

Δελτίο Τύπου  
19 Μαΐου 2020

## **Προκλήσεις και ευκαιρίες των κρίσεων.**

Το BMW Group γιορτάζει την 100ή Ετήσια Γενική Συνέλευση με μία σύντομη ιστορική αναδρομή. Από τότε που ιδρύθηκε, πριν από 100 και πλέον χρόνια, η εταιρεία έβγαινε πάντα ωφελημένη μετά από μία επιτυχημένη διαχείριση δύσκολων καταστάσεων. Καινοτόμα δύναμη και τόλμη, αποφασιστικότητα και πνεύμα ομαδικότητας αποτελούν τη βάση από την οποία πηγάζει αυτή η έμφυτη αίσθηση αναζωογόνησης.

**Μόναχο.** Τα τελευταία 100 και πλέον χρόνια της ιστορίας του BMW Group, έχουν συμβεί πολλά γεγονότα που έφεραν αντιμέτωπη την επιχείρηση με εξαιρετικές προκλήσεις – όπως η τωρινή κατάσταση. Όλο αυτό το διάστημα η εταιρεία πέρασε από πολλές καλές αλλά και αρκετές δύσκολες στιγμές, έχοντας εξελιχθεί από ένα εργοστάσιο παραγωγής κινητήρων αεροσκαφών σε κορυφαίο κατασκευαστή πολυτελών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών. Με την ευκαιρία του εορτασμού της 100ής Ετήσιας Γενικής Συνέλευσης, το BMW Group αναπολεί τις σημαντικότερες στιγμές στην ιστορία της εταιρείας και τις δυσκολίες που κλήθηκε να αντιμετωπίσει.

Κάθε δύσκολη στιγμή – όπως η τρέχουσα υγειονομική κρίση – είναι μία κρυφή ευκαιρία, καθώς σου προσφέρει τη δυνατότητα να αναδυθείς πιο δυνατός. Τι είδους δυνάμεις είναι απαραίτητες για να πετύχεις κάτι τέτοιο; Μία εταιρεία με καινοτόμα δύναμη που ενστερνίζεται την αλλαγή και είναι προσανατολισμένη στο μέλλον. Μία εταιρεία που παράγει πρωτοποριακά προϊόντα με την τόλμη να επινοεί μοναδικές λύσεις και με την ακατάβλητη επιθυμία να ανταγωνίζεται τους καλύτερους. Το επόμενο απαραίτητο συστατικό είναι ένα ενθουσιώδες ανθρώπινο δυναμικό, πάντα πρόθυμο να κάνει την υπέρβαση. Αυτές οι δυνατότητες, ικανότητες και δεξιότητες ανέκαθεν επέτρεπαν στην εταιρεία να ξεπερνά τα εμπόδια, να αντιμετωπίζει τις κρίσεις και να ανταπεξέρχεται στις νέες προκλήσεις. Το πρίσμα της ιστορίας και βασικοί εταιρικοί δείκτες κατά τη διάρκεια 100 και πλέον χρόνων δείχνουν πώς οι κρίσεις έχουν κατ' επανάληψη συμβάλλει στην ενδυνάμωση και τη συνέχιση του success story του BMW Group.

### **1919: Ζήτηση για αξιόπιστους κινητήρες – αεροσκαφών και όχι μόνο.**

Κατά τη διάρκεια του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, η νεοσύστατη εταιρεία κατασκεύαζε μόνο ένα προϊόν: τον αεροπορικό κινητήρα BMW IIIa. Ο 6-κύλινδρος εν σειρά κινητήρας είχε τη φήμη ότι ήταν ο καλύτερος κινητήρας της εποχής του για αεροπλάνα. Η σχεδιαστική φιλοσοφία μεταφέρθηκε στο διάδοχο μοντέλο – και η υπεροχή της τεχνολογίας αποδείχτηκε με ένα παγκόσμιο ρεκόρ. Στις 17 Ιουνίου 1919, ένα αεροπλάνο με τον κινητήρα BMW IV

κατάφερε να ανέβει σε ύψος 9.760 m για πρώτη φορά. Ποτέ πριν ένα αεροπλάνο δεν είχε πετάξει τόσο ψηλά. Αλλά μετά τη λήξη του πολέμου, η παραγωγή αεροπορικών κινητήρων απαγορεύτηκε στη Γερμανία. Νέες ιδέες έπρεπε να γεννηθούν ώστε η τεχνογνωσία στην κατασκευή κινητήρων να συνέχιζε να εφαρμόζεται παραγωγικά. Κατά συνέπεια, η BMW επέκτεινε την προϊοντική γκάμα της. Κινητήριες μονάδες κυκλοφόρησαν στην αγορά ως «Bayern-Motor» ή «Bavaria Engine», που μαζί με τους αεροπορικούς κινητήρες προσέφεραν αξιόπιστη και αποδοτική λειτουργία. Τοποθετήθηκαν κυρίως σε σκάφη, φορτηγά και λεωφορεία.

### **1923: Από προμηθευτής κινητήρων, κατασκευαστής μοτοσυκλετών.**

Η αξιοπιστία ήταν επίσης σήμα κατατεθέν του κινητήρα «Bayern-Kleinmotor» (Bavaria Small Engine). Η BMW προμήθευε τον πρώτο Boxer κινητήρα της σε άλλους κατασκευαστές. Κύριος αγοραστής ήταν η εταιρεία Victoria που είχε έδρα στο Nuremberg, και τοποθετούσε με επιτυχία τον κινητήρα στις μοτοσυκλέτες της. Αλλά όταν η Victoria άρχισε να χρησιμοποιεί το δικό της κινητήρα, οι πωλήσεις της BMW κατέρρευσαν. Υπό αυτές τις συνθήκες, η διοίκηση της εταιρείας προχώρησε σε μία τολμηρή κίνηση, κάνοντας ένα άλμα προόδου. Ο Επικεφαλής Σχεδιαστής Max Friz ανέλαβε να δημιουργήσει μία ολοκληρωμένη μοτοσυκλέτα. Η BMW R 32 παρουσιάστηκε στη Γερμανική Έκθεση Αυτοκινήτου το 1923. Και ενώ άλλοι κατασκευαστές εξακολουθούσαν να εστιάζουν στη γεωμετρία των ποδηλάτων τους, ο Friz σχεδίασε με συνέπεια την BMW R 32 με βάση τον κινητήρα. Για πρώτη φορά, ένας δίκυλινδρος Boxer τοποθετήθηκε στο μοντέλο με τους κυλίνδρους εγκάρσια διατεταγμένους. Όταν ξεκίνησε πάλι η παραγωγή μοτοσυκλετών, η BMW μεταμορφώθηκε από προμηθευτή κινητήρων σε κατασκευαστή οχημάτων.

### **1948: Νέα αρχή σε δύο τροχούς.**

Μετά το τέλος του πολέμου το 1945, η BMW έχασε το εργοστάσιο παραγωγής της στο Eisenach επειδή βρισκόταν στη ζώνη Σοβιετικής κατοχής, μαζί με αυτό και την τεχνογνωσία που ήταν απαραίτητη για την κατασκευή αυτοκινήτων. Ταυτόχρονα, ξεκίνησαν εργασίες για την αποσυναρμολόγηση των εγκαταστάσεων στο Μόναχο, τμήματα των οποίων είχαν καταστραφεί. Παρόλα αυτά, άρχισε μία περιορισμένη παραγωγή έκτακτης ανάγκης για είδη όπως κατσαρόλες και τηγάνια, διάφορα εξαρτήματα, αγροτικά εργαλεία και μερικά ποδήλατα με σκελετούς ελαφρού κράματος. Στη συνέχεια, οι στρατιωτικές αρχές έδωσαν το πράσινο φως για επανεκκίνηση της παραγωγής οχημάτων και η BMW R 24 ήταν η πρώτη μεταπολεμική μοτοσυκλέτα που κατασκευάστηκε στο Μόναχο το 1948. Ο μονοκύλινδρος κινητήρας έτυχε ενθουσιώδους υποδοχής, και έγινε σύμβολο επιχειρηματικής τόλμης, σηματοδοτώντας το ξεκίνημα μιας νέας εποχής στην ατομική μετακίνηση. Πουλήθηκαν πάνω από 12.000 μοτοσυκλέτες, ενώ για το διάδοχο μοντέλο BMW R 25 ο αριθμός αυτός σχεδόν διπλασιάστηκε. Και μόλις ένα χρόνο αργότερα, ένα ακόμα μοντέλο με Boxer κινητήρα ακολούθησε με τη μορφή της BMW R 51/2.

**1957: Εποχή λιτότητας και νέες αγορές.**

Μέχρι το 1954, η ετήσια παραγωγή του εργοστασίου του Μονάχου είχε φτάσει τις 30.000 μοτοσικλέτες. Αλλά πολύ σύντομα τα δεδομένα άλλαξαν στην αγορά. Η μοτοσικλέτα έχασε την αίγλη και το κύρος της έναντι του αυτοκινήτου. Σε διάστημα μόλις τριών ετών, οι πωλήσεις μειώθηκαν στις 5.400 μοτοσικλέτες BMW. Παρόλα αυτά, η εταιρεία συνέχισε σταθερά την παραγωγή μοτοσικλετών. Οι παραδοσιακές συνεργασίες με κυβερνητικούς φορείς παρέμειναν ένας επιχειρηματικός πυρήνας σε εποχές κρίσης. Οι μοτοσικλέτες BMW ήταν ιδιαίτερα δημοφιλείς στο αστυνομικό σώμα λόγω αξιοπιστίας και ομαλής λειτουργίας – όχι μόνο στη Γερμανία, αλλά και σε πολλές ακόμα χώρες. Η χρήση τους σε αστυνομικές περιπολίες προετοίμασε το δρόμο για την είσοδο σε νέες αγορές. Η επιμονή άρχισε να αποδίδει καρπούς. Νέα μοντέλα και η μετεγκατάσταση του εργοστασίου παραγωγής της BMW Motorrad στο Βερολίνο το 1969 προμήνυε ένα νέο κεφάλαιο επιτυχίας. Η νέα /5 Series σχεδιάστηκε με τα χαρακτηριστικά ενός σπορ, αγωνιστικού ‘εργαλείου’ και προσέδωσε πρωτοποριακή ώθηση στον τομέα μοτοσικλετών. Όμως η τάση για σπορ και ελεύθερου χρόνου μοτοσικλέτες επανήλθε δυναμικά και η BMW, χάρη στα νέα της μοντέλα, κατάφερε να αναδυθεί ισχυρότερη από την κρίση που υπέστη ο κλάδος.

**1959: Μικροί μέτοχοι αποτρέπουν την εξαγορά της εταιρίας και η “New Class” φέρνει την επανάσταση.**

Στα τέλη της δεκαετίας του 1950, η BMW βρέθηκε στο χείλος της οικονομικής κατάρρευσης. Προβλήματα πωλήσεων στους κλάδους αυτοκινήτων και μοτοσικλετών είχαν φέρει την εταιρεία σε πολύ δύσκολη θέση. Στην Ετήσια Γενική Συνέλευση το Δεκέμβριο του 1959, η πώληση της εταιρείας στην Daimler Benz AG φαινόταν ήδη δεδομένη. Ωστόσο, απετράπη την τελευταία στιγμή λόγω μιας ομάδας αφοσιωμένων μικρομετόχων που προέβαλαν σθεναρή αντίσταση στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο αποτελούσε τμήμα της εξαγοράς. Η κύρια ένσταση των μετόχων ήταν ότι η αξία της μάρκας BMW και του ανθρώπινου δυναμικού της είχε αποτιμηθεί πολύ χαμηλά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η BMW παρέμεινε ανεξάρτητη αλλά η βάση για οικονομική ανάκαμψη τέθηκε μόλις ένα χρόνο αργότερα με ένα νέο σχέδιο αναδιοργάνωσης που αναπτύχθηκε υπό την αιγίδα του βασικού μετόχου Herbert Quandt και βασιζόταν στη ανεξαρτησία της BMW AG, σε νέες δομές και νέα μοντέλα. Το νέο μικρό αυτοκίνητο BMW 700 επανέφερε την εταιρεία στο δρόμο της επιτυχίας και η πραγματική επανάσταση ήρθε τελικά με τη BMW 1500, το πρώτο μοντέλο της “New Class”.

**1973: Αντιμετώπιση της πετρελαϊκής κρίσης με αντικυκλική στρατηγική.**

Η στάση της κοινωνίας απέναντι στο αυτοκίνητο άλλαξε μετά την πετρελαϊκή κρίση το 1973 με το όριο ταχύτητας των 100 km/h και την απαγόρευση κυκλοφορίας τις Κυριακές. Μεγάλα αυτοκίνητα με κινητήρες μεγάλου κυβισμού έπεσαν σε δυσμένεια μαζί με τα ισχυρά σπορ αυτοκίνητα. Ωστόσο, η διοίκηση της BMW άρχισε να ξεπερνά την περίοδο λιτότητας και να βγαίνει ισχυρότερη στην άλλη πλευρά. Πρωτοποριακές επενδύσεις πρόδιδαν μία αντικυκλική

στρατηγική. Στο Μόναχο, εγκαινιάστηκαν το νέο κτίριο που φιλοξενεί την έδρα του Group, γνωστό ως «Four-Cylinder» και το BMW Museum. Και στο Dingolfing ξεκίνησε τις εργασίες του ένα νέο εργοστάσιο παραγωγής το Νοέμβριο του 1973. Οι μηχανικοί εξέλιξης ανταποκρίθηκαν άμεσα και παρουσίασαν την BMW 1502 και την BMW 518 ως δύο αποδοτικά, βασικά μοντέλα το 1974. Και όταν η πετρελαϊκή κρίση υποχώρησε την άνοιξη του 1975, η ζήτηση άρχισε πάλι να αυξάνεται. Η BMW ήταν έτοιμη για ανάκαμψη με νέα μοντέλα, επέκταση δυναμικότητας παραγωγής και βελτιστοποιημένες δομές πωλήσεων. Αυτό είχε ήδη επιβεβαιωθεί κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του 1975. Η BMW είχε καταρρίψει το προηγούμενο ρεκόρ της από το 1973 κατά 50% περίπου με 78.000 νέες ταξινομήσεις οχημάτων. Δύο μοντέλα σημείωσαν ιδιαίτερα καλές πωλήσεις: η BMW 1502 και η BMW 518.

### **1994: Συνεργασία με συνέπειες – MINI και Rolls-Royce παραμένουν στο BMW Group μετά την πώληση της Βρετανικής θυγατρικής.**

Κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του 1970 και 1980, η BMW εξελίχθηκε σε έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κατασκευαστές αυτοκινήτων στον κόσμο με μία ευρεία γκάμα μοντέλων και σταθερά αυξανόμενο αριθμό εργαζομένων στο ανθρώπινο δυναμικό της. Η εξαγορά του Βρετανικού Ομίλου Rover στις 31 Ιανουαρίου 1994 στόχο είχε τη σημαντική αύξηση της γκάμας οχημάτων. Ωστόσο, οι ευκαιρίες ανάπτυξης υπερεκτιμήθηκαν όταν έγινε η εξαγορά. Η εταιρεία αναδιάρθρωθηκε για τη δημιουργία του BMW Group και έξι χρόνια αργότερα, η Βρετανική θυγατρική πωλήθηκε. Μόνο η μάρκα MINI παρέμεινε στο BMW Group. Το σύγχρονο MINI που παρουσιάστηκε το 2001 έφερε την επανάσταση στην κατηγορία μικρών αυτοκινήτων – όπως έγινε με το λανσάρισμα του κλασικού προκατόχου του. Το νέο MINI σηματοδότησε το ξεκίνημα ενός καταπληκτικού success story παρέχοντας ανώτερη ποιότητα και σύγχρονη ασφάλεια, σε συνδυασμό με διασκεδαστική οδήγηση και εξατομικευμένο στυλ. Επιπλέον, το BMW Group κατάφερε να διασφαλίσει τα δικαιώματα του ονόματος της Rolls-Royce. Επομένως, από το 2003, το BMW Group έχει συνεχή παρουσία στην κορυφαία κατηγορία πολυτελών οχημάτων. Ένα νέο εργοστάσιο είχε κατασκευαστεί προηγουμένως για την παραγωγή της νέας Rolls-Royce Phantom στο Goodwood της Μ. Βρετανίας.

### **2009: Το i project αποφέρει καρπούς στην οικονομική κρίση.**

Από το φθινόπωρο του 2008, μία παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση κλόνισε όχι μόνο τον τραπεζικό τομέα αλλά και πολυάριθμους ακόμα κλάδους, με αποτέλεσμα οι πωλήσεις αυτοκινήτων στις περισσότερες σημαντικές αγορές να σημειώσουν αισθητή πτώση. Η κυβέρνηση έθεσε σε εφαρμογή πακέτα κινήτρων για να αναθερμάνει τη ζήτηση και, κυρίως, για να υποστηρίξει την αγορά πολύ αποδοτικών μοντέλων. Και ενώ γίνονταν τεράστιες προσπάθειες σε όλο τον κόσμο για την προστασία του μέλλοντος της αγοράς αυτοκινήτου, το BMW Group 'έτρεχε' ένα μυστικό project το οποίο έμελλε να επαναπροσδιορίσει πλήρως

την έννοια της ατομικής μετακίνησης. Με γνώμονα αυτό, το BMW Group είχε ήδη λανσάρει το project i το φθινόπωρο του 2017. Στόχος ήταν η δημιουργία ενός πλήρως ηλεκτρικού αυτοκινήτου για χρήση σε μητροπολιτικές αστικές περιοχές και παράλληλα η σχεδίαση ενός ολοκληρωμένου οικοσυστήματος για οδήγηση με μηδενικές εκπομπές ρύπων. Το BMW i3 παρουσιάστηκε το φθινόπωρο του 2013 – και μαζί με αυτό λανσαρίστηκαν νέες φιλοσοφίες, πακέτα και υπηρεσίες για καινοτόμα υλικά, διαδικασίες παραγωγής φιλικές προς το περιβάλλον και μία υποδομή φόρτισης που μεταμόρφωνε την ηλεκτροκίνηση σε μία εμπειρία με κύρια χαρακτηριστικά την άνεση και τη διασκεδαστική οδήγηση.

-Τέλος Δελτίου Τύπου-

### **To BMW Group**

Με τις τέσσερις μάρκες του, BMW, MINI, Rolls-Royce και BMW Motorrad, το BMW Group είναι ο No. 1 premium κατασκευαστής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών σε όλο τον κόσμο, ενώ παράλληλα προσφέρει premium χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες μετακίνησης. Σαν μία παγκόσμια εταιρία, το BMW Group λειτουργεί 31 μονάδες παραγωγής σε 15 χώρες και έχει ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων σε περισσότερες από 140 χώρες.

Το οικονομικό έτος 2019, το BMW Group πούλησε πάνω από 2.520.000 αυτοκίνητα και περισσότερες από 175.000 μοτοσικλέτες παγκοσμίως. Το κέρδος προ φόρων για το οικονομικό έτος 2019 ήταν 7,11 δισεκατομμύρια ευρώ, με έσοδα που ανήλθαν στα 104,21 δισεκατομμύρια ευρώ. Στις 31 Δεκεμβρίου του 2019, το BMW Group είχε παγκόσμιο έμψυχο δυναμικό 133.6778 ατόμων.

Η επιτυχία του BMW Group ανέκαθεν βασιζόταν στη μακροπρόθεσμη συλλογιστική και υπεύθυνη δράση. Ως εκ τούτου, η εταιρία έχει δημιουργήσει οικολογική και κοινωνική βιωσιμότητα σε όλη την αλυσίδα αξιών, ολοκληρωμένη προϊοντική ευθύνη και μία σαφή δέσμευση για τη διατήρηση των φυσικών πόρων, στο πλαίσιο της στρατηγικής της.

[www.bmwgroup.com](http://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>

### **BMW Group Hellas**

Κωνσταντίνος Διαμαντής

Διευθυντής Εταιρικής Επικοινωνίας

Τηλέφωνο: +30 210 9118151

Fax: +30 210 9118007

e-mail: [konstantinos.diamantis@bmw.gr](mailto:konstantinos.diamantis@bmw.gr)