



**A BMW Group története:
Az önfelelt mobilitás iránti évszázados szenvedély.
Tartalomjegyzék.**

1. **Az önfelelt mobilitás iránti évszázados szenvedély,
avagy a BMW Group története. 2**
2. **A 100 év 100 mérföldköve. 12**

1. Az önfeledt mobilitás iránti évszázados szenvedély, avagy a BMW Group története.

A BMW Group 2016. március 7-én ünnepelte fennállásának 100. évfordulóját. A repülőgép-hajtóműveket gyártó észak-müncheneri kisvállalkozásból az elmúlt évszázad során a világ egyik legsikeresebb autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata lett, ami prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatásokat is kínál ügyfeleinek. Megalakulása óta a BMW kimagaslóan elismert iránymutatóként formálja a személyes mobilitás jövőjét, időről időre úttörő technológiai innovációkról rántva le a leplet. Napjainkban a BMW Group a BMW, a BMW Motorrad, a MINI és a Rolls-Royce márkákat egyesítő nemzetközi vállalatcsoportként a világ 14 országában működteti járműgyártó és -összeszerelő létesítményeit, mialatt globális méretű értékesítési hálózatot tart fenn. A vezetés szintiszta élményére és a jövő kihívásainak megoldására összpontosító modelljeivel a BMW Group nagymértékben közreműködik a személyes mobilitás jövőjének megvalósításában.

A vállalatcsoport évszázados történetét áttekintve számos mérföldkő, világméretű esemény és meghatározó döntés tűnik fel, amelyek a BMW Group és a jövőbe mutató termékek fejlődésére egyaránt nagy hatással voltak, a márkáról kialakult képet és a járművek karakterét is formálva. A vállalatcsoport fejlődéstörténetét innovatív modellek és úttörő stratégiai elgondolások övezik, amelyek a merész újításokban rejlő bátorságban és az iparág által kijelölt útról való letérésben gyökereznek. A BMW Group soha nem elégedett meg a konvencionalitással, nem kötött kompromisszumokat és a legjobbak közé emelkedett, a mobilitás iránti szenvedélyből táplálkozva időről időre felülmúlva a legőrültebb kihívásokat is.

A jövőbe mutató innovációk megteremtése felé vezető utazás.

A BMW Group történetének egyik meghatározó alkotóeleme – a kezdetektől egészen napjainkig – a tökéletesre való törekvés és az iparág által kijelölt út hátrahagyása az újfajta, összetettebb megoldásokért, amelyek az elmúlt évszázad során soha nem látott innovációk képében öltöttek testet. A BMW 1917-ben bemutatott IIIa repülőgép-hajtóműve a legnagyobb repülési magasságokban is a kivételes erőről, megbízhatóságról és hatékonyságról tett

tanúbizonyságot, amely a masszív kialakítású soros hathengeres motornak, a könnyűszerkezetes anyagoknak, valamint az innovatív technológiájú karburátornak és gyújtásnak volt köszönhető.

A vállalatcsoport az első motorkerékpár megtervezésekor is külön utat választott. Miközben a többi gyártó a kétkerekű kialakítás optimális geometriáján dolgozott, a BMW megalkotta a teljes mértékben a blokk köré épített motorkerékpárt. Az 1923-ban bemutatkozó BMW R 32 a világ első motorkerékpárja volt, amelyet 180°-os hengerelrendezésű, kéthengeres boxermotorral szereltek, közvetlenül a motorhoz csatlakoztatott manuális sebességváltóval, a lánc- és szíjhajtást pedig tengelyes megoldás váltotta fel. Ezen jellemzők mind a mai napig a BMW boxermotoros motorkerékpárjainak meghatározó alkotóelemei.

Miután 1928-ban a vállalat az autómokkelk gyártásába is belefogott, kezdetben csupán kortárs dizájn szerint megtervezett kisautók gurultak le a gyártósorról. A korszak megszokott konvencióit elsőként az 1933-ban bemutatott, soros hathengeres erőforrással szerelt BMW 303 húzta keresztül. Egyedülálló hűtőrács-kialakításának köszönhetően a márka első középkegóriájú modellje már első ránézésre megkülönböztethetővé vált riválisaitól, és ez az immáron több mint nyolc évtizednyi hagyomány napjainkig mit sem változott: a BMW által fémjelzett vese alakú hűtőrács a bajor gyártó négykerekű modelljeinek jelképévé vált. A BMW 303 egyik legfontosabb ismérve rendkívül könnyű súlya volt, amelyet különböző keresztmetszetű csövekből álló, innovatív vázszerkezetének köszönhetett, amelyet ennél a modellnél alkalmaztak először az autógyártás történetében. A bajor gyártó tervezői ekkor első ízben cáfolhattak rá arra a széles körben elfogadott állításra, amely szerint csak egy nehéz jármű lehet képes biztonságos menetteljesítményre. A könnyűszerkezetes BMW 303 sebesen gyorsult, intenzív lassulásra volt képes, a kanyarokat pedig kimagasló agilitással és biztonsággal vette. A BMW szabadalmaztatta a csöváz-szerkezetet, amelyet ezt követően négykerekű modelljei alapvető strukturális elemeként alkalmazott, a súlyoptimalizálás jegyében.

Az intelligens könnyűszerkezetes járműépítés alapelve, a széles körben elterjesztett, erőteljes innováció és a hamisítatlanul egyedülálló megoldások

következetes alkalmazása a BMW i divízió forradalmian új modelljeiben ölt testet. A jövőbe mutató járművek vázszerkezetét a tisztán elektromos és plug-in hibrid hajtásláncok innovációit szem előtt tartva fejlesztették ki a mérnökök, most először alkalmazva az alumínium alváz és a szénszál-erősítésű műanyagból készült utascella egyszerre könnyű és rendkívül merev ötvözetét. A BMW i modelleket középpontba állító, merőben újfajta járműtervezési és -gyártási megközelítésnek köszönhetően a BMW Group napjainkban is úttörő szerepet tölt be a személyes mobilitás jövőjének kialakítása és formálása terén.

A kihívások leküzdése a világméretű felelősségvállalás oldalán.

Miután Németországban az I. világháború után egy időre betiltották a repülőgép-hajtóművek gyártását, 1918-tól teherautó- és hajómotorok, 1920-tól pedig motorkerékpár-blokkok kezdtek el viseli a BMW logóját. A vállalat iránt érdeklődők között ezzel párhuzamosan megjelent a Bayerische Flugzeugwerke AG, amely 1922. júliusában a BMW logóval, a gyártási és összeszerelési létesítményekkel, valamint a teljes munkaerővel együtt felvásárolta a márkát. A vállalat Bayerische Motoren Werke AG néven működött tovább, az átfogó újítások eredményeként fő profilja a független erőforrások és járművek gyártása lett. Azáltal, hogy a vállalat jogelődjének számító Bayerische Flugzeugwerke AG vállalatot 1916. március 7-én jegyezték be Münchenben a cégjegyzékbe, a BMW ezt a napot tekinti megalapítása dátumának.

Nem sokkal azután, hogy a Bayerische Motoren Werke AG megkezdte működését, a katonai célú állami megrendeléseknek köszönhetően ismét a repülőgép-hajtóművek gyártása került a vállalat profiljának középpontjába, és mivel a BMW az 1930-as és '40-es évekre a német hadiipar egyik fő beszállítójává vált, a cég vezetőinek üzleti döntéseit elsősorban a pénz határozta meg. Németország újbóli fegyverkezésének következtében a vállalat rövid időn belül hatalmas profitra tett szert. 1939-től a vállalat üzemeinek növekvő termelési volumenét a koncentrációs táborok kényszermunkásainak, foglyainak és elítéltjeinek alkalmazásával fokozták.

Világméretű felelősségvállalása részeként a BMW Group később nyilvánosan szembefordult a nemzeti szocializmus sötét korszakával, alapítványok létrehozásával és nyilvános viták gerjesztésével segítve a társadalmi nyitottság,

az egymás iránti tisztelet és a kultúrák közötti elfogadás felvirágzását. 1983-ban a BMW AG az első német ipari vállalatként tárta fel történelme eme fejezetét, a „BMW – Német történelem” („BMW - Eine Deutsche Geschichte”) című könyv megjelentetésével nyilvános viták sorozatát indítva el. A vállalatcsoport az 1933 és 1945 közötti időszakról két disszertáció képében átfogó kutatást is készítettett, amelyek 2005-ben, illetve 2008-ban jelentek meg. A BMW Group 1999-ben ismét szembefordult az 1930-as és '40-es évek történéseivel, alapító tagként hozva létre a korábbi kényszermunkásokat és családjukat támogató „Emlékezés, Felelősség, Jövő” alapítványt („Erinnerung, Verantwortung, Zukunft”).

Közvetlenül a háború utáni időszakban a Bayerische Motoren Werke AG egy merőben új üzleti környezetben találta magát, amelyhez alkalmazkodnia kellett. A háború utáni első, BMW-logót viselő motorkerékpár, a BMW R 24 már 1948-ban legurult a müncheni gyártósorról. Az autómodellek gyártása csak 1952-ben vette ismét kezdetét, a várt üzleti sikerek azonban eleinte elkerülték a vállalatot. 1959-ben a BMW AG rendkívül közel került ahhoz, hogy vetélytársa, a Daimler-Benz AG felvásárolja és megfossza függetlenségétől: az aláírás határán álló megegyezés az utolsó pillanatban hiúsult meg. A vállalatcsoport egyik legnagyobb befektetője, Herbert Quandt iparmágnás alternatív megoldást talált ki a márka megmentésére, amelynek középpontjában a BMW AG függetlensége, új vállalati felépítés és vadonatúj modellek álltak. Az áttörést a BMW 1500, a sportos családi limuzinok szegmensét életre keltő „Neue Klasse” model család alapító tagja hozta meg a BMW AG számára. Az elkövetkező néhány évben a korábban eladásra ítélt vállalat a piac egyik legsikeresebb képviselőjévé vált.

Az 1970-es évek elején, amikor a BMW AG sikertörténete a hirtelen jött olajválság következtében megtorpant, a vállalat vezetői újult erővel láttak neki a krízisből való kilábalásnak. Münchenben megnyitotta kapuit a BMW AG négy hengert formázó központi épülete és a BMW Múzeum, miközben egy új gyár kezdte meg működését Dingolfingban. A BMW 5-ös sorozat a nagy sikerű „Neue Klasse” model család utódjaként érkezett meg a piacra, majd 1975-től ismét feléledt az autómodellek iránti kereslet. A BMW előkelő pozícióból

teljesítette a megrendeléseket, vadonatúj modellekkel, kibővített gyártási kapacitással és a vásárlói igényekre szabott értékesítési hálózattal.

A '90-es évek első felében a bajor gyártó vezetősége ismét válaszüthöz érkezett: miközben a teljes iparágon átvonuló központosítási hullám hatására a világméretű gyártók sorban vásárolták fel az egyes kisebb vállalatokat, a BMW AG a járműpaletta szélesítése és újabb célcsoportok megnyerése érdekében a British Rover Group felvásárlása mellett döntött. Az egyesülést nem koronázta siker. 2000-ben a BMW AG és a British Rover Group útjai ismét különváltak, a bajor gyártó egyedül a MINI márka feltámasztásában látott fantáziát. A vállalat eközben a Rolls-Royce Motor Cars luxusautó-gyártót is felvásárolta, a márkanév mögé pedig teljesen újratervezett struktúrát épített fel.

A 2008-ban kitörő gazdasági világválság előtt a BMW Group „Number ONE” vállalati stratégiáját már a fenntarthatóság, a profit gyarapodása és a hosszú távú értéknövekedés alapelvei határozták meg, amelyek megszilárdították a vállalatcsoport piacvezető pozícióját a prémium autó- és motorkerékpár-gyártók, illetve a prémium pénzügyi és mobilitási szolgáltatók szegmensében.

A mezőny élén: rekordok és legendás sikerek a motorsportban.

Az autó- és motorkerékpár-gyártók számára már a XX. század hajnalán világossá vált, hogy a versenypályákon elért sikerek óriási rajongótábort és újabbnál újabb célcsoportokat hoznak magukkal, az országos és nemzetközi megmérettetések rekordszintű eredményei pedig a nagyteljesítményű járműtechnológiák fejlettségét és megbízhatóságát tükrözik. 1919. júniusában például Zeno Diemer tesztpilóta 9 760 méteres rekord magasságba repült fel egy BMW IV hajtóművel dolgozó repülőgéppel. A Dornier „Wal” névre keresztelt repülő csónakot, amely 1932 nyarán elsőként utazta körbe a Földet, valamint a „vasúti Zeppelint”, amely az ezt megelőző évben 230 km/órás, világrekordot jelentő vasúti sebességet ért el, ugyancsak a BMW motorja hajtotta. A BMW versenyzője, Ernst Jakob Henne 1929 és 1937 között számos világrekordot állított fel két keréken.

Csúcssebessége 279,503 km/óra volt, amely 14 éven át uralta a motorkerékpárok világát. A BMW az utóbbi években is megannyi világrekordot állított fel, amelyek a vállalatban és a márka termékeiben rejlő innovációs erőt éltetik: 2004. szeptemberében például a BMW H₂R prototípus kilenc különféle

rekordot állított be a hidrogén-meghajtású járművek szegmensében a franciaországi Miramas versenypályáján.

Első versenysportos sikerét a BMW 1924. februárjában ünnepelhette, amikor a tervezőmérnök motorkerékpár-versenyző, Rudolf Schleicher megnyerte a rendkívül meredek Mittenwalder Gsteig hegyi felfutóját. A „Sportban tesztelt – Szériában bizonyít” szlogen („Erprobt im Sport – bewährt in der Serie”) ezt követően világszerte felkapott mottó lett, amely számos német bajnokságon megjelent és a BMW első nemzetközi sikereit is behálózta. Georg Meier 1939-es motorkerékpár-diadala a BMW motorsport-történetének kimagasló mérföldköve lett: ő volt az első, Egyesült Királyságon kívüli kétkerekű versenyző, aki megnyerte az 500 köbcentis motorkerékpár-osztály Senior TT névre keresztelt, Man-szigeten megrendezett versenyét. A szintén BMW-vel induló brit versenyző, Jock West a második helyen ért célba. Az észak-ír motorkerékpár-versenyző, Michael Dunlop pontosan 75 évvel később Meier nyomdokaiba lépett, amikor a Senior TT-n győzelemre vezette a BMW S 1000 RR gépet.

Georg „Schorsch” Meier a II. világháború utáni években tovább folytatta győzelmi sorozatát, 1947-ben a Német Bajnokság aranyérmeseként végzett. A bajor gyártó a csapatok közötti versenysportban is remekelt: 1954 és 1974 között a BMW erőforrásaival hajtott oldalkocsis motorkerékpárok összesen 20 konstruktóri és 19 egyéni bajnoki címet zsebeltek be az Oldalkocsis Világbajnokság szezonjaiban. 1980-ban a BMW R 80 G/S túrakerékpár megszerezte a BMW első terepverseny-győzelmét. Az Európai Off-road Bajnokságon aratott sikert 1981-ben, 1983-ban, 1984-ben és 1985-ben újabb terepes sikerek követték a Párizs-Dakar Ralin.

A BMW első autómoddellje már rögtön bemutatkozó szezonjában bizonyította sportos képességeit: mindössze négy héttel piaci bevezetése után a BMW 3/15 PS megszerezte első győzelmét a Nemzetközi Alpesi Ralin. 1936. júniusában a legendás BMW 328 roadster első ízben a Nürburgring aszfaltcsíkján mutatkozott be a nagyközönség előtt, ahol Ernst Henne-nel a volán mögött azonnal rajt-cél győzelmet aratott. Négy évvel később a BMW megszerezte addigi egyik legfényesebb trófeáját is: a Fritz Huschke von Hanstein és Walter

Bäumer alkotta páros az olaszországi Mille Miglia megbízhatósági verseny abszolút első helyén végzett a BMW 328 Touring Coupé modellel.

A II. világháború utáni évek eleinte szerény motorsportos sikereket hoztak a BMW négykerekű sportolói számára, amelyből a „Neue Klasse” modellcsalád tagjai hozták meg a kilábalást. 1966-ban Hubert Hahne a BMW 2000 TI-vel elhódította az Európai Túraautó Bajnokság aranyérmét, majd a világ első olyan túraautó-versenyzőjeként vonult be a történelembe, aki 10 perc alatti köridőt autózott a Nordschleife aszfaltcsikján. A BMW motorsport-tevékenységei iránt mutatkozó egyre növekvő érdeklődés következtében a bajor gyártó 1972. májusában megalapította a BMW Motorsport GmbH divíziót. Az ezt követő években egymást érték a fényesebbnél fényesebb motorsport-sikerek, főként a túraautó-bajnokságokban. Az aranyérmeket olyan legendás négykerekű sportolók nyerték el, mint a BMW 3.0 CSL, a BMW 635 CSi, a BMW 320 Group 5 és az abszolút etalonnak számító BMW M3 E30, amely mind a mai napig a világ legeredményesebb túraautója.

1982-ben a BMW a Brabham erőforrás-ellátó partnereként a Forma-1-be is megérkezett, a hatalmas győzelem pedig csupán egy évet váratott magára: a brazil pilóta, Nelson Piquet megnyerte a világbajnokságot. Ő volt a Forma-1 első versenyzője, aki turbómotorral szerelt versenyautóval világbajnoki címet nyert. A motorsportok iránti elköteleződés újragondolásának eredményeként a BMW 2012-ben visszatért a Német Túraautó Bajnokságba (DTM), egy csapásra megnyerve a három lehetséges bajnoki cím mindegyikét: a kanadai Bruno Spengler a pilóták közötti egyéni pontverseny abszolút első helyére hozta be a BMW M3 DTM versenyautót, amellyel a BMW Schnitzer csapat az istálló, a BMW pedig a gyártók közötti pontverseny trófeáját hódította el.

Nagyszerű modellek a lehető legjobbkor.

Az ösvényt, amelyen haladva a repülőgép-hajtóműveket főként állami megrendelésekre készítő vállalat a világ egyik legsikeresebb prémiumautó-gyártójává emelkedett, az elmúlt 100 esztendő során az egyéni mobilitás fejlődéstörténete övezte. A járműtervezési szaktudásában és kreativitásában rejlő lehetőségek maximális kiaknázásával a BMW AG időről időre olyan modellekről rántotta le a leplet, amelyek azon túl, hogy maradéktalanul

kielégítették az adott korszak követelményeit és legátfogóbb ügyféligényeit, egyedülálló kvalitásokkal és összetéveszthetetlen karakterrel rendelkeztek. A vállalat csalhatatlan érzékkel jósolta meg az ügyfelei által támasztott jövőbeni elvárásokat, a vadonatúj járműkategóriák megteremtésével és a piacon egyedülállónak számító termékekkel pedig újabb és újabb célcsoportokat csábított el. A bajor gyártó ráadásul az egyes szegmensek közötti piaci réseket újító irányzatokká formált innovációk kifejlesztésével hódította meg, ezzel is garantálva a vállalat hosszú távon fenntartható termelési- és értékesítési növekedését.

Az 1920-as évek egyre meghatározóbb tényezőjévé váló polgári repülés új és kivételesen erőteljes repülőgép-hajtóművek elkészítésére ösztökölte a bajor gyártót. A BMW VI repülőgép-hajtómű egy tizenkét hengeres, V hengerelrendezésű erőforrás volt, amely 1926-ban érkezett meg a piacra. Megbízhatóságának és teljesítményének köszönhetően a motort a Bayerische Motoren Werke AG a világ számos pontjára exportálta, amellyel az erőforrás a vállalat '20-as években gyártott legsikeresebb termékévé vált. Ez a motor hajtotta a korszak leggyorsabb polgári repülőgépeként elhíresült Heinkel HE 70 típust is, amelyet a „Blitz” vagy a „villám” becenévvel illettek.

A vállalat az első motorkerékpár bemutatását is tökéletesen a piac igényeihez hangolta. A BMW R 32 1923-ban debütált, kimagasló biztonságot, sportos kezelhetőséget és magas szintű megbízhatóságot ígérve. A lánc- és szíjhajtást felváltó tengelyes megoldás számos előnnyel ruházta fel a BMW első kétkerekű modelljét, hiszen sokkal hosszabb élettartamot és minimális karbantartást, és mint ilyen, megbízhatóbb működést garantált, miközben a poros utazások sem jelentettek többé problémát. A bajor gyártó ezt követően a világ első középkategóriájú autómobiljének bemutatásával nyugozta le kifinomult ízlésű ügyfeleit. A rendkívüli népszerűségnek örvendő BMW 326 modell 1936-ban debütált a piacon, 50 lóerős soros hathengeres motorral, bőséges utastéri helykínálattal és prémium minőségű összeszerelési minőséggel. A modellből nem kevesebb, mint 16 000 példány talált gazdára, amellyel a BMW addigi legsikeresebb termékévé lépett elő. Az 1930-as évek Németországában végbemenő politikai változásokig a BMW repülőgép-hajtóműveivel, motorkerékpárjaival és autómobiljeivel egyaránt kimagasló technológiai fölényt

és értékesítési elsőbbséget könyvelhetett el vetélytársaival szemben, a vállalat nemzetközi átrendezése és a termelésben bekövetkező változások azonban rövid idő alatt félbeszakították a sikertörténetet.

A II. világháború utáni Németországban a BMW Isetta káprázatos sikere a néhány éven át tartó „gazdasági csoda” szárnyalásának jelképévé vált: az apró „Motocoupé”-ból világszerte több mint 160 000 darab kelt el – a kétüléses kisautóra még a hatalmas közúti cirkálók hazájának számító Egyesült Államokból is kimagasló megrendelés érkezett. A bajor gyártó sportos ambícióit elsőként az 1959-ben leleplezett BMW 700 kupé keltette életre, amely később limuzin karosszéria-kivitelben is megjelent. Ez a modell biztosította be a BMW fennmaradását a vállalat 1959-ben jelentkező krízise után, majd 1961-ben a bajor gyártó végre bemutatta azt a négykerekű járművet, amelyre ügyfelei titkon mindig is vágytak: a világ első prémium minőségű középkategóriás autóját, a BMW 1500 modellt. A tervezőmérnökök egy áramvonalas dizájn szerint megrajzolt, négyajtós karosszériát helyeztek négy kerékre, amelynek dinamikus teljesítményéről egy erőteljes négyhengeres motor, sportos vezethetőségéről pedig fejlett futómű-technológia gondoskodott. A „Neue Klasse” a magas szintű személyre szabhatóság autóiipari szimbólumává vált, amelynek megnyerő karaktere az egyszerre kényelmes és sportos kialakításban rejtett. A BMW 1965-ben mutatta be addigi legerősebb négykerekűjét, a motorsport-sikerekre tervezett BMW 1800 TI/SA modellt – s ezzel egy időben útjára indult a vállalat mindmáig meghatározó szlogenje, amely behálózta a „Neue Klasse” sikertörténetét is: „A Vezetés Szintiszta Élménye”.

Hét évvel később „A Vezetés Szintiszta Élménye” a BMW motorkerékpárjainak is meghatározó vezérelvévé vált. Sorban mutatkoztak be a BMW R 50/5, a BMW R 60/5 és a BMW R 75/5 névre keresztelt kétkerekű modellek, amelyek új fejezetet nyitottak a motorkerékpárok történetében: a sportos túrakerékpárok minden korábbinál intenzívebb szabadidős tevékenységgé emelték a kétkerekű vezetés élményét. 1980-ban a BMW újabb mérföldkövet állított fel a motorkerékpárok szegmensében: bemutatkozott a BMW R 80 G/S, amely az első nagymotoros túrakerékpár képében egy aszfalti motorkerékpár menettulajdonságait kínálta. A „GS” napjaink egyik legnépszerűbb

motorkerékpár-típusának műszaki alapjait fektette le: a túra enduro motorkerékpárokat.

Az ezredforduló előtti hajrá ezután meglepetésszerű világújdonstágot hozott: a BMW egy úttörő járműkonceptió premierjével rántotta le a leplet a négy keréken kínált sokoldalúság vadonatúj formájáról, amely egy csapásra új autóiipari szegmenst keltett életre. A bajor gyártó 1999-ben, évekkel a rendkívül népszerű SUV kategória globális elterjedése előtt bemutatta a nagyközönségnek a BMW X5 szériaérett változatát. A Detroiti Autószalon sztárja egy modellben egyesítette a márkára jellemző dinamikus menetteljesítményt, a rendkívül sokoldalú felhasználhatóságban rejlő praktikumot, a magas üléspozíciót és az összkerekhajtás előnyeit. A BMW X5 a Sports Activity Vehicle szegmens megteremtőjeként érkezett meg a piacra, ahol a BMW a páratlan koncepcióban rejlő úttörő lehetőségek kiaknázásával az új évezred küszöbén további járműkategóriákat váltott valóra. A BMW X modellek palettája jelenleg öt típusból áll, köztük két Sports Activity Coupé modellel, amelyekkel a BMW napjainkban is újabbnál újabb célcsoportokat hódít meg.

Történetének évszázados fordulópontján a BMW Group a személyes mobilitás jövőjének elsősorú úttörőjeként és iránymutatójaként formálja a vezetés szintisza élményének új hajnalát, amelyet a megújuló erőforrások széleskörű felhasználása, a zéró emisszió és a környezetbarát gyártási folyamatok határoznak meg. 2013 óta a forradalmian innovatív BMW i3 a világ első, teljesen elektromos meghajtású prémium autójaként formálja át a vezetés lélegzetelállító élményét, miközben a 2014-ben bemutatott plug-in hibrid modell, a BMW i8 a jövő sportautóinak kvalitásait hozza el a jelenbe.

2. A 100 év 100 mérföldköve.

1916. március 7.

Németországban a müncheni Lerchenauer Straße-beli székhellyel beregisztrálták a cégjegyzékbe a Gustav-Otto-Flugmaschinefabrik repülőgépgyártó cég utódjaként létrejött Bayerische Flugzeugwerke AG vállalatot, amely 1922-ben teljes egészében felvásárolta a Bayerische Motoren Werke AG gyártási struktúráját, nevét és márkaemblémáját. E dátumot „az új BMW AG” megalapításaként tartják számon.

1917. július 21.

Az 1913-ban megalapított, repülőgép-hajtóműveket gyártó Rapp-Motorenwerke GmbH-t a vadonatúj Bayerische Motoren Werke AG néven regisztrálták be Németországban a cégjegyzékbe, majd a vállalat hamarosan új gyártási létesítményekben kezdte meg termelését a müncheni Moosacher Straße 66 szám alatt.

1917. december 10.

A kör alakú, BMW betűket viselő márkaemblémát 221388-as sorszámmal jegyezte be a Szabadalmi Hivatal. A propeller-mintázatú logó Bajorország zászlájának kék és fehér színeit viseli. Az elmúlt évszázad során legendássá vált márkaembléma első ízben az 1920-as évek végén tűnt fel reklámplakáton, egy repülőgép forgó propellerjeként, amely alapjaiban határozta meg a négy részre osztott BMW-logó értelmezését.

1919. június 17.

Zeno Diemer tesztpilóta vadonatúj világrekordot jelentő, 9 760 méteres magasságba repült fel Deutsche Flugzeugwerke gyártmányú repülőgépével, amelyben a BMW IV soros hathengeres motor dolgozott.

1922. július 6.

A Bayerische Flugzeugwerke Werke AG a BMW logóval, a gyártási és összeszerelési létesítményekkel, valamint a teljes munkaerővel együtt felvásárolta a Bayerische Motoren Werke vállalatot korábbi tulajdonosától, a Knorr-Bremse AG-től.

1923. szeptember 28.

A Berlinben megrendezett Német Autószalonon bemutatkozott a márka első motorkerékpárja, a Max Friz mérnök irányításával tervezett BMW R 32, 180°-os hengerek elrendezésű, kéthengeres négyütemű boxermotorral szerelve.

1924. február 2.

A tervezőmérnök motorkerékpár-versenyző, Rudolf Schleicher a BMW R 32 kétkerekűvel megnyerte a rendkívül meredek Mittenwalder Gsteig hegyi felfutóját, amellyel a BMW megszerezte története első motorsport-győzelmét.

1928. október 1.

A BMW felvásárolta a Thüringia tartománybéli Eisenach városban működő Fahrzeugfabrik Eisenach vállalatot, amely a brit Austin Seven licence alapján a Dixi 3/15 PS kisautót gyártotta. Ezzel megkezdődött a BMW autógyártása.

1929. március 22.

Legurult a gyártósorról az első BMW 3/15 PS négykerekű. A gyárat a vállalat a karosszéregyártó Ambi-Budd-tól bérelte a régi Berlin-Johannisthal repülőtéren.

1931. június 22.

A vasúttervező Franz Kruckenberg által készített és a tizenkét hengeres BMW VI repülőgép-hajtóművel szerelt „vasúti Zeppelin” új sebességrekordot állított fel a vasutak között, 230 km/órával.

1932. március 1.

A BMW és az Austin közötti licencszerződés lejárta után nem sokkal a BMW bemutatta első saját tervezésű autómodelljét: a kétajtós, teljesen acél karosszériát viselő BMW 3/20 PS modellt egy vadonatúj fejlesztésű négyhengeres motor hajtotta.

1932. július 22.

Wolfgang von Gronau útnak indult Dornier „Wal” névre keresztelt repülő csónakjával, hogy 44 800 kilométer megtételével elsőként utazza körbe a Földet. Járművét két, egyenként 600 lóerős, BMW VIIa típusú tizenkét hengeres motor hajtotta.

1933. február 11.

A berlini Nemzetközi Autószalonon tartotta meg világpremierjét a BMW 303 modell, amely a bajor gyártó első olyan négykerekűje volt, amelyet hathengeres motorral és a márka jelképévé váló vese alakú hűtőráccsal szereltek.

1934. december 21.

A BMW visszamenőleges hatállyal 1934. január 1-jével átadta a repülőgép-hajtóművek gyártását a kifejezetten e célból megalapított BMW Flugmotorenbau GmbH vállalatnak.

1936. február 15.

Berlinben, a Nemzetközi Autószalonon bemutatkozott a bajor gyártó legújabb középkategóriájú modellje, a BMW 326, soros hathengeres motorral, aerodinamikailag tökéletesített karosszériával, megerősített vázszerkezettel és hidraulikus fékrendszerrel szerelve.

1936. június 14.

A 2.0 liter hengerűrtartalmú motorral szerelt BMW 328 sportautó első ízben a Nürburgring aszfaltcsíkján mutatkozott be a nagyközönség előtt, ahol Ernst Henne-nel a volán mögött azonnal rajt-cél győzelmet aratott.

1937. november 28.

A BMW versenyzője, Ernst Henne megfutotta megannyi kétkerekű világrekordja abszolút csúcsát, a 279,503 km/órás végsebességet egy teljesen áramvonalasított BMW motorkerékpárral – rekordját csupán 14 évvel később tudták felülmúlni.

1939. június 8.

Georg „Schorsch” Meier az első, Egyesült Királyságon kívüli kétkerekű versenyzőként BMW motorkerékpárjával megnyerte az 500 köbcentis motorkerékpár-osztály Senior TT névre keresztelt, Man-szigeten megrendezett versenyét.

1939. szeptember 30.

Miután a léghűtésű repülőgép-hajtóművek kifejlesztése terén jó ideje

együttműködtek már, a BMW AG felvásárolta a berlini Spandau városrészben működő Brandenburgische Motoren Werke GmbH vállalat részvényeit.

1940. április 28.

Fritz Huschke von Hanstein és Walter Bäumer párosa abszolút győzelmet aratott az olaszországi Mille Miglia megbízhatósági versenyen a BMW 328 Touring Coupé modellel, sőt mi több, a duó a kategóriákon átívelő, csapatok közötti versenyt is megnyerte.

1945. április 30.

Az Egyesült Államok katonái elérték a München melletti Allach városában működő úgynevezett árnyékgyárát és a hozzá kapcsolódó tábor. 1939. decembere óta itt és több másik helyszínen a koncentrációs táborok kényszermunkásainak, elítélteinek és foglyainak alkalmazásával fokozták a nemzeti repülőgéphajtómű-gyártás termelési volumenét.

1948. december 17.

Újraindult Münchenben a motorkerékpár-gyártás. A BMW AG II. világháború utáni első kétkerekű motorkerékpárja a BMW R 24 modell volt, amelyet egy egyhengeres erőforrás hajtott.

1954. március 11.

A Genfi Autószalonon ünnepelte világpremierjét a nyolchengeres motorral szerelt BMW 502. A modell a világ első sorozatgyártású autója volt, amelybe teljes egészében öntvény V8-as motorblokkot építettek be.

1954. szeptember 12.

A monzai szezonzáró futamon aratott diadalával a Wilhelm Noll és Fritz Cron alkotta páros megszerezte első oldalkocsis világbajnoki címét a BMW-vel. 1974-ig a duó összesen 20 konstruktóri és 19 egyéni bajnoki címet zsebelt be az Oldalkocsis Világbajnokság szezonjaiban.

1954. október 1.

A BMW az olaszországi Iso vállalatától megszerezte az engedélyt egy kétüléses, frontajtós miniautó legyártására. A BMW Isetta sok területen fejlődött, BMW

motorkerékpár-erőforrás hajtotta és „Motocoupé”-ként a vállalat legsikeresebb típusává vált az 1950-es években.

1955. január 15.

A Brüsszeli Autószalonon vadonatúj modellsorozat mutatkozott be a BMW R 50 és a BMW R 69 kétkerekűek debütálásával, amelyeket már teljes lengővillás kerékfelfüggesztéssel szereltek. A modellsorozat egészen 1969-ig meghatározta a BMW motorkerékpár-programját.

1955. szeptember 22.

A Frankfurti Nemzetközi Autószalonon ünnepelte világpremierjét a vadonatúj BMW 507. Az Albrecht Graf Goertz tervező által megrajzolt gyönyörű roadster meghajtásáról egy 150 lóerős nyolchengeres motor gondoskodott.

1959. június 9.

A BMW AG igazgatótanácsa egy különleges sajtóeseményen mutatta be a nemzetközi szakújságíróknak a vadonatúj BMW 700 Coupé-t, amellyel a vállalat megalapozta a négykerekű modellek tömegtermelésében rejlő nyereségességét.

1959. december 9.

A BMW AG drámai hangvételű vezetői értekezletén a kisorszvényesek és a márkakereskedők márkába vetett hite mentette meg a vállalatot attól, hogy a Daimler-Benz AG felvásárolja. Herbert Quandt iparmágnás alternatív megoldást talált ki a márka megmentésére, amellyel megvédte a BMW AG függetlenségét.

1960. november 30.

A BMW AG vezetői értekezletén jóváhagyták a vállalat újraépítéséről és átrendezéséről szóló terveket, amely megalapozta a BMW jövőbeni sikertörténetét.

1961. szeptember 21.

A Frankfurti Nemzetközi Autószalonon bemutatkozott a sportos családi limuzinok vadonatúj szegmensét életre keltő „Neue Klasse” modellcsalád alapító tagja, a BMW 1500 modell.

1964. június 29.

A BMW AG vezetői értekezletén a vállalat pozitív üzleti tendenciája meggyőzte a vezetőket arról, hogy a II. világháború vége óta először a bajor gyártó osztalékot fizessen részvényeseinek.

1965. június 18.

A BMW AG a BMW Triebwerkbau GmbH maradék részvényeit is eladta a MAN AG vállalatnak, amellyel egy időre véget ért a BMW repülőgéphajtómű-gyártó korszaka.

1966. március 7.

Fennállásának 50. évfordulója alkalmából a BMW a Bajor Állami Operaház vendégei előtt mutatta be a kétajtós BMW 1600 modellt.

1967. január 2.

A BMW AG felvásárolta a Goggomobil miniautó, számos egyéb modell és mezőgazdasági gépek gyártásával foglalkozó Hans Glas GmbH vállalatot.

1968. szeptember 25.

A bajorországi Tegernsee tó partján megrendezett sajtóeseményen mutatkoztak be a vadonatúj, hathengeres motorral szerelt BMW 2500 és BMW 2800 modellek, amelyekkel a bajor gyártó több éves kihagyás után ismét a luxus-szegmensbeli ügyfeleinek kedveskedett.

1968. december 31.

A vállalat újabb rekord évhez érkezett: egy év alatt több mint 100 000 autómódell gurult le a BMW gyártósorairól, a bajor gyártó történetében először.

1969. május 13.

Véget ért a motorkerékpárok gyártása a BMW Münchenben működő, központi üzemében. A kétkerekű járművek termelését a vállalat berlini létesítménye vette át, ahol 1969. szeptemberétől már az új BMW /5 modellsorozat gurult le a gyártósorról.

1971. március 16.

A BMW Kredit GmbH megalapításával a vállalat pénzügyi szolgáltatásai is útnak indultak.

1971. október 20.

A München melletti Aschheim-ben a BMW megnyitotta tesztpályával kiegészített vadonatúj tesztközpontját.

1972. május 24.

Megszületett a BMW Motorsport GmbH, amely átvette a bajor gyártó teljes körű motorsport-tevékenységét. A versenypályára tervezett sportmodellek mellett kimagasló menetteljesítményű utcai autók tervezése vette kezdetét.

1972. augusztus 31.

A BMW AG megalapította Dél-Afrikában működő gyártási és értékesítési részlegét: Rosslyn-ban a vállalat első Németországon kívüli létesítménye kezdte meg működését.

1972. szeptember 10.

A müncheni olimpiai játékokon a BMW 1602 Elektro modell a maratonfutás segédjárműveként dolgozott. A BMW 1602 Elektro a bajor gyártó első, teljesen elektromos meghajtású autómoddelljeként gurult be a történelembe.

1972. szeptember 12.

A „Neue Klasse” modellcsalád utódjaként bemutatott első BMW 5-ös sorozattal a vállalat vadonatúj típusjelölési rendszeréről is lerántotta a leplet. Eme könnyedén értelmezhető szisztéma tökéletesen elhelyezte a BMW modellpalettájának négykerekű képviselőit, miközben a motortérben dolgozó erőforrásról is tájékoztatott. A részben napjainkban is alkalmazott típusjelölési struktúra első számjegye a modellcsaládot, míg utolsó két eleme eredetileg a motor hengerűrtartalmát jelölte.

1973. január 8.

A BMW franciaországi leányvállalatának megalapításával a bajor gyártó megkezdte nemzetközi piacokon zajló értékesítési tevékenységének önálló irányítását.

1973. május 18.

Hivatalosan is megnyitott a BMW központi épülete és a BMW Múzeum. A négy hengert formázó központi épület és a különleges struktúrájú BMW Múzeum már az egy évvel korábban megrendezett olimpiai játékokra elkészült.

1973. szeptember 27.

Megkezdődött a termelés a BMW széles körben kibővített és modernizált dingolfingi gyárában. Kezdetben a BMW 5-ös sorozat modelljei készültek itt.

1975. június 14.

A tengerentúli művész, Alexander Calder által újraálmódott BMW 3.0 CSL versenyautó rajthoz állt a Le Mans-i 24-órás megmérettetésén. Ezzel a modellel kelt életre a hamisítatlanul egyedülálló BMW Art Cars kollekció, amely 2016-ban két újabb taggal gazdagodik, ezúttal Cao Fei és John Baldessari művészek által.

1975. június 30.

A BMW AG igazgatótanácsa a müncheni Olimpiai Stadionban mutatta be a BMW 3-as sorozatot, amely a sikeres BMW 02-es sorozat utódjaként, vadonatúj járműtechnológiával és új típusjelöléssel érkezett meg a piacra.

1976. február 3.

A bajor gyártó megbízta a BMW Motorsport GmbH divíziót, hogy dolgozzon ki egy átfogó, BMW modellekre építő vezetéstechnikai tréninget, amely segít a márka ügyfeleinek még élvezetesebbé és még biztonságosabbá tenni a vezetést. Létrejött a BMW Driving Experience, amelyet a későbbiekben a MINI modellekre építő MINI Driving Experience követett. Az első hivatalos tréning 1977. április 22-én indult.

1976. március 11.

A Genfi Nemzetközi Autószalonon bemutatkozott a vadonatúj BMW 6-os sorozat.

1978. október 5.

A párizsi Mondial de l'Automobile autószalonon tartotta meg világpremierjét a BMW Motorsport GmbH középmotoros, 277 lóerős sportautója, a BMW M1,

amelynek versenypályára hangolt változata 1979-ben és 1980-ban egy csapásra lenyűgözte a rajongókat a Forma-1 alatt futó Procar sorozatban.

1979. június 21.

A BMW az ausztriai Steyr városában rendkívüli ünnepség keretében nyitotta meg vadonatúj erőforrás-gyártó létesítményét, amely a bajor gyártó széleskörű motorpalettájának fejlesztő- és termelő központjává vált, beleértve a BMW dízelüzemű erőforrásainak kifejlesztését és gyártását is.

1981. január 20.

A francia versenyző, Hubert Auriol megnyerte a Párizs-Dakar Ralit BMW R 80 G/S motorkerékpárjával, amely eredménnyel ismét bebizonyította az egy évvel korábban bemutatott, boxermotorral szerelt enduro modell kiváló megbízhatóságát.

1983. június 13.

Elkészült a BMW történetének első dízelmotorral szerelt, sorozatgyártásban kínált járműve, a 85 kW / 115 lóerő maximális teljesítményű soros hathengeres dízelmotorral hajtott BMW 524td.

1983. október 15.

Nelson Piquet, a Brabham BMW pilótája a Dél-Afrikai Nagydíjon felérkezett a Forma-1, s ezzel együtt az autóversenyzés csúcsára: a brazil versenyzőt mindössze 630 nappal azután koronázták a száguldó cirkusz világbajnokává, hogy a BMW megérkezett a sorozatba. Nelson Piquet volt a Forma-1 első versenyzője, aki turbómotorral szerelt versenyautóval világbajnoki címet nyert.

1985. január 1.

Létrejött a BMW Technik GmbH, amelynek feladata a jövőbe mutató járműkonceptiók és járműtechnológiák, valamint az innovatív járműmegoldások és alkatrészek kifejlesztése volt.

1985. szeptember 12.

A BMW a Frankfurti Nemzetközi Autószalonon bemutatta első összerékhajtású modelljét, a BMW 325i „Allrad” típust, valamint a rendkívül sportos menettulajdonságokkal felruházott első BMW M3 (E30) modellt.

1987. március 5.

A Genfi Autószalonon ünnepelte világpremierjét a BMW 750i modell, amely a bajor gyártó első olyan négykerekűje volt a II. világháború vége óta, amelyet tizenkét hengeres motorral szereltek.

1987. május 22.

Hivatalosan is megnyitotta kapuit a BMW vadonatúj, regensburgi gyára, ahol első modellként 1986 végétől a BMW 3-as sorozat limuzin változata készült.

1987. szeptember 11.

A BMW Technik GmbH által kifejlesztett BMW Z1 roadster bemutatkozott a Frankfurti Nemzetközi Autószalonon.

1987. november 15.

Az olasz autóversenyző, Roberto Ravaglia a Schnitzer Motorsport csapat színeiben megszerezte a BMW M3 (E30) első túraautó-világbajnoki címét.

1990. április 27.

Nagyszabású gálaünnepség keretében megnyitotta kapuit az „FIZ”, a BMW Group müncheni kutató- és fejlesztő központja, ahol mintegy hétezer kutató, mérnök, tervező, projektmenedzser és műszaki szakértő dolgozik szoros együttműködésben az újabbnál újabb innovációk kifejlesztésén.

1990. július 1.

A BMW AG és a Rolls-Royce közösen megalapította a független, repülőgép-turbinák kifejlesztésére, gyártására és értékesítésére létrehozott Rolls-Royce GmbH vállalatot, amellyel a bajor gyártó részben visszatért a gyökereihez. 1999 végén a BMW AG globális átszervezése nyomán a vállalat eladta Rolls-Royce részvényeit.

1992. március 10.

Megnyitott a BMW Fahrzeugtechnik GmbH új gyára a németországi Eisenach városában. Az új létesítményben a BMW AG gyártási hálózatának présszerszámai készültek.

1993. augusztus 1.

Nevet változtatott az 1972-ben megalapított BMW Motorsport GmbH: a divízió ettől kezdve BMW M GmbH néven működik.

1994. január 29.

Az adásvételi szerződés aláírásával a BMW AG felvásárolta a Rover, MG, MINI és Land Rover márkákat egyesítő British Rover Group vállalatot.

1994. április 8.

Létrejött a BMW Group Mobile Tradition, amely 2008-tól BMW Group Classic néven őrzi a vállalatcsoport és a termékek történelmének mérföldköveit.

1994. szeptember 8.

Az egyesült államokbeli Spartanburg városában kezdetét vette a BMW tengerentúli termelése. Az első modell, amely itt készült, a BMW 318i volt. A spartanburgi gyár hivatalos megnyitóját 1994. november 15-én tartották.

1998. június 8.

A BMW bejelentette a British Rover Group égisze alatt felvásárolt MINI márka teljesen független újraszervezését.

1998. június 14.

A BMW 320d (E36) az első, dízelüzemű erőforrással szerelt versenyautóként gurult be a történelembe, amely győzelmet aratott a Nürburgring 24-órás hosszú távú megmérettetésén.

1999. január 10.

A BMW egy teljesen új járműkonceptióról rántotta le a leplet az ezredforduló előtti utolsó Detroiti Autószalonon: a BMW X5 a Sports Activity Vehicle járműkategória megteremtőjeként egy modellben egyesítette a márkára jellemző dinamikus menetteljesítményt, a rendkívül sokoldalú felhasználhatóságban rejlő praktikumot, a magas üléspozíciót és az összerékhajtás előnyeit.

1999. október 1.

A BMW AG és a British Rover Group a BMW Group égisze alatt egyesült, ezzel párhuzamosan új vállalatcsoporti stratégia lépett életbe.

1999. október 29.

A bajor gyártó négy hengert formázó központi épülete és a BMW Múzeum a BMW örökségének egyik alappillérévé vált.

2000. május 9.

A BMW AG a MINI és a Land Rover márkák kiváltásával eladta a British Rover Group vállalatot a Phoenix Venture Group-nak, majd két héttel később a Ford Motor Corporation a Land Rover-t is felvásárolta. A korábbi egyesülésből egyedül a MINI maradt a BMW Group márkája.

2001. április 26.

Mindössze néhány hónappal a márka felélesztése után az Egyesült Királyságban, a klasszikus Mini otthonában legurult a széles körben modernizált oxfordi létesítmény gyártósoráról az első új MINI.

2001. szeptember 13.

A Frankfurti Nemzetközi Autószalonon tartotta meg világpremierjét az új BMW 7-es sorozat. A bajor gyártó a luxuslimuzin negyedik modellgenerációjában mutatta be forradalmian új iDrive rendszerét.

2002. december 31.

A BMW Group vadonatúj értékesítési rekorddal zárta a 2002-es évet: ez volt a vállalatcsoport történetének első éve, amely során több mint egymillió BMW és MINI modell talált gazdára világszerte.

2003. január 3.

Év eleje óta a Rolls-Royce márka hivatalosan is a BMW Group családjának tagja lett, majd nem sokkal ezután vadonatúj központi épületében, Goodwoodban a Rolls-Royce Motor Cars Limited bemutatta az új korszak első luxusautóját: megérkezett a Rolls-Royce Phantom.

2004. május 20.

A Kína északkeleti részén elterülő Senjang város Dadong kerületében megnyitotta kapuit a BMW Group és a Brilliance China Automotive Holdings Ltd. által közösen működtetett autógyártó létesítmény.

2004. szeptember 25.

A párizsi Mondial de l'Automobile autószalomon bemutatkozott a vadonatúj BMW 1-es sorozat, amellyel a márkára jellemző szintisza vezetési élmény a kompakt szegmensbe is megérkezett.

2005. május 13.

Hivatalosan is megnyitotta kapuit a Zaha Hadid sztárépítész által tervezett lipcsei gyár, ahol első ízben a BMW 3-as sorozat modelljei készültek. A termelési paletta a későbbiekben további modellekkel bővült.

2005. szeptember 7.

Történetében először felkerült a BMW Group a Dow Jones Fenntarthatósági Index listájára, mint a világ leginkább fenntartható autógyártó vállalata.

2006. szeptember 13.

A MINI új modellgenerációjának világpremierje után, a termelés beindításával párhuzamosan működésbe lépett a MINI nagy-britanniai gyártási háromszöge, amely a swindoni, a Hams Hall-i és az oxfordi létesítményeket foglalja magába.

2007. szeptember 27.

A BMW Group igazgatótanácsa bejelentette a vadonatúj „Number ONE” vállalati stratégiát, amelyet már a fenntarthatóság, a profit gyarapodása és a hosszú távú értéknövekedés alapelvei határoznak meg.

2007. október 17.

Megnyitotta kapuit a BMW Welt, amely futurisztikus stílusú falai között egyedülálló élményben részesíti a bajor gyártó rajongóit. A világ minden tájáról érkező ügyfeleknek itt arra is lehetőségük van, hogy a BMW stílusát hűen tükröző járműátadó csarnokban vegyék át vadonatúj BMW modelljük kulcsait.

2008. november 19.

A BMW Group a Los Angeles-i Autószalonon rántotta le a leplet a teljesen elektromos meghajtású MINI E modellről, amelynek a technológia hétköznapi körülmények közötti tesztelése volt a célja. A hosszú távon fenntartható, jövőbe mutató járműtechnológiát a vállalatcsoport később a BMW i divízió megalapításával fejlesztette tovább.

2011. február 21.

Megszületett a BMW i divízió, amelyet a BMW Group első ízben a BMW Weltben mutatott be. A vállalatcsoport innovatív almarkájának elsődleges célja a jövőbe mutató járműtechnológiák és mobilitási szolgáltatások kifejlesztése.

2011. április 1.

A BMW Group és a Sixt AG közös vállalkozásaként működésbe lépett Münchenben a DriveNow prémium autómegosztó szolgáltatás.

2011. szeptember 1.

Közös szénszál-előállító vállalkozás vette kezdetét a BMW Group és az SGL Group között. Az egyesült államokbeli Moses Lake városában működő szénszál-gyártó létesítményben tömegtermelés szerint készül a BMW i3 és BMW i8 modellek sorozatgyártásához szükséges szénszál, amely szénszál-erősítésű műanyag (CFRP) formájában az innovatív LifeDrive járműstruktúra utascellájának technológia alapját adja.

2012. január 15.

A privát színekben versenyző német X-raid csapat első ízben vezette győzelemre a MINI ALL4 Racing versenyautót a Dakar Ralin. A MINI Countryman műszaki alapjaira épített versenyautót kifejezetten a hosszú távú megmérettetés követelményei szerint fejlesztették ki a mérnökök.

2012. április 29.

Tizenhét év kihagyás után a BMW visszatért a Német Túraautó Bajnokságba (DTM), amelynek 2012. október 21-én megrendezett hockenheimi szezonzáróján a bajor gyártó a három lehetséges trófea mindegyikét bezsebelte: a kanadai Bruno Spengler a BMW M3 DTM volánja mögött megnyerte a pilóták

közötti egyéni pontversenyt, amellyel a BMW Schnitzer csapat az istálló, a BMW pedig a gyártók közötti pontverseny trófeáját hódította el.

2012. május 24.

A kínai Senjang város Tiexi kerületében a BMW Group és a Brilliance China Automotive Holdings Ltd. által közösen működtetett második autógyártó létesítmény is megkezdte működését.

2013. szeptember 18.

Kezdetét vette a forradalmian innovatív BMW i3 modell gyártása a BMW lipcsei létesítményében, amellyel a BMW Group a világ első teljesen elektromos meghajtású prémium kisautójának gyártójává vált. A modellt már a fejlesztés legelső fázisától kezdve a zero emissziójú mobilitás követelményei szerint tervezték meg.

2014. február 26.

A vállalatcsoport bejelentette a BMW Group Classic elköltözését, amely lépéssel a bajor gyártó visszatért történelmi gyökereihez: a vadonatúj épület 2016. március 7-én reggel, a BMW centenáriumának ünnepén nyitotta meg kapuit a müncheni Moosacher Straße 66 szám alatt. Az épület kiemelt jelentőséggel bír a BMW Group történetében, hiszen száz évvel ezelőtt éppen itt kezdődött a márka sikertörténete.

2014. június 5.

A BMW átadta tulajdonosainak az első BMW i8 plug-in hibrid sportautókat a BMW Welt-ben.

2015. június 10.

A BMW Welt-ben tartotta meg világpremierjét a vadonatúj BMW 7-es sorozat. A luxuslimuzin hatodik modellgenerációja egyedülálló járműtechnológiai arzenállal, innovatív Carbon Core karosszériaváz-felépítéssel, BMW Gesztusvezérléssel és távirányítású parkolással emeli minden korábbinál magasabb szintre a fejedelmi kényelmet kínáló luxusautók mércéjét.

2015. december 6.

A BMW i divízió az ENSZ párizsi klímakonferenciáján elnyerte az Egyesült

Nemzetek Szervezetének „Momentum for Change” díját a tisztán elektromos meghajtású járművek nyilvánosan hozzáférhető töltési infrastruktúrájának globális kiterjesztéséért. A díj számos országos és nemzetközi autóiipari elismerés csúcsaként koronázta meg a BMW i divízió munkáját, amelyet többek között a BMW i3 Arany Kormánykerék díja és a világ legzöldebb autójának járó „World Green Car Award” elismerés övez. Utóbbit a BMW i almarca piaci bevezetését követő két éven belül mindkét BMW i modell elhódította.

2016. január 6.

A BMW a Las Vegas-i Szórakoztató Elektronika Kiállításon (CES – Consumer Electronics Show) bemutatta a BMW i Vision Future Interaction tanulmányautót, amely egy modellben egyesíti a bajor gyártó járműtechnológiai innovációit és az automatizált járművezetés forradalmi megoldásait.

2016. március 7.

A BMW Group a müncheni Olympic Hall-ban hatalmas gálaünnepséggel indította útjára a fennállása 100. évfordulójának emléket állító centenáriumi ünnepségsorozatot. A bajor gyártó a „THE NEXT 100 YEARS” programsorozat részeként lerántotta a leplet jövőbe mutató jubileumi koncepciójáról, a BMW VISION NEXT 100 tanulmányautóról, amely egy modellben testesíti meg az egyéni mobilitás jövőjének vállalatcsoport szerinti elképzelését.