



**BMW グループの歴史：
モビリティ 100 年の魅力
目次**

1. BMW グループの歴史：モビリティ 100 年の魅力 (要約)	2
2. 独自の道を切り拓く： 創造性と勇気が革新的なソリューションを生む	9
3. 責任を持ち、課題を克服： 良いときも悪いときも常に力強く.....	15
4. 最高のパフォーマンスが記録を生む： スポーツ競技への参加が パフォーマンスを追求する意欲を駆り立てる.....	19
5. 適切な製品を適切な時期に： トレンドを先読みし、未来へ向かう	23
6. 年表： 百年間の百の足跡	26



1. BMW グループの歴史： モビリティ 100 年の魅力 (要約)

2016年3月7日、BMWグループは創立百周年を迎えました。ミュンヘン北部に構えた小さな航空機エンジン製造所から始まるこの会社は、その後の100年間で世界をリードするプレミアム・カーおよびプレミアム・モーターサイクルのメーカーへと成長し、さらにプレミアム・ファイナンスやモビリティ・サービスを提供する企業へと発展しました。その過程において、BMWは極めて革新的で、変化を特徴とする会社であり、同時に未来志向の企業であることを幾度も示してきました。BMWグループは現在、世界の14か国に生産および組立工場とグローバルな販売網を持つ国際的な企業グループとして、未来のインディビジュアル・モビリティを形作る存在として大きく貢献しています。

BMWグループの歴史を振り返って見てみると、会社の発展に持続的な影響を及ぼすと同時にその特徴を表す数多くの出来事や決断があったことがわかります。先駆的な製品や戦略的な進路決定は、こうした先見性に基づいた決断によって生まれました。これらはすべて、新しいことにチャレンジして独自の道を切り拓く勇気や、必要なことを行うだけでなく、最高のもので競合に挑む姿勢、また自らに課題を与え、力をつけて乗り越える能力に基づいています。

独自の道を切り拓くことで革新的なソリューションが生まれる

優れた特性を目指す努力をすること、そしてそのために安易な手段ではなく、まったく新しく、また技術的にも難しい手段を選択する姿勢を示すことが、創業時から今日までの製品開発を特徴づけています。1917年に発表された航空機エンジン BMW IIIa は、当初から高高度運用時の並外れた性能、信頼性および効率性を特長としていました。これは、頑強な基本構造を持つ直列6気筒エンジンの他、軽量素材および革新的なキャブレター技術と点火技術の採用によるものでした。

最初のモーターサイクルの開発においても、BMWは独自の道を選択しました。他のメーカーがまだ自転車の構造を採用していた中で、BMW R 32は徹底的にエンジンを中心に据えた構造として設計されました。1923年に発表されたこのモデルは、進行方向に対してシリンダーを横置きに配置した2気筒ボクサー・エンジンと、エンジンに直接取り付けられたマニュアル・トランスミッションを初めて搭載し、チェーンやベルトではなくドライブ・シャフトで動力伝達を行うものでした。こうした主な特徴は、現在でもなお、ボクサー・エンジン搭載のBMWモーターサイクルを特徴づけるものとなっています。

1928年に自動車製造を開始した後、最初はその当時すでに流行を確立していたスモール・カーを製造しました。しかしながらそれまでの慣習は、直列6気筒エンジンを搭載したBMWブランド初のみディアム・クラス・カーのBMW 303で打ち破りました。1933年に導入されたこのモデルは、現在でもBMWといえばキドニー・グリルというほど有名なラジエター・グリルのデザインだけでなく、極めて軽い車両重量という点でも当時の競合車とは異なっていました。このような軽量構造は、自動車に初めて使用した様々な断面形状から成るダブル・チューブ・フレームによるものでした。このクルマの設計者は、これにより、重量の重い車だけが安定した走行特性を実現できる、という広く浸透していた考えを否定しました。BMW 303は軽く、素早く加速し、苦勞なく減速でき、俊敏かつ安全にカーブを駆けぬけることができました。BMWはこのダブル・チューブ・フレームの特許を取得して、軽量化の原則にこだわり続けました。

BMW iブランドのクルマは、インテリジェント・ライトウェイト構造、革新的な動力、そして特に徹底した独自のソリューションを追及した最新の実例です。この電気自動車またはプラグイン・ハイブリッド・モデル専用開発された車両アーキテクチャは、アルミニウム製フレームにカーボン・ファイバー強化プラスチック製パッセンジャー・セルを組み合わせています。こうしたBMW iの総合的アプローチは、未来のインディビジュアル・モビリティのデザインにおいてもBMWグループが先駆者の役割を果たすために貢献します。

責任を持ち、課題を克服する

第一次世界大戦の直後はドイツで航空機エンジンの生産が禁止され、それに代わって1918年からは特にトラックや船舶用エンジン、そして1920年からはモーターサイクル用エンジンにもBMWのロゴが付くようになりました。後にBMWブランドにとって極めて重要な存在となるバイエルン航空機製造株式会社(Bayerische Flugzeugwerke AG)も、その顧客の一社でした。1922年6月、この会社はBMWの社章を含む商標権ならびに生産施設を買い取り、従業員も引き取りました。すぐにバイエルン発動機製造株式会社(Bayerische Motoren Werke AG)に社名変更し、同時に独立したエンジンおよび車両メーカーに発展させるための基盤を作りました。バイエルン航空機製造株式会社は1916年3月7日に設立されたため、現在ではこの日がBMWの会社創立記念日とされています。

BMWが新たなスタートを切ってもなく、再び航空機エンジンが政府調達機関に注目され、軍事的な目標設定の的になりました。ドイツの大部分の産業と同様に、BMWの経営者もまた1930年代から1940年代の政治的な制約の中で、経済的な効率性を目指す努力に支配されました。そうして会社は新しい軍備製造によって大きな利益を得ました。1939年からは受刑者、強制労働者、戦争捕虜、そして強制収容所からの人員も、この会社の工場に投入されました。

BMW グループは、国家社会主義体制の時代に起こった出来事に対し、特に解明と公の議論に貢献するという自発的行動として自らに責任を課しています。1983年に発行した出版物「BMW – eine deutsche Geschichte (BMW – ドイツの歴史)」で、BMW AG はドイツの企業グループとして初めて、この過ぎ去った時代についての公開討論を提起しました。学術的には1933年から1945年までの時期が2つの学術論文にまとめられ、これらは2005年と2008年に発表されました。さらに、BMW AG は1999年に、当時の強制労働者の補償を行うための基金「Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (追悼、責任、未来)」の創設メンバーになりました。

戦争が終わった直後から、BMW はあらゆる方面で取り組み方を見直さなければなりませんでした。ようやく1948年に、ミュンヘンで戦後初のモーターサイクル BMW R 24 が誕生しました。自動車生産の再開は1952年まで実現されず、しかも当初期待されていた経済的な成果を得ることもできませんでした。1959年12月の株主総会で、ほぼ確実となっていた BMW AG のダイムラー・ベンツ株式会社 (Daimler-Benz AG) への売却が、最後の数分間で阻止されました。その代わりに大株主のヘルベルト・クヴァントの取り計らいで考案された再建計画は、BMW AG の独立性、新しい構造、そして新しいモデルに賭ける、というものでした。その後、「ノイエクラッセ (新しいクラス)」の最初のモデルである BMW 1500 によって突破口が開かれました。一時は買収候補だった BMW は、数年のうちに模範的な企業といわれるまでに発展を遂げました。

1970年代初頭の好景気が「石油危機」によって急激に減速したとき、BMW の経営者たちはこの困難な時期を切り抜け、力をつけて乗り越えることに賭けました。ミュンヘンでは「フォー・シリンダー・ビル」として知られる新しい本社ビルと BMW ミュージアムが開設され、ディンゴルフィンでは新しい生産工場が操業を開始しました。「ノイエクラッセ」の後継モデルとして、BMW 5 シリーズが発表されました。そして実際、1975年から再び需要が増加していきました。このとき BMW は、ニュー・モデルの投入、生産能力の拡大、販売構造の最適化によって、需要増に対する準備をきちんと整えていました。

1990年代の初めには、BMW の経営者は新たな決断の場に直面しました。1994年、さまざまな業界にまたがる吸収合併の傾向に従って英国のローバー・グループの買収を決定し、さらに幅広い層へ自動車を提供することでさらなるターゲット・グループの拡大を画策しました。しかし、その決断による成果は得られませんでした。2000年にローバー・グループは再び売却され、引き続き販売を継続するのは MINI ブランドだけになりました。その間に BMW はさらに BMW グループとして構造を変革し、ロールス・ロイス・モーター・カーズ社の名称権と商標権を取得しました。

2008年の世界的な経済危機の勃発する前に、「Number ONE」企業戦略によって、持続可能で利益の得られる成長と長期的な価値向上の基礎を築きました。これに関連する措置は、世界をリードするプレミアムな自動車およびモーターサイクルのメーカーとして、また、プレミアムなファイナンスおよびモビリティ・サービスを提供する企業としての BMW グループの位置を確立することを目指したものでした。

最高のパフォーマンスを目指して:モータースポーツにおける記録と成功

20世紀の初めにはすでに、モーターサイクルと自動車のメーカーにとってスポーツ・イベントは、新車の性能について人々を納得させるための理想的な舞台となっていました。また、国内外の最高記録を樹立したという事実は、最先端テクノロジーの証明として利用することができました。例えば1919年6月、テスト・パイロットのツェーノ・ディーマが飛行高度の世界新記録を樹立して注目を集めました。航空機エンジンのBMW IVで駆動される飛行機で、彼は高度9,760メートルを達成しました。1932年夏に飛行艇による初の世界一周飛行を成し遂げたドルニエ「ワール」飛行艇、その前年に230 km/hという鉄道の世界最高速度記録を樹立した「シーネンツェッペリン」も、BMW製エンジンで駆動されていました。自動二輪の世界では、BMWワークス・ライダーのエルンスト・ヤーコブ・ヘンネが1929年から1937年の間に数々の世界最高速度記録を樹立しました。彼は最終的に279.503 km/hという最高記録を樹立し、この記録は14年間破られることはありませんでした。それ以後の時代にも、BMWの革新的技術力を示す記録が生まれています。フランスのミラマにあるBMWのテスト・コースでは、2004年9月にBMW H₂R プロトタイプが水素自動車による9つの記録を樹立しました。

BMWブランドにおけるレース初勝利は、1924年2月のことでした。設計者でありレーサーでもあったルドルフ・シュライヒャーは、BMW R 32を駆ってミッテンヴァルダー・クシュタイク (Mittenwalder Gsteig)でのヒルクライム・レースに勝利しました。その後、「スポーツで試し、量産で実証する」という原則が適用され、数々のドイツ選手権や最初の国際レースでの成果によってそれが裏付けられました。特に重要な出来事となったのは、1939年にゲオルク・マイヤーがBMWのスーパーチャージャー付きモーターサイクルで勝利を手にしたことでした。マイヤーはマン島ツーリスト・トロフィー・レースにおいて、排気量500ccクラス、いわゆるシニアTTで英国出身者以外で初めて優勝しました。同じくBMWのライダーで英国出身のジョック・ウェストは2位を獲得しました。ちょうど75年後、BMW S 1000 RRに乗る北アイルランド出身のマイケル・ダンロップが、マイヤーの後を継いでシニアTTを勝利で飾りました。

ゲオルク・"シヨルシュ"・マイヤーは戦後、1947年のドイツ選手権で勝利し、かつての栄光を受け継ぎました。特に印象的な連勝記録は、BMWがエンジンを供給していたチームが、1954年から1974年までの間にサイド・カー世界選手権で20個のコンストラクター・タイトルと19個のライダー・タイトルを獲得したことでした。オフロードでは1980年に初めて、BMW R 80 G/Sが注目を浴びました。オフロード・スポーツのヨーロッパ選手権での勝利に続き、1981年、1983年、1984年および1985年にはパリ・ダカール・ラリーで優勝しました。

BMWが製造した最初の自動車も同様に、スポーツ競技で一躍その真価を発揮しました。BMW 3/15 PSは販売開始からわずか4週間後にはインターナショナル・アルペン・ラリーで勝利しました。伝説のロードスターBMW 328が公式に初登場したのはサーキットでした。1936年6月のニュルブルクリンクでのアイフェル・レースでは、エルンスト・ヘンネがそのニュー・モデルを持ち込んでそのままクラス優勝を果たし、四輪の世界でも成果を残しました。その4年後に、BMWブランドにとって現在でも伝説となっている勝利の1つが成し遂げられました。BMW 328 ツーリング・クーペを駆るフリッツ・フシュケ・フォン・ハンシュタインとワルター・ポイマーが、イタリアのミッレ・ミリア耐久レースで総合優勝を勝ち取ったのです。

戦後すぐの時代は、モータースポーツではささやかな勝利しか得られませんでした。ここでも「ノイエクラッセ」が最初のセンセーションを巻き起こしました。1966年、ヒューベルト・ハーネが駆るBMW 2000 TIが、ヨーロッパ・ツーリング・カー選手権で勝利を収めました。彼はさらに、ニュルブルクリンク北コースをツーリング・カーで10分を切った最初のドライバーになりました。1972年5月、モータースポーツの重要性が高まってきたことを受けてBMW モータースポーツ社 (BMW Motorsport GmbH) が設立されました。翌年以降、特にツーリング・カー・レースにおいて数々の勝利をもたらしました。BMW 3.0 CSL、BMW 635 CSi、BMW 320 グループ 5 の他、特に世界で最も成功を収めたツーリング・カーとなったBMW M3 グループ A は多くのタイトルを獲得しました。

1982年、ブラバムをパートナーにしてBMW はエンジン・サプライヤーとしてフォーミュラ 1 の舞台に立ち、わずか1年後には大勝利を収めました。ブラジル出身のレーサー、ネルソン・ピケがF1 世界選手権を制したのです。彼は、ターボ・エンジン搭載車でタイトルを獲得した初のドライバーになりました。モータースポーツ活動の方向修正の結果として、BMW は2012年にドイツ・ツーリング・カー選手権 (DTM) に戻ってきました。このカムバックは瞬く間に最大の成功をもたらしました。BMW M3を駆るカナダ出身のブルーノ・シュペングラは、開幕シーズンをDTM チャンピオンとして終えることができたのです。このとき、BMW はさらにコンストラクター部門とチーム部門で優勝しました。

適切な製品を適切な時期に

売上の推移が主に政府機関からの要求に依存していた航空機エンジン・メーカーの時代から、全世界のお客様の欲望を駆り立てるプレミアム・カーのサプライヤーのひとつに数えられるようになるまでの道のりは、過去100年におけるインディビジュアル・モビリティの歴史と密接に結びついています。BMW はエンジニアの技能と創造性を駆使し、適切な時期に適切な製品を開発することを何度も実現してきました。その成果は、比類ない品質と独自のキャラクターがもたらしたものと言えます。それまでのサプライヤーが叶えられていないようなお客様のニーズや、市場のすきま (ニッチ) に潜む持続的な成長の可能性、さらにトレンドが生まれるような新しさに対する確かなセンスによって、新しい車両セグメントを確立し、さらなるターゲット・グループを開拓してきました。

1920年代に民間航空機の重要性が増していったことは、BMW にとっては実績ある原型を基にして極めて高性能な新型航空機エンジンを設計するきっかけとなりました。V型12気筒の航空機エンジンBMW VI は1926年に市場に導入され、世界に輸出される人気製品となり、1920年代に当社で最も多く売れた製品になりました。BMW VI は当時、世界最速の民間航空機で「ブリッツ (稲妻)」の異名を持つハインケル HE 70 にも採用されました。

BMW は最初のモーターサイクルでも、当時の需要に対して正確に方向性を定めていました。1923年に導入されたBMW R 32 は、安全でスポーティなハンドリングだけでなく、信頼性の高さでも評価されました。埃の立ちやすい砂利道で、摩耗に強くメンテナンスの必要が少ないシャフト・ドライブは、その明らかな長所を実証しました。

BMW は最初のみディアム・クラス・カーでも要求の高い顧客をターゲットにしました。1936 年に発表された BMW 326 は、出力 50PS の 6 気筒エンジン、広いインテリア、上質な加工によるエクスクルーシブなクルマとして約 1 万 6 千台が販売され、その時代に BMW ブランドで最も多く販売された自動車となりました。航空機エンジン、モーターサイクルおよび自動車生産により、BMW は技術的にも経済的にも成長路線を進みました。その後、1930 年代のドイツでの政治的な変革が会社の国際的な方向性にも、また市販製品プログラムの多様化にも影響を及ぼし、突然の終焉をもたらしました。

戦後のドイツでは、まず BMW イセッタが発売されました。このクルマには、経済的奇跡の時代の考え方が反映されていました。この「モトクーペ」と呼ばれたスモール・カーは 16 万台以上が販売され、大型高級車の国である米国でさえもこの 2シーター・モデルを求めました。スポーツへの野心を満たしたクルマが BMW 700 でした。このクルマは 1959 年にまずクーペが、やや遅れてセダンが発表され、その成功が会社としての生き残りを左右しました。1961 年、BMW はついに BMW 1500 によって当時の顧客が明らかに切望していたモデルを世に送り出しました。当時の販売戦略担当者は、高品質なみディアム・クラス・セダンの需要を見抜いていました。BMW のエンジニアは、パワフルな 4 気筒エンジンと最新のサスペンション・システムを搭載し、流麗なデザインの 4 ドア・モデルを送り出しました。この「ノイエクラッセ」は、高いレベルでの個性を象徴していました。その特別なキャラクターは、特に快適な走行特性とスポーティさの組み合わせに基づいていました。1965 年にはモータースポーツ用プラットフォームとして、それまで最強のモデル・バリエーションである BMW 1800 TI/SA が登場しました。このとき同時に、現在まで BMW が掲げるスローガンが新たに誕生し、それは「ノイエクラッセ」の成功の核心を突いた言葉でした。そのスローガンこそが、「駆けぬける喜び」です。

その 7 年後、「駆けぬける喜び」は BMW モーターサイクルにとっても基本原則となりました。BMW はその少し前にニュー・モデル BMW R 50/5、BMW R 60/5、BMW R 75/5 を市場投入していました。その頃にはモーターサイクルはレジャーの 1 つとなっていました。スポーティなツーリング・マシンでは、特にそれを存分に楽しむことができました。BMW は 1980 年に、モーターサイクル・セグメントでの先駆的な偉業を成し遂げました。ツーリング・エディション BMW R 80 G/S は、今日では極めて人気のあるタイプのモーターサイクルの先駆者となりました。このモーターサイクルは、オフロードでもオンロードでも、どちらにおいても駆けぬける喜びをもたらしました。

新しいスタイルの多用途性というのも先進的な車両コンセプトの特徴であり、そのコンセプトによって BMW は 1999 年に自動車業界で注目を集めました。まだ世界で SUV ブームが始まる前、BMW はデトロイトで開催された北米国際自動車ショーで BMW X5 を発表しました。このモデルはブランド特有のオンロード性能、卓越したオールラウンド性、高いシート・ポジション、四輪駆動システムが組み合わされたクルマでした。

これにより、スポーツ・アクティビティ・ビークル SAV と呼ぶセグメントが誕生しました。BMW はそれから数年でこのセグメントのパイオニアとして、同じコンセプトの新たなセグメントを展開し、5 つの BMW X モデル・バリエーションが提供されました。そのうちの 2 つのモデルはスポーツ・アクティビティ・クーペ SAC であり、それによって BMW ブランドは大きな成果と共に同様に新たなコンセプトの分野を開拓しました。

BMW の社史の中で、21 世紀に入る頃から、BMW グループは化石燃料に頼らないゼロ・エミッション・モビリティを模索し、ここでも先駆者としての役割を担っています。2013 年以降、BMW i3 はプレミアム・エレクトリック・モビリティによる駆けぬける喜びを実現しています。さらに、2014 年に導入されたプラグイン・ハイブリッド・モデルの BMW i8 は、現在すでにスポーツ・カーの未来を体験できるモデルとなっています。

2. 独自の道を切り拓く： 創造性と勇気が革新的なソリューションを生む

BMW のブランド名を身に着けた最初の製品は、排気量 19 リッターで最高出力 185 PS の航空機用エンジンでした。BMW IIIa は 1917 年、「特大の、高圧縮比による、高高度用エンジン」という設計原理に従って、当時のチーフ・デザイナーであったマックス・フリッツによって開発されました。極めて高いレベルで出力、信頼性、効率性を保証するため、フリッツは最初から高高度用のエンジンを設計しました。その際、すでに実績のあるさまざまな手法を採用し、それらをアルミ製ピストンや特殊な高高度用キャブレターなどの革新的なテクノロジーと組み合わせました。そのキャブレターは、大気中の酸素濃度に応じてパイロットが混合気濃度を調整することができました。そのためこの直列 6 気筒エンジンは、必要とされた高度約 2,000 メートルという高高度で最適な出力を発生することができました。BMW IIIa は瞬間に世界最高の航空機エンジンとみなされるようになりました。

BMW IIIa とその後継エンジンの特徴となったプラットフォームは、様々な要件に合わせて革新的な技術を使って正確に調整し、性能を最適化するには、技術的に理想的な設計が成されていました。1920 年代の初めには、トラックやバス、トラクター、船舶で使用するためのエンジンにもこのプラットフォームが採用されました。またこのコンセプトは、自動二輪用に設計された新しい「バイエルン小型エンジン」にも採用されました。ドイツとオーストリアのさまざまなモーターサイクル・メーカーがこの 2 気筒ボクサー・エンジンを採用し、その中にはバイエリッシュェ・フルークツォイク・ヴェルケ (BFW) 社も含まれていました。この会社は BMW と同じように、第一次世界大戦の終わりから航空機製造における主要な活動領域を失い、その代わりにヘリオス (Helios) という名のモーターサイクルを製造していました。

こうした新たな関係は、エンジンに関することだけにとどまりませんでした。BFW 社は 1922 年 6 月に BMW の社章を含む商標権ならびに生産施設を買い取り、また従業員も引き取って、ノウハウやエンジン設計図も守りました。すぐに社名をバイエルン発動機製造株式会社 (Bayerische Motoren Werke AG) に変更し、同時にこの会社を独立したエンジンおよび車両のメーカーに発展させるための基盤を作りました。バイエルン航空機製造株式会社は 1916 年 3 月 7 日に設立されたため、現在ではこの日が BMW の創立記念日とされています。

頑強なコンセプト、革新的な取組み、高い信頼性

会社として新たなスタートを切ったことと、そして定評ある品質のエンジンを持っていることにより、モーターサイクルを完成車として製造する計画は素早く実現に移されました。チーフ・デザイナーのマックス・フリッツはこのプロジェクトに関しても、頑強な基本コンセプト、実績のあるテクノロジーを革新的なフォルムに融合させる、というはっきりとしたアイデアを持っていました。他のモーターサイクル・メーカーがまだ自転車の構造から抜け出せない中で、フリッツは徹底的にエンジンを中心に据えた BMW R 32 を開発しました。このモーターサイクルの最も重要な革新性は、シリンダーが進行方向に対して横置きに配置された排気量 500cc の 2 気筒ボクサー・エンジンと、エンジンに直接取り付けられたマニュアル・トランスミッション、そしてチェーンやベルトの代わりにドライブ・シャフトを使った動力伝達方法でした。これらの主な特徴は、未来志向であることで際立っていました。そしてこれは今日においても、ボクサー・エンジン搭載の BMW モーターサイクルの特徴になっています。

複合的な設計原理であったため、BMW R 32 は初めからプレミアム・プロダクトとして市場に出されましたが、安全な走行特性、品質および信頼性の高さによって、その価格は妥当であると認められました。このコンセプトが確立したことにより、BMW ブランドは特にプレミアム・モーターサイクル・メーカーとして急速に認知され、1929 年には排気量 750cc のニュー・モデルで再び基準を打ち立てました。その革新的なプレス・スチール・フレームは、走行安定性の向上と、さらにはどっしりした存在感に貢献しました。そのパワフルな外観が、モーターサイクル製造の「ジャーマン・スクール」という言葉を流行させ、業界全体に流行りのスタイルを生み出しました。

わずか数年後、BMW のデザイナーは再び世間を驚かせました。500cc のボクサー・エンジンを搭載したニュー・マシンが、サーキットで次から次へと勝利を収めたのです。これは、1936 年に市場に投入され、公道でもスポーツ走行の新次元を開いた BMW R 5 の構造的な手本となりました。こうした先見性は、出力 24PS の新しいエンジンだけではなく、初めて採用された円錐形状の楕円チューブによるツイン・チューブ・フレームにも見ることができます。製造のエキスパートは革新的な電気溶接方法を採用しました。これにより従来のはんだ付け接続の弱点、つまり強い負荷がかかることによる破損をなくすことができました。この新しいフレームは、すでにモデル BMW R 12 と BMW R 17 で BMW が初めて量産車に採り入れたテレスコピック・フォーク・サスペンションと完璧に調和しました。さらにハンド・レバー式ギア・シフトに代わって従来はレーシング・マシンでのみ使用されていたフット・レバー式ギア・シフト機構の採用も、ニュー・モデルのスポーティなキャラクターに貢献しました。加えて、リヤ・ホイール・ブレーキもフット・レバーで操作できるようにしていました。スポーツへの傾倒はデザインにも反映され、BMW R 5 はエレガントなスポーツ・モデルとして、外観的にも多くのモーターサイクルから際立っていました。

あらゆる慣習を打破：軽量構造が成功の要因

1928年にアイゼナハ自動車製造工場を買収したBMWは、自動車メーカーにもなりました。英国で製造されていたオースチン・セブンをベースにしたライセンス生産品のDixi 3/15 PSの製造、そしてBMW 3/15 PSへの改良に続き、初の自社設計製品としてBMW 3/20 PSが生まれました。そこから生じた会社の熱意は、1933年のベルリン・モーター・ショーで発表されたBMW 303と共に文書で発表されました。長いエンジン・フードの下には新しい直列6気筒エンジンが、またインテリアに広いスペースがあるこのクルマで、ミディアム・クラス・カーへの昇格を示しました。BMW 303のフロントを飾っていたのは、アーチ形の輪郭を持つ2分割式のラジエター・グリルでした。これが現在もBMWの特徴であるBMWキドニー・グリルの最初の仕様です。デザイン的な特徴で最も重要な部分は、一目で分かるものではありませんでした。様々な断面形状を持つツイン・チューブ・フレームは、BMW 303の極めて軽い重量に貢献しました。これによってBMWのチーフ・デザイナーであるフリッツ・フィードラーと彼のチームは、それまで自動車製造において認識されていた原則を根本から覆しました。その原則とは、安定性があり、確実なロードホールディングを実現できるのは重い自動車のみである、というものでした。BMW 303は軽く、それにより素早く加速でき、俊敏なハンドリングでカーブを曲がり、苦勞なく減速することができました。

独自の道を切り拓くことが成功の秘訣であることが再び証明されました。その後、軽量化はBMWの自動車開発にとって基本原則となりました。BMWキドニー・グリル、直列6気筒エンジン、ロング・エンジン・フードとロング・ホイールベースを特徴とするプロポーションと同様、インテリジェント・ライトウェイト構造は現在もなおBMWの特徴となっています。

トレードマークとしての革新技术力

戦後の時期も、BMW AGは細部に至るまで高い技術力を備えた高品質な自動車のメーカーとして高い名声を得ていました。経営陣はその名声を、ラグジュアリー・クラスのセダンの製造に活かすことを決定しました。1951年に発表されたBMW 501は、豪華なスタイリングと広々としたインテリアの他に、目の肥えたターゲット・グループを虜にできる数々の繊細なディテールを提供していました。しかしながら、その外観に相応しく感動を与える走行性能は、1954年になるまで、つまりBMWがこの「バロック・エンジェル」にアルミニウム製のクラックケースとシリンダー・ヘッドを備えた8気筒エンジンを搭載するまで、実現されませんでした。このエンジンは、量産車に初めて採用された軽合金製V型8気筒エンジンでした。1955年にはより高出力の150PS仕様が発表され、現在もなお伝説となっているロードスターBMW 507にもこのエンジンが採用されました。

高級かつ高価なモデルの需要はごく限られていたため、1950年代に新たに証明された会社の革新的技術力を、期待された販売数に反映させることはできませんでした。その代わりにBMWは、ミディアム・クラスに成功路線への道を切り拓きました。1961年に発表された「ノイエクラッセ」は、このセグメントのクルマに対して特別な魅力を求める顧客にアピールするものでした。スポーティな走行特性を備えた4ドア・セダンのBMW 1500は、独自のキャラクターで人気を博しました。その新しい4気筒エンジンはプレミアム・ガソリンを指定しており、出力80PSを発生しました。マクファーソン・スプリング・ストラット式フロント・サスペンションとセミ・トレーリング・アーム式リヤ・サスペンションを備えた足周りは完璧に調整され、コーナリング走行でもニュートラルなハンドリングを提供しました。

革新的なロー・プロファイル・タイヤによってコーナリング・フォースが大きくなり、大型のブレーキにより制動能力を向上しました。BMW は広告で初めて「駆けぬける歓び」というコピーを使うことで走行性能の高さを約束し、1971 年に最高出力 130PS のエンジンを搭載したモデルを発表するまで、様々なモデル・シリーズを登場させました。

1966 年に導入された 2 ドア・モデルには、「ノイエクラッセ」のエンジンとサスペンション・システムが受け継がれました。5cm 短くなったホイールベースと若干コンパクトになった寸法によって、BMW 02 シリーズ・モデルは俊敏なハンドリングをさらに向上させました。最も注目を集めたモデルは BMW 2002 turbo で、ヨーロッパで初めてターボチャージャーを採用した量産車でした。革新的なエンジン技術の採用によって、再びラグジュアリー・クラスへの回帰も実現されました。1968 年に導入されたモデル BMW 2500 と BMW 2800 の直列 6 気筒エンジンには、新しい燃焼室形状と 12 個のバランス・ウェイトに 7 つのベアリングを配した鍛造クランクシャフトを採用していました。こうした構成が、このエンジンに BMW の特徴ともいえるタービンのような滑らかな作動特性をもたらしました。

上質で、スポーティで、洗練されたテクノロジーを備え、革新的。こうした特性により BMW はまさに「ニッチ市場」に訴えかけ、このクルマの独自のキャラクターを見出しました。このような独自の技術的アプローチの追及は、BMW にとっては常に極めて重要なものでした。そしてこのことは、特に 1985 年に設立された BMW テヒニク社 (BMW Technik GmbH) や、1990 年に開設されたりサーチ・アンド・イノベーション・センター (FIZ) の建設等によっても知られています。

1987 年のジュネーブ・モーターショーで、BMW 7 シリーズの新しいフラッグシップ・モデルが発表されました。この BMW 750i は、1930 年代後期以降のドイツで初めて生産された 12 気筒エンジン搭載車でした。わずか半年後には BMW Z1 がワールド・プレミアを果たしました。セルフサポート式スチール・モノコック構造、プラスチック製アウター・シェル、下降式ドアを備えたこのロードスターは、BMW テヒニク社で開発されました。もう 1 つのオープン・プラットフォーム・モデルが、2000 年に登場しました。魅力的なデザインの BMW Z8 ロードスターは、出力 400PS の V8 エンジンを搭載し、セルフサポート式アルミニウム・スペースフレームによる軽量構造としながらも極めて高いボディ剛性を実現していました。

効率性、直観的操作、ネットワーク化における先駆者

エフィシエント・ダイナミクスにおけるクルマとテクノロジーの開発によって、BMW グループは現在、駆けぬける歓びを向上させながらも燃費および排出ガスを大幅に削減できるニュー・モデルの開発に向け独自の道を切り拓いています。これには、インテリジェント・ライトウェイト構造を一貫して発展させること、ドライブレイン・テクノロジーの分野における進歩を推進することの他に、空気抵抗を最適化するための最新テクノロジーの開発も必要になります。そのためには、2009 年に開設されたエアロダイナミック・テスト・センターが大きく貢献しています。

BMW グループはさらに、操作系やネットワーク化の分野での先駆的な取り組みにおいても基準を確立しました。2001年に第四世代のBMW 7シリーズに初めて導入された革新的なiDrive 操作システムは、現在、車内で車両機能、通信機能、インフォテインメント機能を直観的に、快適かつ確実に制御するための代表的なシステムとなっています。このシステム構造のコンセプトは、他の自動車メーカーも見習っています。最新世代のラグジュアリー・サルーンに装備されたこのシステムには、世界で唯一のBMW ジェスチャー・コントロールが装備されています。2004年に初めて量産車に採用したヘッドアップ・ディスプレイでも、BMW は独自のソリューションを切り拓く先駆者の役割を担いました。さらにBMW は2008年、車内で制約のないインターネット利用を可能にした世界初の自動車メーカーとなりました。

二輪車における駆けぬける喜び

モーターサイクル部門では、かつてないイノベーションにより1970年代のモーターサイクル界に巻き起こしたブームから、BMW AG は多くの利益を得ることができました。BMW は1976年に風洞試験を通じて開発したフル・フェアリングを備えた初の量産モーターサイクルBMW R100 RS を発表しました。その革命的な外観は、高速走行時の快適性を高めるものでした。同じく革新的なモノレバーと呼ぶシングル・スイング・アームは、1980年に発表されたBMW R 80 G/S にオンロードとオフロードのどちらにも比類ない、オールラウンドな特性をもたらしました。このニュー・モデルの登場が、現在もなお極めて人気の高いツーリング・エンデューロというセグメントの基礎を築いたのです。1988年にBMW は世界で初めてモーターサイクルにアンチロック・ブレーキ付きブレーキ・システムを提供し、1991年には同様に世界で初めてキャタライザーを導入しました。モーターサイクルのデザインにおける根本的な変化は、1994年に発表されたBMW R 1100 RS について実現されました。このモデルで初めてエンジンに支持構造としての機能を備えたことで、メイン・フレームを廃止することができました。

持続可能なモビリティのために徹底的に開発された初のプレミアム・カー

インテリジェント・ライトウェイト構造の原則に従って開発された初の自動車が出世してから約80年後、BMW グループは徹底してサステナビリティを追求するブランドとしてBMW i を立ち上げ、新たなコンセプトへの取り組みに参入しました。BMW i のモデルのために、まったく新たなライフ・ドライブ・アーキテクチャが開発されました。その主な特徴は、アルミニウム製シャシーによるドライブ・モジュールと、カーボン・ファイバー強化プラスチック(CFRP)製パッセンジャー・セルのライフ・モジュールの組み合わせです。こうして電気自動車あるいはプラグイン・ハイブリッド自動車用に最初から設計された世界初のプレミアム・カーが誕生しました。

この徹底した総合的アプローチは、大幅な軽量化だけでなく先進的なデザインをも可能にしました。CFRP とアルミニウムの採用により、バッテリーの重量が相殺できました。さらにバッテリーは運動性能に好影響をもたらすようボディ・フロアの最適な位置に搭載され、省スペースにも貢献しました。BMW iブランドは、再利用が可能な天然素材の使用方法においても、また生産方法においても、自動車業界でサステナビリティに関する比類ない方向性を示しました。さらに CFRP 製コンポーネントの原料として使用されるカーボン・ファイバーの製造にも、BMW iモデルの組立てにも、再生可能なエネルギーだけを使用しています。BMW グループは現在、BMW i の車両開発で蓄積されたノウハウを利用して、化石燃料に頼らないで持続可能なインディビジュアル・モビリティを構築する上でも先駆者としての役割を果たしています。

3. 責任を持ち、課題を克服： 良いときも悪いときも常に力強く

BMW ロゴを付けた製品の中で最初に得た経済的成果は、第一次世界大戦を通じた高い航空機エンジン需要を背景にしたものであり、必ずしも技術的な品質だけで成したものではありませんでした。そのため、軍需物資の製造を終わらせたベルサイユ講和条約の締結後、その再出発は困難なものとなりました。BMW のデザイナーは、トラック、船舶、農業機械、モーターサイクル用のエンジン製造に魅力的な活動域を見出しました。BMW はさらに自社開発のモーターサイクルや自動車の製造も行いましたが、新たな民間市場をほとんど開拓できないまま、再び航空機エンジンが政府調達機関に注目され、軍事的な目標設定の的になりました。

ドイツの大部分の産業と同様に、BMW AG の経営者もまた 1930 年代から 1940 年代の政治的な制約の中で、経済的な効率性を目指す努力に支配されました。そうして会社は新しい軍備製造によって大きな利益を得ました。国家社会主義政権による命令で民間用車両の製造は減らされ、航空機エンジンの生産が優先されました。それだけではありません。生産能力を上げるため、1939 年 12 月からはポーランドの戦争捕虜が人員として投入されました。その後まもなく受刑者、強制労働者、他国の戦争捕虜、そして強制収容所からの人員も、この会社の工場で労働するようになりました。

国家社会主義政権下での軍備製造と強制労働：BMW は公開討論を実施

第二次世界大戦前と大戦中の軍備製造会社としての BMW の位置、また強制労働に関連する人々の苦しみに暗黙の内に手を貸していたことは、会社の歴史に決して取り除くことはできない影を落としています。戦後の法的手続きが不十分であったこともあり、長きにわたり私たちがこの時代と向き合うことを躊躇してきました。BMW グループは国家社会主義体制時代に起こった出来事に対し、特に解明と公の議論に貢献するという自発的行動として、過去も現在も、自らに責任を課しています。

1983 年に発行した出版物「BMW – eine deutsche Geschichte (BMW – ドイツの歴史)」において、BMW はドイツの企業グループとして初めて、この過ぎ去った時代についての公開討論を提起しました。引き続いて他の出版物も発行され、その中には 1933 年から 1945 年までの会社の役割を独立した歴史家が学術的に調査した 2 つの論文があります。さらに BMW AG は 1999 年に、当時の強制労働者の補償を行うための基金「Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (追悼、責任、未来)」の創設メンバーになりました。

二輪と四輪の再出発

戦争が終わった直後から、BMW はあらゆる方面で取り組み方を見直さなければなりませんでした。施設や建物は一部は損壊し、また破壊され、ソビエト占領地域にあった工場には立ち入ることができなくなり、残された従業員のための有意義な活動領域を見つけるのは困難なことでした。ようやく1948年に、ミュンヘンで戦後初のモーターサイクル BMW R 24 が誕生しました。自動車生産の再開は1952年まで実現されず、しかも当初期待されていた経済的な成果を得ることもできませんでした。

「バロック・エンジェル」として知られる BMW 501 のような大型セダンは高い収益を期待させましたが、必要な販売台数には及びませんでした。小型の BMW イセッタは確かに16万台以上も販売され、経済的奇跡の時代のモビリティの象徴となりましたが、赤字決算を回避することはできませんでした。1959年に発表された新設計のスマート・カーである BMW 700 によって初めて、社内の技術者と営業スタッフの両方の希望を叶えることができました。

販売ではなく再建 - 「ノイエクラッセ」が成功をもたらす

瞬間に顧客の人気を得た BMW 700 によって実業家のヘルベルト・クヴァントは企業としての将来に納得し、彼は BMW の株主としての関与を拡大しました。それと共に彼は会社の独立性を守ろうとする小株主グループの尽力にも対応しました。1959年12月の株主総会で、ほぼ確実となっていた BMW のダイムラー・ベンツ株式会社への売却が、最後の数分間で阻止されました。その代わりにクヴァントの取り計らいで考案された再建計画は、BMW AG の独立性、新しい構造、そして新しいモデルに賭ける、というものでした。

BMW 700 の成功が再出発の基盤を作り、1961年の BMW 1500 で突破口が開かれました。BMW 1500 は「ノイエクラッセ」の最初のモデルでした。スポーティなミディアム・クラス・セダンと1966年以降に導入された2ドアの02シリーズにより、自動車生産の新たな次元を迎えました。一時は買収候補だった BMW は、数年のうちに模範的な企業といわれるまでに発展を遂げました。1963年にはすでに黒字決算を計上し、その翌年には再び株主配当が行われるようになりました。BMW は1966年に、当初は農業機械を生産し、その後は特に超小型車のゴッゴモビルやその上位クラスの他モデルを生産していたグラス社を買収し、ディンゴルフィンとランツフトの生産拠点を追加しました。これらの拠点は徐々に製造ネットワークに組み込まれ、1968年に初めて会社の売上が10億マルクを突破しました。

BMW は石油危機にも負けずに国際化を推進

1970年代初頭の好景気は、「石油危機」の到来で急激に減速しました。速度制限や日曜日の運転禁止制度が注目され、さらにガソリンの配給制が議論に上ったとき、BMW の経営者たちはこの困難な時期を切り抜け、力をつけて乗り越えることに賭けました。BMW はニュー・モデルの投入や生産能力の拡大の他、国内の販売構造を強化し、独自の販売組織の設置を通じた国際化戦略を徹底的に推し進めました。

1973年には、こうした自信を裏付ける象徴的な出来事がありました。この年、ミュンヘンに円形のビルディングで構成される新しい本社ビルの「フォー・シリンダー・ビル」とBMWミュージアムが開設されました。その独特な外郭構造を持つ建物は1972年のオリンピックのときにはすでに完成し、内部の作業も完了していました。ディンゴルフィンでは新しい生産工場が稼働し始めました。「ノイエクラッセ」の後継モデルとしてBMW 5シリーズが発表されました。南アフリカでは現地の輸入業者から組立工場を買い取り、ドイツ以外で初の製造拠点を獲得しました。フランスでは、BMW AGが車両を販売するための多数の外国子会社のうちの1社目を設立しました。1975年に再び自動車の需要が増えたとき、BMWはニュー・モデルの投入、生産能力の拡大、販売構造の最適化によって、需要増に対する準備をきちんと整えていました。

ローバーの買収後の方向修正から Number ONE 戦略まで

1990年代の初めには、BMWの経営者は新たな決断の場に直面しました。1994年、さまざまな業界にまたがる吸収合併の傾向に従って英国のローバー・グループの買収を決定し、さらに幅広い層へ自動車を提供することでさらなるターゲット・グループの拡大を画策しました。しかし、その決断による成果は得られませんでした。2000年にローバー・グループは再び売却され、引き続き販売を継続するのはMINIブランドだけになりました。その間にBMWはさらにBMWグループとして構造を変革し、ロールス・ロイス・モーター・カーズ社の名称権と商標権を取得しました。こうした新たな状況の中、BMWはこれらのブランドもうまく将来につなげることができました。プレミアム・セグメントのsmall・カーを提供する世界初のサプライヤーとして、MINIはドライブの楽しさと個性の象徴へと成長しました。ロールス・ロイスはパーフェクトなクルマの代表的な存在として、ごく短期間のうちに古の栄光を取り戻し、新たな輝きを放って華やかに蘇りました。

グローバルな生産ネットワークの拡大と共に、企業の国際化が進められました。その中でBMWグループは、特に為替の変動とさまざまな市場での個々の発展と結びついた課題に直面しました。「生産は市場に従う」というモットーに従い、米国と中国に製造拠点を置きました。1994年に米国サウスカロライナ州に開設したBMWスパータンバーグ工場は、北米大陸で特に人気の高いBMW Xモデルのためのコンピテンス・センターとして特別に重要なポジションを確立しました。中国北東の瀋陽では、2004年に合弁事業のパートナーとしてブリリアンス・チャイナ・オートモーティブ・ホールディングス社と共同で、国内市場への車両供給のための生産が開始されました。

2008年の世界的な経済危機の勃発する前に、「Number ONE」企業戦略によって、持続可能で利益の得られる成長と長期的な価値向上の基礎を築きました。これに関連する措置はインディビジュアル・モビリティに関わるサービスの提供範囲拡大も含め、世界をリードするプレミアムな自動車およびモーターサイクルのメーカーとして、また、プレミアムなファイナンスおよびモビリティ・サービスを提供する企業としてのBMWグループの位置を確立することを目指したものでした。

エフィシエント・ダイナミクス・テクノロジーの一貫した採用によって、BMWグループは所有ブランドの車両の燃費およびCO₂排出量を継続的に削減しています。BMWグループは、生産プロセスで資源を大切に扱うことにおいても責任を負っています。2014年にはすでに、世界で使用するエネルギーの半分以上を再生可能資源から得ています。エフィシエント・ダイナミクスの領域では、さらに新ブランドBMW iの立ち上げとともに、持続可能なモビリティに対する総合的アプローチを実現しました。魅力的な電気自動車とプラグイン・ハイブリッド・モデル、革新的なサービスにより、またバリュー・チェーン全体にわたるサステナビリティを目指した徹底的な変革によって、BMWグループは未来のインディビジュアル・モビリティを構築する上でもリーダーシップを果たしています。



4. 最高のパフォーマンスが記録を生む： スポーツ競技への参加が パフォーマンスを追求する意欲を駆り立てる

20世紀の初めにはすでに、モーターサイクルと自動車のメーカーにとってスポーツ・イベントは、新車の性能について人々を納得させるための理想的な舞台となっていました。また以前から、国内外の最高記録を樹立したという事実は、最先端テクノロジーの証明として利用することができました。例えば1919年6月、テスト・パイロットのツェーノ・ディーマが飛行高度の世界新記録を樹立して注目を集めました。彼はBMWのエンジンBMW IVが搭載されたドイツ航空機製造所(Deutsche Flugzeugwerke)の飛行機でミュンヘンのオーバーヴィーゼンフェルトから飛び立ち、高度9,760メートルを達成しました。

3か月後、ディーマは旅客機による飛行高度記録を達成しました。彼は1919年9月13日に、BMW IIIaが搭載されたユンカースF 13に8名と共に搭乗し、高度6,750メートルに到達しました。また1932年7月から11月にかけてウォルフガング・フォン・グロナウと彼のクルーが合計254時間の飛行時間をかけて44,800kmの距離を飛行し、飛行艇による初の世界一周を成し遂げたドルニエ「ワール」飛行艇や、その前年に鉄道の先駆者であるフランツ・クルッケンベルクがルートヴィヒスルスとヴィッテンベルグ間の12kmの区間で230km/hという鉄道の世界速度記録を樹立した「シーネンツェッペリン」も、BMWのエンジンを搭載していました。

自動二輪の世界では、BMW ワークス・ライダーのエルンスト・ヤーコブ・ヘンネが1929年から1937年の間に数々の最高速度記録を樹立しました。BMWは「BMW – 世界最速のモーターサイクル」というスローガンで宣伝するために、それらの最高記録を利用しました。最終的にヘンネは排気量500ccのスーパーチャージャー付きエンジンを搭載し、流線形のフェアリングを備えたマシンをフランクフルト付近の閉鎖された高速道路区間で走らせ、279.503 km/hという最高速度記録を樹立し、この記録は14年間破られることはありませんでした。それ以後の時代にも、BMWの革新的技術力を示す記録が生まれています。フランスのミラマにあるBMWのテスト・コースでは、2004年9月にBMW H₂R プロトタイプが水素自動車による9つの記録を樹立しました。

初期のスローガン:「スポーツで試し、量産で実証する」

BMWブランドにおけるレース初勝利は、1924年2月のことでした。その日、設計者でありレーサーでもあったルドルフ・シュライヒャーは、BMW R 32を駆ってミッテンヴァルダー・クシュタイク(Mittenwalder Gsteig)でのヒルクライム・レースに勝利しました。その後、「スポーツで試し、量産で実証する(Erprobt im Sport – bewährt in der Serie)」という原則が適用され、数々のドイツ選手権や最初の国際レースでの成果によってそれが裏付けられました。

特に重要な出来事となったのは、1939年にゲオルク・マイヤーがBMWのスーパーチャージャー付きレーシング・マシンで勝利を手にしたことでした。マイヤーはマン島ツーリスト・トロフィー・レースにおいて、排気量500ccクラス、いわゆるシニアTTで英国出身者以外で初めて優勝しました同じくBMWのライダーで英国出身のジョック・ウェストは2位を獲得しました。そのちょうど75年後、BMW S 1000 RRに乗る北アイルランド出身のマイケル・ダンロップが、マイヤーの後を継いでシニアTTを勝利で飾りました。

ゲオルク・"シヨルシュ"・マイヤーは戦後、1947年のドイツ選手権で勝利し、かつての栄光を受け継ぎました。特に印象的な連勝記録は、BMWがエンジンを供給していたチームが、1954年から1974年までの間にサイド・カー世界選手権で20個のコンストラクター・タイトルと19個のライダー・タイトルを獲得したことです。オフロードでは1980年に初めて、BMW R 80 G/Sが注目を浴びました。オフロード・スポーツのヨーロッパ選手権での勝利に続き、1981年、1983年、1984年および1985年にはパリ・ダカール・ラリーで優勝しました。1999年と2000年には、この世界的に注目を集める耐久レースでさらに2度の総合優勝を単気筒モデルで獲得しました。

ゴールデン・アルプス杯からミッレ・ミリアでの総合優勝まで

BMW AGが製造した最初の自動車も同様に、スポーツ競技で一躍その真価を発揮しました。BMW 3/15 PSは販売開始からわずか4週間後にはインターナショナル・アルペン・ラリーで勝利しました。このクルマは信頼性試験で、ミュンヘンからイタリアのコモまでに2,650 km以上の距離を走破しました。BMWのチームは故障やペナルティによる減点を課されることなく、ゴールデン・アルプス杯に勝利しました。このときすでに、新開発の製品をモータースポーツという厳しい条件下で試し、精度を上げる機会として利用するという考え方は不可欠なものだったのです。

伝説のロードスターBMW 328が公式に初登場したのはサーキットでした。1936年6月のニュルブルクリンクでのアイフェル・レースでは、エルンスト・ヘンネがそのニュー・モデル量産前の試作品を持ち込んでそのままクラス優勝を果たし、四輪の世界でも成果を残しました。しかも彼は、エンジン出力がはるかに高いライバルを相手に、最速のラップタイムを叩き出したのです。その4年後に、BMWブランドにとって現在でも伝説となっている勝利の1つが成し遂げられました。BMW 328 ツーリング・クーペを駆るフリッツ・フシュケ・フォン・ハンシュタインとワルター・ボイマーが、イタリアの伝説的なミッレ・ミリア耐久レースで2位に大きく差をつけて総合優勝を勝ち取ったのです。このとき3位、5位、6位にもBMW 328が入り、ミュンヘンのチームはチーム部門でも優勝しました。

北コースでの記録、ツーリング・カー・レースでの連勝

戦後すぐの時代は、モータースポーツではささやかな勝利しか得られませんでした。1960年代の初め、BMW 700がヒルクライムおよびサーキットのレースで初勝利しました。そしてこの分野でも「ノイエクラッセ」が最初のセンセーションを巻き起こしました。1966年、ヒューベルト・ハーネが駆るBMW 2000 TIが、ヨーロッパ・ツーリング・カー選手権で勝利を収めました。彼はさらに、ニュルブルクリンク北コースをツーリング・カーで10分を切った最初のドライバーになりました。

1972年5月、モータースポーツの重要性が高まってきたことを受けて(BMW モータースポーツ社 BMW Motorsport GmbH)が設立されました。翌年以降、特にツーリング・カー・レースにおいて数々の勝利をもたらしました。BMW 3.0 CSL、BMW 635 CSi、BMW 320 グループ 5 の他、特に世界で最も成功を収めたツーリング・カーとなった BMW M3 グループ A は多くのタイトルを獲得しました。

BMW 3.0 CSL は、アート・カーとして評判になった最初のモデルでもありました。1975年6月、米国の芸術家であるアレクサンダー・カルダーのデザインによるペイントが施された出力 450PS の 6 気筒エンジンを搭載したこのクーペは、ル・マン 24 時間レースのスターティング・グリッドに並びました。さらに BMW モータースポーツ社は、全世界のサーキットに最新の高性能スポーツ・カーを登場させて注目を集めました。1978年に発表された BMW M1 では、特別にこのモデルのために用意された BMW プロカー・シリーズ・レースでプライベート・ドライバーが F1 レーサーと対戦することができました。

わずか 630 日で F1 世界チャンピオンを獲得

BMW は 1960 年代後半に、量産車の製造から生まれた 4 気筒エンジンで初めてフォーミュラ・カーのレースに出場しました。1967年のフォーミュラ 2 レースでは、ヒューベルト・ハーネとジョー・シフェールが BMW エンジン搭載の英国のローラ・レーシング・チームのマシンをドライブしてスタートを切りました。初期の困難を乗り越えて、1969年にはすでにヨーロッパ F2 選手権で第 2 位を獲得することができました(ヒューベルト・ハーネ)。1970年のシーズン後に BMW ワークス・チームが撤退した後、BMW は 1973 年から再びエンジン・サプライヤーとしてフォーミュラ 2 に参加し、その後何年にもわたって他を圧倒しました。特にマーチ・エンジニアリングのチームと協力して成功を収めました。このような状況の中、まずフランス出身のジャン＝ピエール・ジャリエが、その翌年に同国出身のパトリック・デパイユが、ヨーロッパ F2 選手権で優勝しました。さらに 1982 年までに、レーサーのジャック・ラフィット、ブルーノ・ジャコメリ、マルク・スレール、コラード・ファビも BMW Power のおかげでこのレース・シリーズのチャンピオンになりました。

1982年、BMW ブランドはエンジン・サプライヤーとして、パートナーであるブラバムと共にフォーミュラ 1 の舞台に立ちました。BMW は再び 4 気筒エンジンをパートナーに提供しました。この 1.5 リッター 4 バルブ・エンジンは、ターボチャージャーならびに当時 F1 では唯一のデジタル・エンジン・エレクトロニクスを搭載し、当初は出力約 800PS、後に 1300PS まで発生しました。1982年6月13日、ブラジル出身のネルソン・ピケがカナダで F1 の初勝利を飾りました。その翌年にはピケが世界選手権を制するという大勝利を収めました。BMW とブラバムの共同チームが F1 に初参戦してからわずか 630 日後のことでした。ネルソン・ピケは、ターボ・エンジン搭載車でタイトルを獲得した最初のドライバーになりました。

ドイツ・ツーリング・カー選手権(DTM)での成功の歴史

モータースポーツにおいて、BMW と DTM との間には密接な繋がりががあります。1984年、当時まだ「ドイツ・プロダクション・カー選手権」(DPM)と呼ばれていたドイツ・ツーリング・カー選手権は、量産間近のグループ A 車両のための耐久性測定試験として始まりました。ベルギーのゾルダーでの初レースのとき、BMW 635CSi は 4 つの勝利を獲得しました。ニュルブルクリンクでのシーズン最終戦では、フォルカー・ストレイチェックが BMW のタイトル獲得を確実にしました。

1987年にはBMW M3がツーリング・カー・レースにデビューし、たちまちシーズンの最重要タイトルを3つ獲得しました。エリック・ヴァン・デ・ポールがDTMチャンピオンを、ヴィンフリート・フォクトがヨーロッパ選手権チャンピオンを、そしてロベルト・ラヴァーリアが初めてのツーリング・カー世界選手権のタイトルを獲得しました。

イタリア出身のラヴァーリアは、1989年にBMW M3で2つ目のDTMタイトルを獲得しました。彼は1992年にDTMでこのモデルが最後に使用されることになったときも、シーズンの最終戦を勝利で飾りました。初代BMW M3は、5年間にわたってインターナショナル・ツーリング・カー・レースを支配し、その数えきれないほどの勝利と選手権のタイトルによって、このクルマは現在でも最も成功したツーリング・カーといわれています。

その後もBMWブランドはツーリング・カー・レースで活躍し続けました。特にヨーロッパでは、引き続き成功を収めました。1998年にはBMW 320dが、ディーゼル・エンジン搭載車として初めてニュルブルクリンク24時間レースで勝利しました。2001年と2004年には、オランダ出身のピーター・コックスと英国出身のアンディ・プリオールが、それぞれBMW 320iでヨーロッパ選手権のタイトルを獲得しました。2005年に初めてWTCCと呼ばれる世界ツーリング・カー選手権が行われたとき、プリオールはこの競技会でもたちまち勝利を収めました。彼はさらに2006年と2007年にもニューBMW 320siに搭乗して世界選手権のタイトルを防衛しました。

2012年には、BMWブランドがドイツ・ツーリング・カー選手権(DTM)に戻ってきました。3つのチームと6名のドライバーが、第四世代のBMW M3で参戦しました。このカムバックはまたしても最大の成功をもたらしました。BMW M3を駆るカナダ出身のブルーノ・シュペンゲラーがDTMチャンピオンとして開幕シーズンを終えたのです。BMWはさらに、コンストラクターズ部門とチーム部門でも優勝しました。その翌年、BMWチームは5つのレースで優勝を果たしました。ブラジル出身のアウグスト・ファルフスは、ドライバー部門の第2位としてそのシーズンを終えました。彼の大きな貢献によって、BMWは再びコンストラクターズ部門で優勝することができました。

2014年のDTMシーズンでは、BMWは初めてニューBMW M4 DTMで参戦しました。幕開けからすぐ、ドイツ出身のマルコ・ヴィットマンがこのニュー・マシンで勝利しました。ヴィットマンはこのシーズン中にさらに3度の優勝を果たし、DTM史上最も若いドイツ人チャンピオンとしてドライバーズ・タイトルを獲得しました。チーム部門でもBMWが優勝しました。その次のシーズンは、幕開け直後の困難な局面とその後の華々しい追い上げが印象に残るシーズンとなりました。BMWがコンストラクターズ部門で再び優勝を収め、シーズンの幕は閉じました。



5. 適切な製品を適切な時期に： トレンドを先読みし、未来をへ向かう

売上の推移が主に政府機関からの要求に依存していた航空機エンジン・メーカーの時代から、全世界のお客様の欲望を駆り立てるプレミアム・カーのサプライヤーのひとつに数えられるようになるまでの道のりは、過去 100 年におけるインディビジュアル・モビリティの歴史と密接に結びついています。BMW はエンジニアの技能と創造性を駆使し、適切な時期に適切な製品を開発することを何度も実現してきました。その成果は、比類ない品質と独自のキャラクターがもたらしたのと言えます。それまでのサプライヤーが叶えられていないようなお客様のニーズや、市場のすきま(ニッチ)に潜む持続的な成長の可能性、さらにトレンドが生まれるような新しさに対する確かなセンスによって、新しい車両セグメントを確立し、さらなるターゲット・グループを開拓してきました。

軍事目的のための航空機用 6 気筒エンジンの生産が大きな影響を及ぼした BMW の創業初期の時代が終わり、第一次世界大戦後しばらくすると、新たな可能性と要求が生まれました。1920 年代に民間航空機の重要性が増していったことは、BMW にとっては実績ある原型を基にして極めて高性能な新型航空機エンジンを設計するきっかけとなりました。V 型 12 気筒の航空機エンジン BMW VI は 1926 年に市場に導入され、世界に輸出される人気製品となり、1920 年代に当社で最も多く売れた製品になりました。BMW VI は当時、世界最速の民間航空機で「ブリッツ(稲妻)」の異名を持つハインケル HE 70 にも採用されました。

要求の高いお客様向けの質の高いテクノロジー

BMW は最初のモーターサイクルでも、当時の需要に対して正確に方向性を定めていました。1923 年に導入された BMW R 32 は、安全でスポーティなハンドリングだけでなく、信頼性の高さでも評価されました。埃の立ちやすい砂利道で、摩耗に強くメンテナンスの必要が少ないシャフト・ドライブは、その明らかな長所を実証しました。BMW R 32 は当初から質の高いモーターサイクルであるという評判を得ていました。その後、BMW はほぼ毎年のように細部に手を加えながら、性能をアップさせたニュー・モデルを市場に送り出しました。その際、さまざまなお客様の要望に合わせてツーリング・タイプやスポーツ・タイプのモーターサイクルを提供しました。ドイツ市場にとどまらず、販売台数は好調に伸びていきました。米国、南米、南アフリカ、さらには極東でも BMW の需要は高まっていきました。1928 年にはすでに、ミュンヘン工場では約 5,000 台の BMW モーターサイクルが製造されました。

BMW は最初の中級クラス・カーでも要求の高い顧客をターゲットにしました。1936 年に発表された BMW 326 は、出力 50PS の 6 気筒エンジン、広いインテリア、上質な加工によるエクスクルーシブなクルマとして約 1 万 6 千台が販売され、その時代に BMW ブランドで最も多く販売された自動車となりました。航空機エンジン、モーターサイクルおよび自動車生産により、BMW は技術的にも経済的にも成長路線を進みました。その後、1930 年代のドイツでの政治的な変革が会社の国際的な方向性にも、また市販製品プログラムの多様化にも影響を及ぼし、突然の終焉をもたらしました。

BMW はミディアム・クラスに「ニッチ」を見出す

戦後のドイツでは、まず BMW イセツタが発売されました。このクルマには、経済的奇跡の時代の考え方が反映されていました。この「モトクーペ」と呼ばれたスモール・カーは 16 万台以上が販売され、大型高級車の国である米国でさえもこの 2シーター・モデルを求めました。スポーツへの野心を満たしたクルマが BMW 700 でした。このクルマは 1959 年にまずクーペが、やや遅れてセダンが発表され、その成功が会社としての生き残りを左右しました。

1961 年、BMW はついに BMW 1500 によって当時の顧客が明らかに切望していたモデルを世に送り出しました。当時の販売戦略担当者は、高品質なミディアム・クラス・セダンの需要を見抜いていました。BMW のエンジニアは、パワフルな 4 気筒エンジンと最新のサスペンション・システムを搭載し、流麗なデザインの 4 ドア・モデルを送り出しました。この「ノイエクラッセ」は、高いレベルでの個性を象徴していました。その特別なキャラクターは、特に快適な走行特性とスポーティさの組み合わせに基づいていました。このクルマで BMW は自動車市場の「ニッチ市場」を開拓し、魅力的な製品による経済的な成功を実現させました。1965 年にはモータースポーツ用プラットフォームとして、それまで最強のモデル・バリエーションである BMW 1800 TI/SA が登場しました。このとき同時に、現在まで BMW が掲げるスローガンが新たに誕生し、それは「ノイエクラッセ」の成功の核心を突いた言葉でした。そのスローガンこそが、「駆けぬける喜び」です。

11 年間で 35 万台を超える「ノイエクラッセ」のモデルが販売されました。それによって BMW の生産台数はまったく新たな次元に到達しました。それでも BMW は、早い段階からすでに車両寸法や販売価格に関して「ノイエクラッセ」よりさらに手頃な別のモデル・シリーズの潜在性についてを認識していました。1966 年、ジュネーブ・モーターショーで BMW 1600-2 のプレミアが行われました。そのコンパクトな 2 ドア・セダンのスタイリングはスポーティなキャラクターをさらに強調していました。パワートレインとサスペンション・システムは 4 ドア・モデルから受け継がれ、さまざまなエンジンを搭載したモデルを提供するという戦略も同様に受け継がれました。

最も注目を集めたバリエーションは、1973 年に導入された BMW 2002 turbo でした。その理由は出力 170PS を発生するエンジンだけでなく、ヨーロッパ車で初めてターボチャージャーを搭載したクルマだったからでもありました。この 2 ドア・セダンは、その出力の高さだけでなく、極めて俊敏なハンドリング特性によって専門家も一般のお客様も虜にしました。自動車市場での反響は極めて大きなものでした。BMW 02 シリーズは、1977 年までに世界で 86 万 2 千台以上が販売されました。

レジャーとしてのモーターサイクルの楽しみ - オンロードもオフロードもどちらでも

1973 年以降、「駆けぬける喜び」は BMW モーターサイクルにとっても基本原則となりました。BMW はその少し前にニュー・モデル BMW R 50/5、BMW R 60/5、BMW R 75/5 を市場投入していました。その頃にはモーターサイクルはレジャーの 1 つとなっていました。スポーティなツーリング・マシンでは、特にそれを存分に楽しむことができました。快適なシートとスターター・モーターの採用により、新しいターゲット・グループの快適性に対するニーズにも対応していました。

BMW は 1980 年に、モーターサイクル・セグメントでの先駆的な偉業を成し遂げました。ツーリング・エンデューロ BMW R 80 G/S は、今日では極めて人気のあるタイプのモーターサイクルの先駆者となりました。このモーターサイクルは、オフロードでもオンロードでも、どちらにおいても駆けぬげる喜びをもたらしました。このときも他に類を見ない革新性に基づいて、このモデルは他とは異なる特性を持っていました。その革新性とは、世界で初めてモーターサイクルに採用されたシングル・スイング・アームでした。GS の名を持つこのオールラウンダーは、現在、BMW モーターサイクルのラインナップの中で最も成功を収めたモデル・シリーズとなっています。

新しい車両セグメントでの成功:スポーツ・アクティビティ・ビークル

新しいスタイルの多用途性というのも先進的な車両コンセプトの特徴であり、そのコンセプトによって BMW は 1999 年に自動車業界で注目を集めました。まだ世界で SUV ブームが始まる前、BMW はデトロイトで開催された北米国際自動車ショーで BMW X5 を発表しました。このモデルはブランド特有のオンロード性能、卓越したオールラウンド性、高いシート・ポジション、四輪駆動システムが組み合わされたクルマでした。これにより、スポーツ・アクティビティ・ビークル SAV と呼ぶセグメントが誕生しました。BMW はそれから数年でこのセグメントのパイオニアとして、同じコンセプトの新たなセグメントを展開し、並外れた高い成長率を達成することができました。その中で 5 つの BMW X モデルが提供されました。そのうちの 2 つのモデルはスポーツ・アクティビティ・クーペ SAC であり、それによって BMW ブランドは大きな成果とともに同様に新たなコンセプトの分野を開拓しました。BMW X5 は当初から米国の BMW スパータンバーク工場生産され、そこでは BMW X6、BMW X3、そして BMW X4 も製造されました。

インディビジュアル・モビリティの未来が始まる

BMW の社史の中で 21 世紀に入る頃から、BMW グループは化石燃料に頼らないゼロ・エミッション・モビリティを模索し、ここでも先駆者としての役割を担っています。新しいブランドである BMW i の最初のモデルと共に、プレミアム・セグメントにおけるインディビジュアル・モビリティの未来が始まりました。

2013 年以降、BMW i3 はプレミアム・エレクトリック・モビリティによる駆けぬげる喜びを実現しています。その先進的なキャラクターが生まれた理由は、このクルマが単に既存のモデルをベースに内燃式エンジンを電気モーターに置き換えたのではなく、まったく独自の車両アーキテクチャを持っていることにあります。さらに、2014 年に導入されたプラグイン・ハイブリッド・モデルの BMW i8 は、現在すでにスポーツ・カーの未来を体験できるモデルとなっています。



6. 年表： 百年間の百の足跡

1916年3月7日

ミュンヘンのレルヒェナウアー通りに拠点を置いていたグスタフ・オットー航空機工業 (Gustav-Otto-Flugmaschinenfabrik) の後継として、バイエルン航空機製造株式会社 (Bayerische Flugzeugwerke AG) が設立。1922年には、この会社にバイエルン発動機製造株式会社 (Bayerische Motoren Werke AG) のエンジン製造部門、名称およびブランド・ロゴが買い取られる。そのため、1916年3月7日が「新しいBMW AG」の設立日とされる。

1917年7月21日

1913年から存在するラップ発動機製造有限会社 (Rapp-Motoren Werke GmbH) が法人登記をバイエルン発動機製造有限会社 (Bayerische Motoren Werke GmbH) という名称に変え、まもなくミュンヘンのモーサッハー通りに新しい製造施設を建設。

1917年12月10日

BMWの文字とバイエルン州のカラーである青と白を使った丸いブランド・ロゴが、ドイツ帝国特許庁 No. 221388 に商標登録。1920年代終わりに回転するプロペラを様式化したものとして広告に初めて登場し、それ以降はプロペラと解釈されるようになる。

1919年6月17日

ドイツ航空機製造所 (Deutsche Flugzeugwerke) の飛行機に直列6気筒エンジン BMW IV が搭載され、テスト・パイロットのツェーノ・ディーマが高度9,760メートルを達成し、飛行高度世界新記録を樹立。

1922年7月6日

バイエルン航空機製造株式会社 BFW がバイエルン発動機製造所 (BMW) の社名、ブランド・ロゴおよびエンジン製造部門を、当時の所有者であったクノール・ブレムゼ株式会社 (Knorr-Bremse AG) から買い取る。

1923年9月28日

ベルリンのドイツ・モーター・ショーで BMW R 32 を発表。これは、マックス・フリッツの指揮で開発され、横置き2気筒4ストローク水平対向 (ボクサー) エンジンで駆動されるブランド初のモーターサイクルとなる。

1924年2月2日

エンジニアでレーサーでもあったルドルフ・シュライヒャーが BMW R 32 でミッテンヴァルダー・クシュタイク・ヒルクライム・レースの最高タイムを記録し、BMW のモータースポーツの歴史に初勝利を刻む。

1928年10月1日

BMW がチューリンゲンのアイゼナハ自動車工場を買収し、英国のオースチン・セブンのライセンス生産モデルとしてスモール・カーの Dixi 3/15 PS を製造。自動車メーカーとなる。

1929年3月22日

かつてのベルリン・ヨハニスタール飛行場近くにあるボディ製造会社のアンビ・バッド (Ambi-Budd) から賃借した生産施設から、初の BMW 3/15 PS が出荷。

1931年6月22日

鉄道設計者フランツ・クルツケンベルクが設計し、航空機用 12 気筒エンジン BMW VI を搭載した「シーネンツェッペリン」が、230 km/h という鉄道の世界最高速度記録を樹立。

1932年3月1日

BMW とオースチンとのライセンス契約が終了。その少し後に、初の自社設計の自動車として、新開発の 4 気筒エンジンを搭載した 2 ドア・オールスチール・ボディの BMW 3/20 PS を発表。

1932年7月22日

出力 600 PS の 12 気筒のタイプ BMW VIIa エンジンを 2 基搭載したドルニエ飛行艇「ワール」が、ウォルフガング・フォン・グロナウの操縦で飛び立ち、総飛行距離 44,800 km の初の世界一周を達成。

1933年2月11日

ベルリンのインターナショナル・モーター・ショーで BMW ブランド初の 6 気筒エンジンを搭載し、ラジエター・グリルに BMW キドニー・グリルを採用した初のモデルである BMW 303 を発表。

1934年12月21日

遡及効果により 1934 年 1 月 1 日付として、航空機エンジン製造部門が子会社である BMW フルークモーターレンバウ有限会社 (BMW Flugmotorenbau GmbH) に引き渡される。

1936年2月15日

ベルリンのインターナショナル・モーター・ショーで新しいミディアム・クラス・モデルとして BMW 326 が発表される。このモデルは直列 6 気筒エンジンを搭載し、ドロップ・センター・ボックス・フレーム、流線形フォルムのボディ、油圧式ブレーキ・システムを装備。

1936年6月14日

2リッター・スポーツ・カーのBMW 328が、ニュルブルクリンクのアイフェル・レースで初めて公式発表。エルンスト・ヘンネはこのニュー・モデルでスタート・トゥ・フィニッシュの圧倒的な勝利を収める。

1937年11月28日

BMW ワークス・ドライバーのエルンスト・ヘンネが数々樹立した世界記録の最後の挑戦に挑み、フル・フェアリング装備のスーパーチャージャー付き BMW モーターサイクルで速度記録 279.503 km/h を達成。この記録はその後 14 年間破られず。

1939年6月8日

スーパーチャージャー付き BMW モーターサイクルを駆るゲオルク・"シヨルシュ"・マイヤーが、英国出身者以外で初めてマン島シニア TT で優勝。

1939年9月30日

BMW AG が空冷式航空機エンジンの開発で以前に協力していたベルリン・シュパンダウのブランデンブルギッシェ発動機製造有限会社 (Brandenburgische Motoren Werke GmbH) の全株式を取得。

1940年4月28日

フリッツ・フシュケ・フォン・ハンシュタインとヴァルター・ボイマーが BMW 328 ツーリング・クーペでイタリアのミッレ・ミリア耐久レースで総合優勝。さらに BMW に全クラスのチーム総合優勝をもたらす。

1945年4月30日

米国陸軍第7師団の兵士がミュンヘン近郊アラッハのいわゆる影の工場と倉庫に到達。ここ他の生産拠点では 1939 年 12 月から戦争捕虜、受刑者、強制労働者、強制収容所の収容者が航空機エンジンの製造に投入されていた。

1948年12月17日

ミュンヘンでモーターサイクルの製造を再開。BMW AG の戦後初の車両として単気筒エンジン搭載の BMW R 24 が誕生。

1954年3月11日

ジュネーブ・モーターショーで、量産車としては世界初の軽合金製 V8 エンジンを搭載する BMW 502 を発表。

1954年9月12日

モンツァの最終レースで優勝後、ウィルヘルム・ノールとフリッツ・クロンがサイド・カー・レースで世界選手権の初タイトルを BMW にもたらす。1974 年までに BMW はこの種目で 19 のドライバーズ・タイトルと 20 のコンストラクターズ・タイトルを獲得。

1954年10月1日

BMWはイタリアのメーカーのイソ社(Iso)からフロント・ドア式2シーターの超小型車の製造ライセンスを取得。このBMW イセッタは多くのディテールを最適化してBMW モーターサイクルのエンジンを搭載。「モトクーペ」として市場に出され、1950年代で最も多く販売されたモデルとなる。

1955年1月15日

ブリュッセル・モーターショーで前後にスイング・アーム(F:アールズ・フォーク/R:スイング・アーム)式サスペンションを備えた新しいモデル・シリーズを発表。このシリーズは1969年までBMW モーターサイクル・プログラムを特徴づけるものとなる。

1955年9月22日

フランクフルトのインターナショナル・モーター・ショーで、デザイナーのアルブレヒト・グラーフ・ゲルツがデザインしたBMW 507 ロードスターを初披露。出力150 PSの8気筒エンジンを搭載し、報道陣から「イーザルの夢」と称賛される。

1959年6月9日

記者発表で各国のジャーナリストを前に、BMW AGの経営者がニューBMW 700クーペを発表。このモデルで収益性のある量産自動車の基礎が築かれる。

1959年12月9日

BMW AGの株主総会で、小株主グループがダイムラー・ベンツ株式会社による買収を阻止。大株主のヘルベルト・クヴァントが関与拡大を決め、BMWの独立性が守られる。

1960年11月30日

BMW AGの株主総会は、会社の方向修正に関して決断された再建計画を承認。同時に成功ある未来に向かう進路を決定。

1961年9月21日

フランクフルトのインターナショナル・モーター・ショーでBMW 1500がワールド・プレミア。「ノイエクラッセ(新しいクラス)」の画期的な成功の始まりを告げる。

1964年6月29日

好調な事業展開を受けて、終戦後初めてBMW AGの株主総会で株主への配当の支払いが決議される。

1965年6月18日

BMW AG は BMW トリープヴェルクバウ 有限会社 (BMW Triebwerkbau GmbH) の 残り株 式を MAN AG に売却し、当面の航空機エンジン生産への関与を終了。

1966年3月7日

BMW の創立 50 周年記念式典で、バイエルン国立歌劇場の前に集まったお客様に 2 ドア・モデル BMW 1600 を紹介。

1967年1月2日

BMW AG は、ディンゴルフィンでゴツゴモビル他多数のモデルや農業機械を製造していた ハンス・ガラス 有限会社 (Hans Glas GmbH) を買収。

1968年9月25日

テーガーン湖でのプレス・レセプションで新しい 6 気筒モデル BMW 2500 と BMW 2800 を 発表。これらのモデルによって BMW は長年の休止期間を経て再びラグジュアリー・クラス に参入。

1968年12月31日

BMW AG は初めて年間 10 万台以上の車両を生産。さらなる記録更新で一年を終了。

1969年5月13日

メインであった BMW ミュンヘン工場でのモーターサイクル製造が終了。生産をベルリン・ シュパンダウ拠点に移し、そこで 1969 年 9 月からニュー BMW /5 シリーズが出荷開始。

1971年3月16日

BMW クレディート 有限会社 (BMW Kredit GmbH) の設立と共にファイナンシャル・サービ ス事業に乗り出す。

1971年10月20日

ミュンヘン近郊のアシュハイムに新たに BMW テスト・コースおよび試験施設を開設。

1972年5月24日

BMW モータースポーツ社 (BMW Motorsport GmbH) を設立。あらゆるレース活動ならび にレース用車両の開発、特に公道走行可能なスポーティ・カーの開発を担当。

1972年8月31日

BMW AG は BMW (South Africa) (Pty) Ltd.を設立。販売および生産会社として大半の業務を実施。そのため南アフリカのロスリン工場はドイツ国外での初の生産施設となる。

1972年9月10日

ミュンヘン・オリンピック大会で、BMW ブランド初の電気自動車の BMW 1602 Elektro がマラソン先導車に採用される。

1972年9月12日

BMW は「ノイエクラッセ」の後継モデルとして最初の BMW 5 シリーズを発表。同時に新たなシリーズ命名法を発表。これにより BMW は分かりやすく覚えやすいモデル名を設定し、原則としてその体系を今日まで適用。モデル名の最初の数字はモデル・シリーズを、その後の 2 つの数字はエンジンの大きさに応じてモデルを特定。

1973年1月8日

フランスに BMW 子会社を設立。同時に自社管理のもと国際市場での販売活動に責任を負うようになる。

1973年5月18日

新しい本社ビルと BMW ミュージアムの竣工式が行われる。「フォー・シリンダー・ビル」と「ミュージアム・ボウル」の外郭構造は前年のオリンピック大会のときにはすでに完成。

1973年9月27日

広範囲に拡張・近代化されたディンゴルフィン工場が生産を開始。最初は BMW 5 シリーズ・モデルを製造。

1975年6月14日

初の BMW アート・カーとして米国の芸術家アレクサンダー・カルダーがデザインした BMW 3.0 CSL がル・マン 24 時間レースに出走。魅力的で比類ないアート・コレクションの始まりであり、BMW は現在でもこれを継続。

1975年6月30日

ミュンヘン・オリンピック・スタジアムで BMW AG の経営者が BMW 3 シリーズを発表。成功を収めた BMW 02 シリーズの後継モデルとして新しいテクノロジーを搭載し、新しいモデル名を与えられて登場。

1976年2月3日

BMW モータースポーツ社が「ドライビング・スクール」の設立を依頼される。これは現在、「BMWドライビング・エクスペリエンス」および「MINIドライビング・エクスペリエンス」として、運転の楽しさをしり、安全性を向上するためのトレーニングおよびエクスペリエンス・プログラムを提供。最初の正式なコースは 1977 年 4 月 22 日に始まる。

1976年3月11日

ジュネーブ・モーターショーでニューBMW 6 シリーズ・クーペを発表。

1978年10月5日

パリのモンディアル・ド・ロトモビルで BMW M1 を発表。BMW モータースポーツ社が開発した出力 277PS のエンジンをミッドシップに搭載したスポーツ・カーで、そのレース仕様車は 1979 年と 1980 年にヨーロッパの F1 プログラムの一部としてプロカー・シリーズで注目を集める。

1979年6月21日

オーストリアのシュタイアーにあるエンジン工場が初稼働。この工場は現在、BMW のディーゼル・エンジンの開発および生産のためのコンピテンス・センターとなっている。

1981年1月20日

フランス出身のユベール・オリオールが BMW R 80 G/S でパリ・ダカール・ラリーに優勝。その前年に導入されたボクサー・エンジン搭載のエンデューロ・モデルの信頼性をさらに証明。

1983年6月13日

BMW が記者発表で、会社の歴史上初となるディーゼル・エンジン搭載の量産車を発表。直列 6 気筒ターボ・ディーゼル・エンジンを搭載した BMW 524td は、出力 85 kW/115 PS を発生。

1983年10月15日

南アフリカ・グランプリにおいて、ブラジル出身でブラバム BMW 所属のネルソン・ピケが F1 世界チャンピオンを獲得。トップ・カテゴリーへの BMW の参戦からわずか 630 日後のことであり、さらにターボ・エンジン搭載車で初のチャンピオンとなる。

1985年1月1日

独立したシンクタンクおよび革新技術の開発センターとして BMW テヒニーク有限会社 (BMW Technik GmbH) を設立。ここで未来志向の車両と部品のコンセプトを開発する。

1985年9月12日

インターナショナル・モーター・ショーで BMW 初の四輪駆動モデル BMW 325i Allrad と極めてスポーティな BMW M3 を発表。

1987年3月5日

ジュネーブ・モーターショーで、戦後のドイツで生産された初の12気筒モデルBMW 750iを発表。

1987年5月22日

新たにBMWレーゲンスブルク工場が公式に開設。1986年末から製造された最初のモデルはBMW 3シリーズ セダン。

1987年9月11日

フランクフルトのインターナショナル・モーター・ショーで、BMW テヒニーク社が開発したロードスターBMW Z1を発表。

1987年11月15日

シュニッツァー・モータースポーツ・チームのBMW M3でイタリア出身のロベルト・ラヴァーリアが初のツーリング・カー世界選手権のチャンピオンを獲得。

1990年4月27日

ミュンヘンのミルバーツホーフェン地区で研究技術センター(FIZ - 現在の研究開発センター)の開設を祝う。ここでは研究者、エンジニア、デザイナー、マネージャー、技術者ら合計約7,000人が密接に協働。

1990年7月1日

BMW AG はパートナー企業のロールス・ロイス社(Rolls-Royce plc.)と共同で航空機用タービンの開発、製造および販売を担うBMW ロールス・ロイス有限会社(BMW Rolls-Royce GmbH)を設立。会社の起源への回帰を果たす。この方向修正の過程でBMW AG は1999年末に持ち株をロールス・ロイス社に売却。

1992年3月10日

伝統あるアイゼナハの拠点にBMW ファールツォイク・テヒニーク有限会社(BMW Fahrzeugtechnik GmbH)の新工場を開設。ここで生産ネットワークのための金型を製造。

1993年8月1日

1972年に設立されたBMW モータースポーツ社(BMW Motorsport GmbH)が、カスタマイズ・カーのためのBMW M社(BMW M GmbH)に社名変更。

1994年1月29日

BMW AG が売買契約書の署名によって英国のローバー・グループを買収。その中にはローバー、MG、MINI、ランド・ローバーのブランドが含まれる。

1994年4月8日

BMWグループ・モービル・トラディションが誕生。2008年以降はBMWグループ・クラシックとして会社と製品の歴史関係のすべてに責任を負うこととなる。

1994年9月8日

米国サウスカロライナ州のBMWスパータンバーグ工場での車両生産が始まり、最初のモデルとしてBMW 318iが出荷。この新拠点の公式開設日は1994年11月15日。

1998年6月8日

ローバー・グループの買収で獲得したMINIブランドを独自のデザインで継続すると発表。

1998年6月14日

ニュルブルクリンク24時間レースで、初めてディーゼル・エンジン搭載のBMW 320dが勝利。

1999年1月10日

デトロイト・モーター・ショーでBMWがスポーツ・アクティビティ・ビークルの車両コンセプトを発表。このBMW X5は、BMW特有のスポーツ性と四輪駆動車の多用途性を一体化させ、新しい市場セグメントの基礎を築く。

1999年10月1日

BMW AGとローバー・グループがBMWグループに統合。新たな構造によって複数のブランドを傘下に持つ企業グループとしての役割に重点が置かれる。

1999年10月29日

「フォー・シリンダー・ビル」として知られるBMW本社ビルと隣接するBMWミュージアムが文化財建築に指定される。

2000年5月9日

BMW AGは、MINIおよびランド・ローバーの2ブランドを除くローバー・グループをフェニックス・ベンチャー・グループに売却。その2週間後にフォード・モーター社がランド・ローバーを買収。MINIブランドのみがBMWグループに残る。

2001年4月26日

クラシックMINIの故郷である英国オックスフォードの広範囲にわたって近代化された生産工場から、ブランドの再生から数か月で最初のMINIが出荷される。

2001年9月13日

フランクフルトのインターナショナル・モーター・ショーでニューBMW 7シリーズをワールド・プレミア。BMWは第四世代のラグジュアリー・サルーンに初めて革新的なiDrive操作システムを導入。

2002年12月31日

BMWグループのBMWおよびMINIブランドの合計車両販売数が初めて年間100万台を超える。新しい販売記録を達成してその年度を締めくくる。

2003年1月3日

年明けからロールス・ロイス・ブランドが正式にBMWグループ所属となる。ロールス・ロイス・モーター・カーズ社(Rolls-Royce Motor Cars Limited)はグッドウッドの新拠点で、新時代の最初のモデルとしてロールス・ロイス・ファントムを発表。

2004年5月20日

中国北東の瀋陽で、合弁事業パートナーのブリリアンス・チャイナ・オートモーティブ・ホールディングス社(Brilliance China Automotive Holdings Ltd.)と共同運営の大東工場を開設。

2004年9月25日

パリのモンディアル・ド・ロトモビルBMW1シリーズを発表。これによりBMW特有の駆けぬける歓びが初めてコンパクト・セグメントでも体験できるようになる。

2005年5月13日

有名建築家のザハ・ハディットが設計したBMWライプツィヒ工場が開設。最初はBMW3シリーズを製造し、後に他のモデルも製造。

2005年9月7日

ダウ・ジョーンズ・サステナビリティ・インデックスで、BMWグループが初めて世界で最も持続可能性のある自動車メーカーに認定。

2006年9月13日

MINIの新世代モデルの生産開始と共にスウィンドン、ハムス・ホール、オックスフォードの拠点から成る英国のMINIプロダクション・トライアングルも稼働を開始。

2007年9月27日

BMW AGの取締役会は長期的に収益の得られる成長を目指した新しい企業戦略「Number ONE」を発表。

2007年10月17日

BMWヴェルト(BMW Welt)が開設。未来的なデザインで多目的に使用できる建築物は、比類ないブランド体験を提供。全世界からのお客様がブランド特有の雰囲気の中で新車を見ることができる。

2008年11月19日

ロサンゼルス・モーター・ショーで MINI E を発表。一般道でフィールド・テストを行うためのコンパクト・セグメントの電気自動車であり、持続可能なモビリティ・ソリューションを開発するための BMW グループのプロジェクト i の成果を公道で初めて体験できるクルマである。

2011年2月21日

BMW ヴェルトで新しいサブ・ブランド BMW i を紹介。このブランドを通じて電気自動車と革新的なモビリティ・サービスを開発。

2011年4月1日

BMW グループとシクスト株式会社 (Sixt AG) の合併事業として、プレミアム・カー・シェアリング・サービスの DriveNow がミュンヘンで開始される。

2011年9月1日

米国ワシントン州モーゼス・レイクで、BMW グループと SGL グループが共同運営するカーボン・ファイバー工場が稼働を開始。この工場から BMW i3 および BMW i8 の CFRP 製パッセンジャー・セル製造用の原料を提供。

2012年1月15日

MINI Countryman (MINI Crossover) をベースに耐久ラリー専用開発された MINI ALL4 Racing で、ドイツのプライベート・チーム X-raid がダカール・ラリーを制す。

2012年4月29日

BMW は 18 年の時を経てドイツ・ツーリング・カー選手権 (DTM) に復帰。10 月 21 日にホッケンハイムで 3 つのタイトルを手にしてカムバック・シーズンを終える。BMW M3 DTM に搭乗したカナダ出身のブルーノ・シュベングラーが DTM チャンピオンとなり、BMW はさらに、コンストラクターズ部門とチーム部門でも優勝。

2012年5月24日

BMW グループとブリリアンス・チャイナ・オートモーティブ・ホールディングス社が中国で共同運営する 2 つ目の生産施設として、瀋陽で鉄西工場が開設される。

2013年9月18日

BMW ライプツィヒ工場で BMW i3 の製造が開始される。それにより BMW グループは電気だけで走ることを前提にデザインされた世界初のプレミアム・エレクトリック・ビークルを送り出す。

2014年2月26日

BMW グループ・クラシックは新しい拠点への移転を告知するとともに、会社の歴史的な原点に戻ることを発表。ミュンヘンのモーサッハー通りの土地をクノール・ブレムゼ株式会社 (Knorr-Bremse AG) から購入し、最初の生産施設の一部を会社の所有地に戻す。

2014年6月5日

ミュンヘンの BMW ヴェルトで、プラグイン・ハイブリッド・スポーツ・カーBMW i8 の最初の市販車がお客様に手渡される。

2015年6月10日

BMW ヴェルトでニューBMW 7 シリーズを発表。この第六世代のラグジュアリー・サルーンはカーボン・コア・ボディ構造、BMW ジェスチャー・コントロール、リモート・コントロール・パーキングなどの比類ない革新技术を提供。

2015年12月6日

パリで行われた国連気候会議で、公共の充電用インフラストラクチャーの拡充における貢献に対して BMW i が国連「Momentum of Change」賞を受賞。これは自動車業界における国内および国際タイトルの中で唯一かつ最高の賞であり、BMW i3 には「グリーン・ステアリング・ホイール賞 (Grünes Lenkrad)」が、続いて BMW i3 と BMW i8 に「ワールド・グリーン・カー賞 (World Green Car Award)」が授与された。BMW i ブランドおよびその車両には市場導入段階ですでにこれらの賞が認定されていた。

2016年1月6日

ラスベガスのコンシューマー・エレクトロニクス・ショー (CES) において、「BMW i Vision Future Interaction」の研究例から、操作および自律走行の分野での先駆的なイノベーションを発表。

2016年3月7日

ミュンヘン・オリンピック・ホールで会社創立 100 周年を祝う記念式典を開催。