917

Das runde Markenlogo mit den Buchstaben BMW und den bayerischen Landesfarben Blau und Weiß wird unter der Nr. 221388 in die Zeichenrolle des Kaiserlichen Patentamts eingetragen. Ende der 1920-Jahre taucht es erstmals in der Werbung als stilisierter rotierender Propeller auf und wird seitdem entsprechend interpretiert.

17. Juni 1919

Mit dem Reihensechszylinder-Motor BMW IV in seiner Maschine der Deutschen Flugzeugwerke erreicht Testpilot Zeno Diemer eine Höhe von 9 760 Metern und stellt damit einen neuen Höhenflugweltrekord auf.

6. Juli 1922

Die Bayerische Flugzeugwerke AG übernimmt den Firmennamen Bayerische Motoren Werke, das Markenlogo und den Motorenbau vom zwischenzeitlichen Eigentümer, der Knorr-Bremse AG.

28. September 1923

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin wird die BMW R 32 vorgestellt: das erste Motorrad der Marke, entwickelt unter der Leitung von Max Friz, angetrieben von einem quer eingebauten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor.

2. Februar 1924

Der Ingenieur und Rennfahrer Rudolf Schleicher erzielt mit einer BMW R 32 beim Bergrennen auf der Mittenwalder Gsteig die Bestzeit – und damit den ersten Sieg in der Motorsportgeschichte von BMW.

1. Oktober 1928

BMW übernimmt die Fahrzeugfabrik Eisenach in Thüringen, wo als Lizenzversion des britischen Austin Seven der Kleinwagen Dixi 3/15 PS gefertigt wird, und avanciert damit zum Automobilhersteller.

22. März 1929

Der erste BMW 3/15 PS läuft in der vom Karosseriebauer Ambi-Budd gemieteten Produktionshalle am alten Flugplatz Berlin-Johannisthal vom Band.

22. Juni 1931

Der vom Zwölfzylinder-Flugmotor BMW VI angetriebene „Schienenzeppelin“ des Eisenbahn-Konstrukteurs Franz Kruckenberg erreicht mit 230 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Schienenfahrzeuge.

1. März 1932

BMW beendet die Lizenzvereinbarung mit Austin und präsentiert wenig später die erste Automobil-Eigenkonstruktion: den BMW 3/20 PS mit einem neuen Vierzylinder-Motor und zweitüriger Ganzstahlkarosserie.

22. Juli 1932

Mit dem Flugboot Dornier „Wal“, das von zwei jeweils 600 PS starken Zwölfzylinder-Motoren des Typs BMW VIIa angetrieben wird, startet Pilot Wolfgang von Gronau zur ersten Weltumrundung, die über eine Gesamtdistanz von 44 800 Kilometern führt.

11. Februar 1933

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin wird der BMW 303 vorgestellt, das erste Sechszylinder-Automobil der Marke und zugleich das erste Modell, das die BMW Niere im Kühlergrill trägt.

21. Dezember 1934

Der Flugmotorenbau wird rückwirkend zum 1. Januar 1934 in eine eigene Gesellschaft, die BMW Flugmotorenbau GmbH, ausgegliedert.

15. Februar 1936

Als neues Mittelklasse-Modell mit Sechszylinder-Reihenmotor, Tiefbettkastenrahmen, strömungsgünstig geformter Karosserie und hydraulischer Bremsanlage wird der BMW 326 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin präsentiert.

14. Juni 1936

Der Zweiliter-Sportwagen BMW 328 wird beim Eifelrennen auf dem Nürburgring erstmals öffentlich vorgestellt – Ernst Henne erlangt mit dem neuen Modell auf Anhieb einen klaren Start-Ziel-Sieg.

28. November 1937

Der BMW Werksfahrer Ernst Henne startet zu seiner letzten von zahlreichen Weltrekordfahrten und erreicht auf einem vollverkleideten BMW Motorrad mit Kompressoraufladung 279,503 km/h – eine Bestmarke, die erst 14 Jahre später überboten wird.

8. Juni 1939

Als erster Nicht-Brite gewinnt Georg „Schorsch“ Meier auf einem BMW Kompressor-Motorrad die Senior-TT auf der Isle of Man.

30. September 1939

Die BMW AG übernimmt die gesamten Geschäftsanteile der Brandenburgischen Motorenwerke GmbH in Berlin-Spandau, mit der sie zuvor bereits bei der Entwicklung von luftgekühlten Flugzeugmotoren kooperiert hat.

28. April 1940

Fritz Huschke von Hanstein und Walter Bäumer erzielen im BMW 328 Touring Coupé den Gesamtsieg beim Langstreckenrennen Mille Miglia in Italien und führen BMW außerdem zum Gewinn der Teamwertung aller Klassen.

30. April 1945

Soldaten der 7. US-Armee erreichen das sogenannte Schattenwerk und das Lager in Allach bei München. Dort sowie an weiteren Produktionsstandorten wurden ab Dezember 1939 Kriegsgefangene, Strafgefangene, Zwangsarbeiter und Häftlinge von Konzentrationslagern in der Fertigung von Flugzeugmotoren eingesetzt.

17. Dezember 1948

In München wird die Motorrad-Fertigung wieder aufgenommen, als erstes Nachkriegsfahrzeug der BMW AG entsteht eine BMW R 24 mit Einzylinder-Motor.

11. März 1954

Der auf dem Automobilsalon in Genf vorgestellte BMW 502 wird von einem Achtzylinder-Motor angetrieben, dem weltweit ersten V8-Leichtmetallmotor in einem Großserienauto.

12. September 1954

Nach ihrem Sieg beim Abschlussrennen in Monza sichern Wilhelm Noll und Fritz Cron

auf BMW ihren ersten Weltmeister-Titel im Gespannrennsport. Bis 1974 kann BMW in dieser Disziplin 19 Fahrer- und 20 Marken-Weltmeistertitel sammeln.

1. Oktober 1954

BMW erwirbt vom italienischen Hersteller Iso die Lizenz zum Bau eines zweisitzigen Kleinwagens mit Fronttür. Die BMW Isetta wird, in zahlreichen Details optimiert, von BMW Motorradmotoren angetrieben und als „Motocoupé“ vermarktet, zum meistverkauften Modell der Marke in den 1950er-Jahren.

15. Januar 1955

Auf dem Brüsseler Salon wird mit der BMW R 50 und der BMW R 69 eine neue Modellreihe mit Vollschwingen-Fahrwerk vorgestellt. Diese Baureihe bestimmt bis 1969 das BMW Motorradprogramm.

22. September 1955

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt debütiert der BMW 507, ein vom Designer Albrecht Graf Goertz gestalteter Roadster mit 150 PS starkem Achtzylinder-Motor, der von der Presse als „Traum von der Isar“ gefeiert wird.

9. Juni 1959

Im Rahmen einer Pressevorstellung präsentiert der Vorstand der BMW AG internationalen Journalisten das neue BMW 700 Coupé, mit dem die Grundlagen für eine rentable Großserienproduktion von Automobilen gelegt werden.

9. Dezember 1959

Auf der Hauptversammlung der BMW AG verhindert eine Gruppe von Kleinaktionären die Übernahme durch die Daimler-Benz AG. Großanteilseigner Herbert Quandt entschließt sich zum verstärkten Engagement, das BMW die Eigenständigkeit sichert.

30. November 1960

Die Hauptversammlung der BMW AG billigt den für die Neuausrichtung des Unternehmens entscheidenden Sanierungsplan und stellt damit die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft.

21. September 1961

Der BMW 1500 absolviert seine Weltpremiere auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt – Start für den bahnbrechenden Erfolg der „Neuen Klasse“.

29. Juni 1964

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung beschließt die Hauptversammlung der BMW AG erstmals seit Kriegsende die Zahlung einer Dividende an die Aktionäre.

18. Juni 1965

Die BMW AG verkauft ihre verbliebenen Anteile an der BMW Triebwerkbau GmbH an die MAN AG und beendet damit vorerst das Engagement in der Flugmotoren-Produktion.

7. März 1966

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen des Unternehmens wird den Gästen vor der Bayerischen Staatsoper der Zweitürer BMW 1600 vorgestellt.

2. Januar 1967

Die BMW AG übernimmt die Firma Hans Glas GmbH, die in Dingolfing unter anderem das Goggomobil, zahlreiche weitere Modelle sowie Landmaschinen produziert.

25. September 1968

Im Rahmen eines Presseempfangs am Tegernsee werden die neuen Sechszylinder-Modelle BMW 2500 und BMW 2800 vorgestellt, mit denen die Marke erstmals nach mehrjähriger Pause wieder in der Oberklasse vertreten ist.

31. Dezember 1968

Die BMW AG schließt ein weiteres Rekordjahr ab. Erstmals werden binnen Jahresfrist mehr als 100 000 Automobile produziert.

13. Mai 1969

Die Motorrad-Fertigung im BMW Stammwerk in München wird beendet. Es erfolgt die Verlagerung der Produktion an den Standort in Berlin-Spandau, wo ab September 1969 die neue BMW /5-Baureihe vom Band läuft.

16. März 1971

Mit der Gründung der BMW Kredit GmbH steigt das Unternehmen in das Finanzdienstleistungsgeschäft ein.

20. Oktober 1971

In Aschheim nahe München wird das neue BMW Test- und Versuchsgelände eröffnet.

24. Mai 1972

Die BMW Motorsport GmbH wird gegründet. Sie ist für alle Rennsportaktivitäten sowie für die Entwicklung von Wettbewerbsfahrzeugen und besonders sportlichen Automobilen mit Straßenzulassung zuständig.

31. August 1972

Die BMW AG gründet die BMW (South Africa) (Pty) Ltd. und hält an dieser Vertriebs- und Produktionsgesellschaft die Mehrheit. Das Werk in Rosslyn, Südafrika, ist damit die erste Produktionsstätte außerhalb Deutschlands.

10. September 1972

Bei den Olympischen Spielen in München wird ein BMW 1602 Elektro als Begleitfahrzeug für den Marathonlauf eingesetzt. Er ist das erste rein elektrisch angetriebene Automobil der Marke BMW.

12. September 1972

BMW präsentiert mit der ersten BMW 5er Reihe den Nachfolger der „Neuen Klasse“ und gleichzeitig die neue Baureihen-Nomenklatur. Damit schafft BMW klare und einprägsame Modellbezeichnungen, deren Systematik im Grundsatz bis heute Gültigkeit hat: Die erste Ziffer steht für die Baureihe, die zwei folgenden Ziffern spezifizieren das Modell gemäß der Motorisierung.

8. Januar 1973

Mit der Gründung der BMW Tochtergesellschaft in Frankreich beginnt das Unternehmen damit, die Vertriebsaktivitäten auf internationalen Märkten in Eigenregie zu verantworten.

18. Mai 1973

Das neue Verwaltungsgebäude und das BMW Museum werden eingeweiht. Die Baukörper von „Vierzylinder“ und „Museumsschlüssel“ waren bereits rechtzeitig zu den Olympischen Spielen im Jahr zuvor fertiggestellt worden.

27. September 1973

Im umfangreich erweiterten und modernisierten Werk Dingolfing beginnt die Produktion. Zunächst werden Modelle der BMW 5er Reihe gefertigt.

14. Juni 1975

Als erstes BMW Art Car startet ein von dem US-amerikanischen Künstler Alexander Calder gestalteter BMW 3.0 CSL beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Das ist der Beginn einer ebenso faszinierenden wie einzigartigen Kunstsammlung, die BMW noch heute fortführt.

30. Juni 1975

Im Münchener Olympiastadion präsentiert der Vorstand der BMW AG die BMW 3er Reihe, die mit neuer Technologie und neuer Modellbezeichnung die Nachfolge des erfolgreichen BMW 02er antritt.

3. Februar 1976

Die BMW Motorsport GmbH wird mit der Gründung einer „Fahrerschule“ beauftragt, die heute als BMW Driving Experience und MINI Driving Experience ein Trainings- und Erlebnisprogramm für mehr Freude und Sicherheit am Lenkrad bietet. Am 22. April 1977 starten die ersten offiziellen Kurse.

11. März 1976

Auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf werden die Coupés der neuen BMW 6er Reihe vorgestellt.

5. Oktober 1978

Auf dem Mondial de l'Automobile in Paris wird der BMW M1 vorgestellt, ein von der BMW Motorsport GmbH entwickelter Mittelmotor-Sportwagen mit 277 PS, dessen Rennversion unter anderem bei den Läufen der Procar Serie im Rahmenprogramm der Formel 1 in Europa 1979 und 1980 für Furore sorgt.

21. Juni 1979

Erster Spatenstich für das Motorenwerk im österreichischen Steyr, das heute unter anderem als Kompetenzzentrum für die Entwicklung und Produktion von BMW Dieselantrieben dient.

20. Januar 1981

Der Franzose Hubert Auriol gewinnt auf einer BMW R 80 G/S die Rallye Paris-Dakar und liefert damit einen weiteren Beleg für die Zuverlässigkeit des im Jahr zuvor eingeführten Enduro-Modells mit Boxermotor.

13. Juni 1983

Im Rahmen einer Pressevorführung präsentiert BMW das erste von einem Dieselmotor angetriebene Serienautomobil der Unternehmensgeschichte, den BMW 524td mit Reihensechszylinder-Turbodiesel und 85 kW/115 PS.

15. Oktober 1983

Beim Großen Preis von Südafrika wird der Brasilianer Nelson Piquet im Brabham BMW Formel-1-Weltmeister – nur 630 Tage nach der Premiere von BMW in der Königsklasse und zudem als erster Champion in einem Fahrzeug mit Turbomotor.

1. Januar 1985

Als autonome Denkfabrik und Innovationsschmiede wird die BMW Technik GmbH gegründet, die zukunftsweisende Fahrzeug- und Teilkonzepte entwickelt.

12. September 1985

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung präsentiert BMW das erste allradgetriebene Modell, den BMW 325i Allrad, und den extrem sportlichen BMW M3.

5. März 1987

Auf dem Genfer Automobilsalon wird der BMW 750i vorgestellt, das erste Zwölfzylinder-Modell aus deutscher Produktion seit Kriegsende.

22. Mai 1987

Das neue BMW Werk Regensburg wird offiziell eröffnet. Das erste dort seit Ende 1986 gefertigte Modell ist die BMW 3er Limousine.

11. September 1987

Der von der BMW Technik GmbH entwickelte Roadster BMW Z1 wird auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt präsentiert.

15. November 1987

Mit einem BMW M3 des Teams Schnitzer Motorsport wird der Italiener Roberto Ravaglia erster Tourenwagen-Weltmeister.

27. April 1990

Im Münchner Stadtteil Milbertshofen wird das Forschungs- und Ingenieurszentrum (FIZ – heute: Forschungs- und Innovationszentrum) feierlich eröffnet. Rund 7000 Wissenschaftler, Ingenieure, Designer, Manager und Techniker arbeiten dort in einem engen Verbund zusammen.

1. Juli 1990

Die BMW AG gründet gemeinsam mit dem Partner Rolls-Royce plc. die für Entwicklung, Bau und Vertrieb von Flugzeugturbinen zuständige BMW Rolls-Royce GmbH und kehrt damit zu den Ursprüngen des Unternehmens zurück. Im Zuge der Neuausrichtung des Unternehmens veräußert die BMW AG zum Ende des Jahres 1999 ihre Anteile an die Rolls-Royce plc.

10. März 1992

Am traditionsreichen Standort Eisenach wird das neue Werk der BMW Fahrzeugtechnik GmbH eröffnet. Dort werden Presswerkzeuge für das Produktionsnetzwerk des Unternehmens hergestellt.

1. August 1993

Die 1972 gegründete BMW Motorsport GmbH firmiert in BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile um.

29. Januar 1994

Mit der Unterzeichnung des Kaufvertrags übernimmt die BMW AG die britische Rover Group, zu der unter anderem die Marken Rover, MG, MINI und Land Rover gehören.

8. April 1994

Die BMW Group Mobile Tradition entsteht, seit 2008 ist sie als BMW Group Classic für sämtliche Belange der Unternehmens- und Produkthistorie verantwortlich.

8. September 1994

Die Fahrzeugproduktion im BMW Werk Spartanburg im US-Bundesstaat South Carolina beginnt – als erstes Modell rollt ein BMW 318i vom Band. Die offizielle Eröffnung des neuen Standorts erfolgt am 15. November 1994.

8. Juni 1998

Das Unternehmen kündigt an, die mit dem Kauf der Rover Group erworbene Marke MINI in eigenständiger Form fortzuführen.

14. Juni 1998

Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring gewinnt mit dem BMW 320d erstmals ein Fahrzeug mit Dieselmotor.

10. Januar 1999

Auf der Auto Show in Detroit präsentiert BMW das Fahrzeugkonzept des Sports Activity Vehicle. Der BMW X5 vereint markentypische Sportlichkeit mit vielseitigen Qualitäten eines Allradfahrzeugs und begründet damit ein neues Marktsegment.

1. Oktober 1999

BMW AG und Rover Group werden in der BMW Group zusammengefasst, die neue Struktur betont die Konzernfunktion des Unternehmens als Dach für mehrere Marken.

29. Oktober 1999

Das als „Vierzylinder“ bekannte BMW Hochhaus und das benachbarte BMW Museum werden unter Denkmalschutz gestellt.

9. Mai 2000

Die BMW AG veräußert die Rover Group ohne die Marken MINI und Land Rover an die Phoenix Venture Group, zwei Wochen später übernimmt die Ford Motor Corporation Land Rover, einziger MINI bleibt Teil der BMW Group.

26. April 2001

Im umfangreich modernisierten Produktionswerk im britischen Oxford, das schon Heimat des classic Mini war, rollt wenige Monate nach dem Relaunch der Marke der erste MINI vom Band.

13. September 2001

Weltpremiere für die neue BMW 7er Reihe auf der Internationalen Automobil-

Ausstellung in Frankfurt: In der vierten Generation der Luxuslimousine führt BMW erstmals das revolutionäre Bediensystem iDrive ein.

31. Dezember 2002

Die BMW Group schließt das Geschäftsjahr mit einem neuen Absatzrekord ab. Erstmals werden innerhalb eines Jahres mehr als eine Million Automobile der Marken BMW und MINI verkauft.

3. Januar 2003

Seit dem Jahreswechsel gehört die Marke Rolls-Royce offiziell zur BMW Group, nun präsentiert die Rolls-Royce Motor Cars Limited am neuen Unternehmenssitz in Goodwood das erste Modell der neuen Ära: den Rolls-Royce Phantom.

20. Mai 2004

In Shenyang im Nordosten Chinas wird das gemeinsam mit dem Joint-Venture Partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd. betriebene Produktionswerk Dadong eröffnet.

25. September 2004

Mit der auf dem Mondial de l'Automobile in Paris vorgestellten BMW 1er Reihe wird markentypische Fahrfreude erstmals auch im Kompaktsegment erlebbar.

13. Mai 2005

Das von Star-Architektin Zaha Hadid entworfene BMW Werk Leipzig wird eröffnet. Zunächst entstehen Fahrzeuge der BMW 3er Reihe, später auch andere Modelle.

7. September 2005

Im Dow Jones Sustainability Index wird die BMW Group erstmals als weltweit nachhaltigster Automobilhersteller geführt.

13. September 2006

Mit dem Fertigungsstart für die neue Modellgeneration des MINI nimmt auch das britische MINI Production Triangle mit den Standorten Swindon, Hams Hall und Oxford offiziell seinen Betrieb auf.

27. September 2007

Der Vorstand der BMW AG stellt die neue, auf langfristiges profitables Wachstum ausgerichtete Unternehmensstrategie Number ONE vor.

17. Oktober 2007

Die BMW Welt wird eröffnet: Das futuristisch gestaltete und multifunktionell nutzbare Gebäude bietet ein einzigartiges Markenerlebnis. Kunden aus aller Welt können in markentypischer Atmosphäre ihr neues Fahrzeug in Empfang nehmen.

19. November 2008

Auf der Los Angeles Auto Show wird der MINI E präsentiert, ein rein elektrisch angetriebener Kleinwagen für Feldversuche im Alltagsverkehr und das erste auf der Straße erlebbare Ergebnis des für die Entwicklung von nachhaltigen Mobilitätslösungen gegründeten project i der BMW Group.

21. Februar 2011

In der BMW Welt wird die neue Submarke BMW i vorgestellt, für die das Unternehmen elektrisch angetriebene Automobile und innovative Mobilitätsdienstleistungen entwickelt.

1. April 2011

In München nimmt der Premium-Car-Sharing-Service DriveNow, ein Joint-Venture der BMW Group und der Sixt AG, seinen Betrieb auf.

1. September 2011

In Moses Lake im US-Bundesstaat Washington wird das von der BMW Group gemeinsam mit der SGL Group betriebene Carbonfaserwerk in Betrieb genommen. Es liefert das Ausgangsmaterial zur Fertigung der aus CFK bestehenden Fahrgastzellen der Modelle BMW i3 und BMW i8 liefert.

15. Januar 2012

Mit dem in Anlehnung an den MINI Countryman gestalteten und speziell für Langstreckenrallyes entwickelten MINI ALL4 Racing gewinnt das deutsche Privatteam X-raid die Rallye Dakar.

29. April 2012

Nach 18 Jahren kehrt BMW in die DTM zurück und beendet die Comeback-Saison am 21. Oktober in Hockenheim mit dem Gewinn von drei Titeln. Im BMW M3 DTM wird der Kanadier Bruno Spengler DTM-Champion, zudem gewinnt BMW auch die Hersteller- und die Teamwertung.

24. Mai 2012

Als zweite gemeinsam von der BMW Group und Brilliance China Automotive Holdings Ltd. betriebene Produktionsstätte in China wird das Werk Tiexi in Shenyang eröffnet.

18. September 2013

Im BMW Werk Leipzig beginnt die Fertigung des BMW i3. Die BMW Group bringt damit das weltweit erste Premium-Elefktrofahrzeug auf die Straße, das von Grund auf für diese Antriebsform konzipiert wurde.

26. Februar 2014

Die BMW Group Classic kündigt den Umzug an einen neuen Standort und damit die Rückkehr zu den historischen Wurzeln des Unternehmens an. Mit dem Kauf des Grundstücks an der Moosacher Straße in München von der Knorr-Bremse AG kehrt ein Teil der ersten Produktionsstätten in den Besitz des Unternehmens zurück.

5. Juni 2014

In der BMW Welt in München werden die ersten Exemplare des Plug-in-Hybrid-Sportwagens BMW i8 an Kunden übergeben.

10. Juni 2015

Die neue BMW 7er Reihe wird in der BMW Welt präsentiert. Die sechste Generation der Luxuslimousine bietet einzigartige Innovationen, darunter die Karosseriestruktur mit Carbon Core, die BMW Gestiksteuerung und das Ferngesteuerte Parken.

6. Dezember 2015

Auf der UN-Klimakonferenz in Paris wird BMW i für das Engagement beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur mit dem „Momentum of Change“ Award der Vereinten Nationen ausgezeichnet. Es ist der Höhepunkt einer im Automobilbereich einzigartigen Serie von nationalen und internationalen Titeln, darunter das „Grüne Lenkrad“ für den BMW i3 und der nacheinander an den BMW i3 und den BMW i8 vergebene „World Green Car Award“, die der Marke BMW i und ihren Fahrzeugen bereits im Verlauf der Markteinführungsphase zugesprochen wurden.

6. Januar 2016

Auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas präsentiert das Unternehmen am Beispiel der Studie BMW i Vision Future Interaction wegweisende Innovationen in den Bereichen Bedienung und autonomes Fahren.

7. März 2016

Mit einem Festakt in der Münchner Olympiahalle wird das 100-jährige Bestehen des Unternehmens gefeiert.