

BMW Czech Republic **Česká republika**



Před tři čtvrtě stoletím: hrnce BMW a Notproduktion – kultura transformace. **Příběh jedné z největších krizí v historii BMW a to, jak důležitou roli hrály při jejím překonávání kuchyňské hrnce. Přežít se podařilo díky transformaci. Tato transformace poznáménala osud BMW a definuje jej i dnes.**

Mnichov. BMW je společnost s více než 100letou historií a tato historie je stejně silná a plná charakteru jako třeba řadový šestiválcový motor, poprvé vyrobený před 103 lety v podobě leteckého motoru BMW IIIa, nebo maska chladiče s dvojicí ledvinek, která byla poprvé použita před 97 lety na přední modelu BMW 303.

Slovo transformace je současně jednou z konstantních vlastností celého století historie BMW. Transformace je mocný zdroj energie, který společnosti pomohl překonat nejtěžší krize v historii i dvě světové války. Společnost se pokaždé opět s odvahou zrodila a oslovila zákazníky novými směry či produkty i svojí schopností zajistit své přežití a vyvíjet se. Transformace je i motorem inovací společnosti. Stvořila nové segmenty jako například vysokovýkonných sedanů M535i a M5, Sports Activity Vehicle (SAV) s modelem BMW X5 či Sports Activity Coupé (SAC) s BMW X6 a opomenout nelze ani průkopnické BMW i3, kterým zpřístupnila elektrickou mobilitu širšímu okruhu zájemců. A pokud jde o motocykly, BMW i v této oblasti vytvořilo díky své inovativní síle pro transformaci řadu neobyčejných motocyklů řady GS (Gelände-Strasse). A to jsou jen ty nejznámější příklady. Pokračováním tradice je i model BMW iX, který se představil v listopadu tohoto roku a slibuje revoluci v automobilovém průmyslu, jež se dotkne interiéru, ergonomie a automatizované jízdy. Tím se BMW znovu otevírají nové příležitosti.

Hluboká krize před 75 lety.

V roce 1945 bylo BMW německou společností s téměř 30letou historií, která se již etablovala jako vynikající výrobce leteckých motorů, motocyklů a od roku 1929 i automobilů. Ale konec druhé světové války uvrhl společnost do hluboké krize. Automobilka se nacházela ve ztrátě a polovina ze šesti závodů, které vlastnila, i tři prodejní centra – Mnichov, Berlín-Spandau a Allach – byly zničeny a většina vybavení zabavena a rozvezena po celém světě jako válečné reparace.



Závody v Dürerhofe (původně pod americkou okupací) a Basdorf-Zühlsdorf, byly pod kontrolou Sovětů a taktéž byly rozebrány jako válečné reparace. Ale nejdůležitější ztrátou pro společnost byla továrna v Eisenachu, která se v daném okamžiku nacházela ve východním Německu. Právě v ní se soustředila výroba značky zaměřena na motocykly a automobily. Po rozdělení Německa přebírá kontrolu nad továrnou SSSR. BMW tím pádem nejen, že zůstává bez výrobního centra pro automobily (automobily BMW se zde vyráběly od roku 1928) a motocykly (přestěhovali se sem z Mnichova v roce 1941), ale i bez plánů a technické dokumentace, která by umožnila nově začít vyrábět jednotlivé modely.

Eisenachský závod se následně reorganizuje jako součást východoněmecké společnosti Awtowelo AG a od roku 1945 obnovuje výrobu automobilů a motocyklů s logem BMW a plánuje vyrábět modely BMW 321 a BMW R 35. Když ale tyto výrobky začala dodávat na trzích západní Evropy, BMW AG se soudním rozhodnutím z roku 1949 podařilo zablokovat jejich distribuci. A tak východoněmecká společnost mohla používat značku BMW pouze na východní straně Železné opony. Nakonec se od 1. ledna 1952 společnost Awtowelo AG přejmenovala na EMW (Eisenacher Motoren Werke). Stejně jméno dostávají i její výrobky, což jim umožnilo nový přístup na západní trhy. Od roku 1956 začala společnost EMW používat jméno Wartburg podle hradu, který dominuje městu Eisenach a od tohoto momentu se osudy obou společností navždy oddělily.

Notproduktion.

Po úplném zákazu nabídky americké okupační síly 28. července 1945 společnosti BMW povolení spustit výrobu a distribuci různého spotřebního zboží. Dne 29. srpna 1945 obdržela společnost povolení výroby kol a 26. března 1946 získala povolení výroby motocyklů. BMW tak mohla pomalu obnovit výrobu s cílem brzy se vrátit k výrobě motocyklů a automobilů značky BMW, i když cesta k tomu byla ještě dlouhá.

Společnost operuje v závodě Allach a v části mnichovského závodu provádí údržbu a opravy pro americkou armádu. V blízkosti závodu Allach se nachází Karlsfeld, kde má sídlo Sklad arzenálu a údržby – největší opravářské středisko americké armády na evropském kontinentu. Díky této smlouvě může BMW ponechat mnoho výrobních strojů v Allachu a spolu s tím získává přístup k potřebným zdrojům a surovinám.

Na druhé straně je většina vybavení v Mnichově a Berlíně zabrána a vyslána do celého světa jako válečná kořist spolu s nejmodernějšími technologiemi, které BMW vyvinulo. Příkladem je zkušební stanice pro letecké motory se simulací



provozu ve vysokých výškách s názvem Herbitus, která se nakonec přestěhovala do USA. Celkově asi třetina válečných reparací tohoto druhu v Bavorsku pocházela z továren BMW.

Spolu se ztrátou techniky a strojů byla nezbytná i rekonstrukce továren značky, které zničily bombové útoky. Opravy v Mnichově se podařilo dokončit počátkem 50. let, zatímco závod v Berlíně byl dokončen v polovině 60. let.

V této souvislosti s omezenými zdroji a možnostmi se u BMW rozbíhá takzvaná „Notproduktion“ nebo-li krizová výroba. V Mnichově a v Berlíně se rozběhla s počátečním souhlasem okupačních vojsk USA z července 1945. Společnost již měla podobnou zkušenost po první světové válce. Následkem versailleské smlouvy nemohlo Německo vyrábět letadla ani letecké motory, takže BMW se muselo přeorientovat. V té době zajišťovala přežití výroba vlakových brzd a později, zejména po roce 1922, motorů pro různé využití.

V továrně v Eisenachu se neztratily žádné významné výrobní zdroje a žádná technická dokumentace, zůstali tam i první očekávané poválečné motocykly a automobily BMW. BMW se zaměřuje nejprve na hrnce a na kuchyňské výrobky, zemědělské stroje, komerční stroje na zpracování trupů letadel, kompresory, materiály a odlitky z lehkých kovů, kola a náhradní díly pro různé stroje a automobily značky BMW. Také během tohoto krizového období byli zaměstnanci pravidelně odměňováni, dokonce i za výrobky, které vyrobili. Další jedinečná spolupráce byla se společností, kterou založil a vedl Hermann Raussendorf v malé bavorské komunitě Singwitz-Bautzen na základě licence na výrobu kombajnů. Na základě této smlouvy se vyráběly stroje v době od 1. července 1946 do 30. června 1952.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že první roky přinesly velmi rozmanitou výrobu, ale s velmi malým objemem. V období od června 1945 do května 1947 vyrobilo BMW zboží v celkové hodnotě 1,7 milionu marek. Z nich nejdůležitější příspěvek k hodnotě podniku mělo 175 tun odlitků z lehkých kovů, které generovaly příjmy asi 600 000 marek. Vyrobilo se i 34 000 hrnců, které představovaly téměř čtvrtinu obrátu (400 000 marek), zemědělské stroje a agregáty (200 kusů v hodnotě 200 000 marek) a náhradní díly pro automobily BMW (190 000 marek).

Krizová výroba, i když to bylo ve znamení zvláštních výzev a nikoliv o schopnosti generovat velké finanční výsledky, pomohla uvést továrny do provozu, udržet si pracovní sílu a připravit výrobní procesy na budoucnost motocyklů a automobilů značky BMW.



Cesta k opětovnému nastartování.

V roce 1948 byl Hanns Grewening jmenován obchodním ředitelem, přičemž tato důležitá výkonná funkce byla obsazena poprvé od druhé světové války. BMW začalo od roku 1946 připravovat výrobu motocyklů, přičemž výrobní licenci získala v březnu 1946. Vývoj se nejprve zaměřoval na motocykl s objemem motoru 125 cm³, až později padlo rozhodnutí pro výrobu výkonnějšího motocyklu s objemem 250 cm³.

Souběžně s tím se znovu oživovala síť prodejců značky BMW. Obnovily se a kolem roku 1947 už bylo podepsáno 400 smluv s prodejci, přičemž očekávání byla vysoká. Poznámka vedení uváděla, že „počet objednávek dosáhl takové úrovně, že jsme schopni brzkého začátku v naplňování plánů expanze na rok 1950“. V březnu 1948 se měl na autosalonu v Ženevě představit poválečný motocykl BMW – BMW R24. Omezení týkající se surovin a dodavatelů, jakož i všech zdrojů ve ztracené továrně v Eisenachu, však způsobily, že první sériové motocykly opustily bránu továrny až později v roce 1948.

První automobil, luxusní model BMW 501, se v Mnichově začal vyrábět od roku 1951. Představení nového modelu na frankfurtském autosalonu na podzim téhož roku potvrdilo vážnost záměrů BMW týkajících se opětovného nastartování. Společnost začínala rychlým tempem rozvoje se spuštěním výroby několika modelů automobilů a motocyklů, ale stále čelila finančním problémům. Ani prodej továrny ve městě Allach společnosti MAN v polovině 50. let nezajistil potřebnou finanční stabilitu. Ziskovost přinesl až prodejní úspěch modelu BMW Isetta ve druhé polovině 50. let a s tím spojená nová transformace společnosti směrem k velmi malým a cenově dostupným automobilům.

Základy oživení přicházejí po nové infuzi kapitálu a převzetím společnosti rodinou Quandtových, jakož i prodejním úspěchem nového modelu BMW 700. Na trh přišel v roce 1960 a je jedním z mála modelů značky bez neodmyslitelné dvojité mřížky chladiče – měl totiž motor umístěn vzadu. Při svém debutu v roce 1962 to byla „Neue Klasse“, která dala automobilce BMW jasný směr: společnost se znovu prezentuje pomocí agilních a sportovních automobilů. Legendární modely BMW 1800 TI nebo BMW 2002 (se všemi svými deriváty) získaly výrazné uznání na trzích celého světa a prosadily se i v motorsportu. Díky tomu mohly automobily značky BMW již v 60. letech jasně definovat jednu ze základních hodnot značky: Radost z jízdy.

Tento pohled do historie společnosti, který vznikl s podporou BMW Group Classic a Archivu BMW byl ukázkou, která vycházela z anekdoty hovořící



o BMW jako o výrobcu neočekávaných produktů, například hrnců BMW. Chtěli jsme objasnit tuto překvapivou kapitolu společnosti BMW vzdálenou tři čtvrtě století. Znovuobjevení podrobností osvětlilo rozsah a hloubku krize před 75 lety a s ní i mimořádnou schopnost a sílu přežít a opětovného zrodu značky BMW.

Transformace je součástí naší tradice, ať se děje cokoliv. Toto spojení se možná zdá překvapivé a může znít jako reklamní slogan, jde ale o hodnotu, ze které celá společnost čerpá sílu. I dnes hraje transformace důležitou roli. Například v podobě divize BMW i zaměřené na inovace a v modelu BMW iX jako nejnovějším produktu, v němž se zhmotnilo úsilí BMW zaměřené na udržitelnost.

Kontakt

David Haidinger, Corporate Communications Manager, BMW Czech Republic
Telefon: +420 739 601 171; e-mail: david.haidinger@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 31 výrobními a montážními závody v 15 zemích a celosvětovou prodejní sítí se zastoupením ve více než 140 zemích.

V roce 2019 společnost BMW Group prodala po celém světě více než 2,5 milionu osobních vozů a více než 175 000 motocyklů. Zisk před zdaněním ve finančním roce 2019 činil 7,118 miliardy Euro, příjmy dosáhly 104,210 miliardy Euro. K 31. prosinci 2019 pracovalo pro BMW Group 126 016 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.

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>