



Minulost BMW Group: 100 let fascinující mobility.

V pondělí 7. března 2016 oslaví BMW Group 100 let existence. Během té dlouhé doby se změnilo mnohé. Malý výrobce leteckých motorů se sídlem na severu Mnichova se proměnil ve světově uznávaného výrobce prémiových automobilů a motocyklů, ale i v poskytovatele kvalitních finančních služeb a různých dalších služeb souvisejících s dopravou. Během cesty k tomuto zaslouženému statusu BMW vždy dokázalo, že je inovativní společností s jasně definovanými záměry a s pohledem upřeným do budoucnosti. Dnes BMW Group reprezentuje mezinárodní skupinu společností s výrobními a montážními závody ve 14 různých zemích a s celosvětovou prodejní sítí. Současně s tím významným způsobem přispívá k navrhování způsobů individuální mobility budoucnosti.

Při pohledu do historie BMW Group se ukazuje mnoho klíčových událostí a rozhodnutí, které odrážely a vyjadřovaly její charakter. Za vznik průkopnických produktů i celých strategických drah vývoje jsme vděční právě těmto vizionářským momentům, kterými je historie značky protkaná. Všem předcházela odvaha dělat věci jinak a vyrazit po nových, nevyšlapaných cestách. Jednou z hlavních ambicí společnosti vždy byla snaha vytvořit něco s přesahem, nespokojit se s obyčejnými řešeními a přitom soutěžit s těmi nejlepšími. Zároveň je patrná schopnost přijímat výzvy a vycházet z nich s posíleným a jasným záměrem.

Volba nezávislých cest vedoucích k inovacím.

Už od samého počátku bylo cílem dosažení skvělých vlastností produktů i za cenu použití technicky složitých a často revolučních řešení, než aplikací těch všedních a obyčejných. S touto filozofií pracuje společnost i dnes a právě zmíněná odvaha rozhodnout se pro vlastní cestu vývoje je pro její pochopení zásadní. Již letecký motor BMW IIIa, představený v roce 1917, demonstroval výjimečný výkon, spolehlivost a hospodárnost i při použití ve vysokých letových výškách. Tyto schopnosti mu předurčila nejen robustní konstrukce řadového 6válce, ale také použití lehkých materiálů v kombinaci s pokrokovou technologií karburátoru a zapalování.

Společnost vykročila cestou nezávislosti i v případě vývoje prvního motocyklového motoru. Zatímco ostatní výrobci té doby stále pracovali



s geometrií jízdního kola, motocykl BMW R 32 byl cíleně navržen okolo samotného motoru, jakožto jeho srdce. Model, představený v roce 1923, byl prvním motocyklem poháněným plochým dvouválcem Boxer, který měl manuální převodovku přímo spojenou s motorem a přenos síly zajišťoval spojovací hřídel namísto řetězu nebo řemenu. Tyto klíčové atributy jsou charakteristické i pro současné motocykly BMW s motory boxer – neboli plochými dvouválci.

V roce 1928 se společnost stala výrobcem automobilů a svou dráhu zahájila produkcí malých vozů postavených na základě zavedené a prověřené konstrukce. Narušení běžných konvencí doby přišlo s představením modelu BMW 303, který se stal prvním vozem spadajícím do střední třídy a poháněl ho řadový 6válcový motor. Automobil byl světu předveden v roce 1933 a od svých konkurentů se lišil v mnoha ohledech. Už vizuálně byl snadno rozeznatelný díky jedinečnému tvaru masky chladiče, který je dnes známý pod slovním spojením „ledvinky BMW“. Zásadnější ale byla nízká hmotnost automobilu, hlavně díky speciálně prohnutému rámu, spojenému vpředu a vzadu přemostěním. Tímto řešením konstruktéři vyvrátili obecně rozšířený názor, že pouze těžké auto může být při jízdě stabilní. BMW 303 bylo lehké, dravě zrychlovalo, dostatečně brzdilo a přitom nabídl v zatáčkách agilní a bezpečné jízdní vlastnosti. BMW si tento speciální typ rámu nechalo patentovat a pokračovalo ve stavění automobilů na základě principu optimalizované hmotnosti.

Zatím posledními příklady inteligentní lehké konstrukce, síly inovace a hlavně dlouhodobé snahy o samostatný přístup jsou automobily značky BMW i. Jejich architektura byla speciálně vyvinuta pro čistě elektrický pohon či plug-in hybridní ústrojí a kombinují v sobě hliníkový podvozek s kabinou vyrobenou z uhlíkových kompozitů. Tento komplexní přístup BMW i napovídá, že BMW Group bude hrát průkopnickou roli při navrhování individuální dopravy budoucnosti.

Přijímat zodpovědnost, zvládnout výzvy.

Výroba leteckých motorů byla v Německu po první světové válce zakázána, takže loga BMW se od roku 1918 objevovala na motorech pro nákladní vozy a lodě a od roku 1920 také na motocyklech. Mezi zákazníky patřila i společnost Bayerische Flugzeugwerke AG, která brzy získala pro značku BMW zásadní význam. Právě tato firma v červnu 1922 převzala práva na značku BMW, její logo, výrobní závody i pracovní síly. Přejmenování společnosti na Bayerische Motoren Werke AG připravilo platformu pro proměnu v nezávislého výrobce motorů a dopravních prostředků. Jelikož



společnost Bayerische Flugzeugwerke AG byla založena 7. března 1916, je právě toto datum dnes považováno za den vzniku společnosti BMW.

Brzy po představení společnosti Bayerische Motoren Werke se vládní agentury opět začaly zajímat o letecké motory, a to kvůli tehdejšímu válečným plánům. Stejně jako většina celého německého průmyslu, i manažeři BMW byli politickou situací ve 30. a 40. letech vedeni k vysoké efektivitě práce. Společnost díky požadavkům na zbrojení získávala masivní výhody. Už od roku 1939 byli do výrobního procesu v továrnách posíláni trestanci, nucení pracovníci, váleční zajatci a vězni z koncentračních táborů.

BMW Group cítila velkou zodpovědnost za události během období národního socialismu a zavedla iniciativy, které přispěly ke zvyšování povědomí veřejnosti o daném období a k vytváření diskuze. Když byla v roce 1983 vydána kniha „BMW – eine Deutsche Geschichte“ („BMW – Německá historie“), stalo se BMW první německou společností, která otevřela tuto citlivou kapitolu své minulosti k veřejnému posouzení. Dějiny období let 1933 až 1945 byly pečlivě prozkoumány a zveřejněny ve dvou pojednáních, která vyšla v letech 2005 a 2008. Společnost BMW AG se navíc stala jedním ze zakládajících členů organizace „Erinnerung, Verantwortung, Zukunft“ (Připomínka, odpovědnost, budoucnost), založené v roce 1999 za účelem kompenzací obětem nucených prací.

Během období těsně po válce musela společnost změnit všechny bývalé návyky a systém svého podnikání. První poválečný motocykl ve formě modelu BMW R 24 vyjel z výrobní linky v Mnichově až v roce 1948. Výroba automobilů byla zahájena dokonce ještě později, v roce 1952. Obchodní úspěch se zpočátku společnosti vyhýbal. V roce 1959 se konala valná hromada společnosti, během které byl v poslední chvíli odvrácen prodej BMW AG společnosti Daimler-Benz AG – a to těsně před podpisem připravené smlouvy. Pod vedením hlavního akcionáře Herberta Quandta byl připraven plán restrukturalizace, který byl postaven na třech pilířích: nezávislost společnosti BMW AG, nové provozovny a nová řada produktů. Průlom přišel s modelem BMW 1500, prvním z „Neue Klasse“ – Nové třídy. I když uplynulo pouze několik let, společnost se dokázala transformovat z kandidáta na převzetí ve vlajkovou loď svého oboru.

Na počátku 70. let, když byl vzestup náhle zastaven ropnou krizí, se manažeři BMW rozhodli vytěžit z této krize co nejvíc a vyjít z ní s novou silou. V Mnichově byla otevřena nová administrativní budova, známá jako „Čtyřválec“, a zároveň s ní značkové muzeum. V Dingolfingu zahájil svou činnost nový výrobní závod. A konečně, jako zřejmý nástupce „Nové třídy“



bylo představeno BMW řady 5. To vše vyústilo v téměř okamžitý nárůst poptávky od roku 1975. BMW se díky novým modelům, rozšířeným výrobním kapacitám a optimalizované struktuře prodejní sítě dostalo do výtečné pozice.

Pak přišla 90. léta a manažeři BMW se opět ocitli na křižovatce. V roce 1994 následovali cestu sjednocování, tehdy rozšířenou celým sektorem, a převzali britskou společnost Rover Group s jasným záměrem: díky širší nabídce různých modelových řad získat nové skupiny zákazníků. Snaha tehdy bohužel korunována úspěchem nebyla. V roce 2000 byla Rover Group znovu prodána a BMW pokračovalo pouze v rozvoji značky MINI. Společnost mezitím prošla další restrukturalizací a koupila název a práva na značku Rolls-Royce Motor Cars.

Nová korporátní strategie „Number ONE“ definovala principy udržitelného ziskového růstu a dlouhodobého zvyšování hodnoty značky těsně před tím, než v roce 2008 vypukla globální finanční krize. S ní spojená opatření byla záměrně cílena na upevnění pozice BMW Group jako světového výrobce prémiových automobilů a motocyklů, stejně jako poskytovatele prémiových finančních a mobilních služeb.

Porovnávání s nejlepšími: rekordy a úspěchy v motorsportu.

Už od začátku 20. století bylo na sportovní soutěže pohlíženo jako na ideální platformu pro výrobce motocyklů a automobilů, kteří chtěli motoristickou veřejnost přesvědčit o výkonech svých nových produktů. Další cestou, jak poskytnout faktické důkazy pokročilých technologií, bylo ustanovování národních a mezinárodních rekordů. Například v červnu 1919 testovací pilot Zeno Diemer vytvořil v letadle světový rekord ve výšce letu a způsobil tím naprostou senzaci. Vzlétl do nadmořské výšky 9760 metrů s letadlem, které poháněl letecký motor BMW IV. Motory z produkce BMW poháněly také Dornier „Wal“ (Velryba), což byl první hydroplán, který v létě 1932 obletěl svět, i lokomotivu Zeppelin, jež o rok dříve dosáhla pozemního rekordu na železnici – 230 km/h. Tovární motocyklový jezdec BMW Ernst Jakob Henne stanovil v letech 1929 až 1937 řadu různých světových rekordů v jedné stopě. Při své poslední jízdě dosáhl maximální rychlosti 279,503 km/h, která nebyla dalších 14 let překonána. I v dobách méně vzdálených bylo dosaženo řady rekordů, jež stále demonstrují sílu inovací. V září 2004 vytvořil prototyp BMW H2R na testovacím okruhu BMW ve francouzském Miramas celkem devět rekordů pro vozidla poháněná vodíkem.



Za prvním závodním úspěchem značky BMW musíme ale jít až do února 1924. Tehdy konstruktér a závodní jezdec Rudolf Schleicher vyhrál závod do vrchu na prudké a klikaté silnici na Mittenwalder Gsteig. Slogan „Testováno ve sportu – prověřeno v sérii“ se následně stal známým heslem, které podtrhovalo řadu vítězství v domácích šampionátech a první mezinárodní sportovní úspěchy. Zásadním momentem bylo vítězství jezdce Georga Meiera na přeplňovaném závodním motocyklu BMW v roce 1939. Meier byl prvním mužem mimo Velkou Británii, který vyhrál závod Tourist Trophy na ostrově Man ve třídě do 500 cm³, tedy prestižní Senior TT. Britský jezdec Jock West, který jel také na BMW, skončil celkově druhý. Přesně po 75 letech tento úspěch zopakoval další závodník – Michael Dunlop ze Severního Irska, jenž v závodě Senior TT zvítězil s motocyklem BMW S 1000 RR.

Meier pokračoval ve svých úspěších i v poválečném období a v roce 1947 vyhrál Německý šampionát. Působivých výsledků dosáhly týmové závodní stroje s motory BMW i při Mistrovství světa sajdkár v letech 1954 až 1974, kdy dvacetkrát získaly pohár konstruktérů a devatenáctkrát pohár jezdců. V roce 1980 se poprvé proslavil motocykl BMW R 80 G/S při závodech mimo zpevněnou trať. Úspěch při Evropském off-road poháru byl následován vítězstvími při rallye Paříž-Dakar v letech 1981, 1983, 1984 a 1985.

První sériově vyráběný automobil BMW prokázal své kvality při sportovních kláních už v době, kdy byla jeho výroba sotva zahájena. Pouhé čtyři týdny od komerčního představení zvítězilo BMW 3/15 PS při mezinárodní Alpine Rally. Legendární model BMW 328 roadster se poprvé předvedl veřejnosti oprávněně na závodním okruhu. V červnu 1936 dovedl jezdec Ernst Henne nový model k vítězství ve své třídě při závodě Eifel Race na Severní smyčce okruhu Nürburgring. O čtyři roky později zažila značka jeden z největších sportovních triumfů té doby: Fritz Huschke von Hanstein a Walter Bäumer se v kokpitu BMW 328 Touring Coupé stali celkovými vítězi italského vytrvalostního závodu Mille Miglia.

V období těsně po válce nebyly úspěchy v motorsportu tak výrazné jako do té doby. O první zajímavé momenty se postarala až „Nová třída“. V roce 1966 zvítězil v Evropském poháru cestovních vozů Hubert Hahne s BMW 2000 TI. Stal se také prvním jezdce, který s cestovním vozem zdolal Severní smyčku okruhu Nürburgring za méně než deset minut. Narůstající důležitost motorsportu měla za výsledek založení divize BMW Motorsport GmbH v květnu 1972. V následujících letech dosáhlo BMW řady závodních úspěchů, a to zejména ve třídě cestovních vozů. O rozšiřování sbírek titulů



a vítězství se zasloužilo zejména BMW 3.0 CSL, BMW 635 CSi, BMW 320 Group 5 a hlavně BMW M3 Group A, které se stalo nejúspěšnějším cestovním závodním vozem světa.

V roce 1982 se BMW dostalo k Formuli 1 – začalo dodávat motory pro partnerskou společnost Brabham. Na velký triumf se čekalo pouze jeden rok. Brazilský závodník Nelson Piquet vyhrál světový pohár a stal se prvním jezdcem, který to dokázal v monopostu s přeplňovaným motorem. V roce 2012 BMW přehodnotilo své závazky vůči motorsportu a vrátilo se do Německého šampionátu cestovních vozů (DTM). Kanaďan Bruno Spengler ukončil svou první sezonu za volantem BMW M3 jako šampion a BMW vyhrálo i konstruktérský a týmový titul.

Správný produkt v pravý čas.

Dlouhá cesta od výrobce leteckých motorů závislého na veřejných a vládních zakázkách až k výrobci prémiových automobilů celosvětového významu je úzce spjata s historií individuální mobility posledních 100 let. Znovu a znovu se společnosti dařilo využívat dovednosti a kreativity k vytváření produktů, které snadno plnily tehdejší nároky a přitom si udržely své jedinečné vlastnosti a svébytný charakter. Vznikly nové segmenty automobilů, jež přesně splňovaly požadavky cílových skupin zákazníků, které do té doby nedokázal splnit žádný jiný hráč na trhu. Ukázaly se mezery na trhu s potenciálem pro dlouhodobý růst a rozvinuly se inovace, jež se později proměnily v trendy.

Rostoucí potřeba civilního letectví během 20. let povzbudila Bayerische Motoren Werke k vytvoření nových a mimořádně výkonných leteckých motorů na bázi prověřených konceptů. Letecký motor BMW VI, dvanáctiválec do V, byl uveden na trh v roce 1926. Brzy byl žádaným artiklem po celém světě a v průběhu 20. let se stal nejúspěšnějším produktem společnosti. Motor BMW VI poháněl také Heinkel HE 70, který byl svého času považován za nejrychlejší dopravní letadlo světa a často se přezdíval jako „Blitz“ (Blesk).

I první motocykl BMW byl velmi prozíravě navržen. BMW R 32 bylo představeno v roce 1923 a kromě vysoké úrovně spolehlivosti vynikalo bezpečnými jízdními vlastnostmi. Použití spojovacího hřídele mělo nesporné výhody, protože se minimálně opotřebovávalo a při jízdě bahnem nevyžadovalo téměř žádnou údržbu. S prvním automobilem střední třídy BMW jasně mířilo na klientelu hledající špičkovou techniku. Hlavním lákadlem byl samozřejmě motor: BMW 326 z roku 1936 bylo poháněno 6válcem o výkonu 50 koní. K tomu zákazníci dostali velmi prostorný interiér



s vysokou kvalitou zpracování. Celkem bylo vyrobeno zhruba 16 000 kusů a tento model se stal do té doby nejlépe prodávaným automobilem BMW. Společnost se svými leteckými motory, motocykly a automobily kráčela sebevědomě vstříc obchodnímu a technologickému úspěchu, ovšem politické změny v tehdejší Německu 30. let ukončily veškeré snahy společnosti na mezinárodním poli i možnosti, které nabízel domácí civilní sektor.

Právě BMW Isetta se stalo symbolem, který odrážel kouzlo poválečného ekonomického zázraku, v němž se Německo ocitlo. Celkem se prodalo přes 160 000 těchto „motorkupé“ – dvoumístných vozítek, která si oblíbili dokonce i zákazníci v USA, zvyklí jezdit v křižnících silnic. BMW 700 se sportovním nádechem bylo představeno nejprve jako kupé v roce 1959 a později jako sedan. Prodejní úspěchy tohoto modelu neznamenal nic menšího než záchranu společnosti. V roce 1961 BMW konečně představilo model BMW 1500, který na trhu očividně chyběl. Stratégové správně vycítili, že lidé nutně potřebují kvalitní sedan střední třídy, a designéři s konstruktéry vyvinuli čtyřdveřový automobil s aerodynamickými tvary, silným čtyřválcovým motorem a pokročilým podvozkem. „Nová třída“ se brzy stala symbolem individuality, jejíž charakter byl definován spojením pohodlí a sportovních vlastností. V roce 1965 se světu pod jménem BMW 1800 TI/SA předvedl zatím nejvýkonnější model značky, který se stal základním náčiním pro použití v motorsportu. Ve stejné době se objevil i nový slogan, který se používá dodnes a symbolizuje úspěch „Nové třídy“: „Freude am Fahren“ – Radost z jízdy.

O sedm let později se stejný slogan stal hnacím mottem i pro motocykly BMW – na zákazníky čekaly nové modely BMW R 50/5, BMW R 60/5 a BMW R 75/5. Jízdou na motocyklu lidé s radostí trávili svůj volný čas a právě sportovně-cestovní stroje nabízely ještě intenzivnější zážitky. V roce 1980 dosáhlo BMW dalšího průlomu v segmentu jedné stopy. Motocykl typu enduro BMW R 80 G/S, který dodnes šíří radost z jízdy na silnici i mimo ni, se stal předchůdcem dnes velmi populární kategorie motocyklů.

Umění rozvíjet nové koncepty a diverzifikovat nabídku se promítl také v události, kterou BMW způsobilo roce 1999. Ještě předtím, než začal globální boom kategorie SUV, společnost v rámci mezinárodního autosalonu v Detroitu představila BMW X5. Tento model v sobě citlivě propojil pro značku typický dynamický výkon na silnici s všestranností, vysoko umístěnými sedadly a pohonem všech kol. BMW úspěšný koncept rozvinulo založením segmentu Sports Activity Vehicle, který v následujících letech rozšířilo i do dalších automobilových tříd. Nyní společnost nabízí pět



modelů BMW X, z nichž dva nesou označení Sports Activity Coupé a s nemalými úspěchy dovolují BMW objevovat nová území dynamického trhu.

BMW Group vstupuje do dalšího století firemní historie s tím, že na sebe zodpovědně bere úlohu průkopníka při navrhování forem mobility, která nebude závislá na fosilních palivech a bude prosta lokálních emisí. Od roku 2013 nabízí BMW i3 radost z jízdy v čistě elektrickém voze prémiového charakteru. Navíc, plug-in hybridní sportovní vůz BMW i8, představený v roce 2014, umožňuje řidiči zažít budoucnost sportovních aut už dnes.

Kontakt

Veronika Jakubcová, Corporate Communication Manager, BMW Group Czech Republic
Telefon: +420 739 601 171, e-mail: veronika.jakubcova@bmwgroup.com
BMW PressClub CZ: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm
Internet: www.bmw.cz; Facebook CZ: <https://www.facebook.com/BMW.Ceska.Republika>

BMW Group

BMW Group je se svými značkami BMW, MINI a Rolls-Royce vedoucím výrobcem prémiových automobilů a motocyklů, stejně tak jako poskytovatelem prémiových finančních produktů a služeb mobility. BMW Group je globální společností s 30 výrobními a montážními závody ve 14 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2015 společnost BMW Group prodala po celém světě přibližně 2,247 milionu automobilů a 137 tisíc motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2014 činil 8,71 miliardy Euro, příjmy dosáhly 80,40 miliardy Euro. K 31. prosinci 2014 pracovalo pro BMW Group 116 324 zaměstnanců.

Úspěchy společnosti BMW Group se vždy opíraly o dlouhodobé strategie a odpovědnost. Celý hodnotový a výrobní proces je zaměřen na ekologickou a sociální udržitelnost, k životnímu prostředí odpovědné produkty a jednoznačné zaměření na ochranu zdrojů. To vše je pevnou součástí celkového přístupu.

Internet: www.bmwgroup.com
Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>
Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>