

Persbericht

7 maart 2016

De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.

De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.

Inhoudsopgave

1. De geschiedenis van BMW Group.	
100 jaar fascinatie voor mobiliteit. (samenvatting)	2
2. Altijd gekozen voor eigen koers.	
Creativiteit en lef om innovatieve oplossingen te kiezen.	10
3. Verantwoordelijkheid nemen en uitdagingen aangaan.	
Met volle kracht door hoogte- en dieptepunten.	16
4. Jezelf met de besten meten.	
Sportieve competitie als motivatie voor topprestaties.	21
5. Het juiste product op het juiste moment.	
De trends vóór zijn en toekomstgericht blijven.	26
6. Tijdlijn.	
100 feiten uit 100 jaar BMW.	30

Firma
BMW Nederland bv
BMW Group Company

Postadres
Postbus 5808
2280 HV Rijswijk

Bezoekadres
Einsteinlaan 5
2289 CC Rijswijk

Telefoon
(070) 41 33 222

Fax
(070) 39 07 771

Internet
www.bmw.nl
www.mini.nl

F001

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 2

1. De geschiedenis van BMW Group. **100 jaar fascinatie voor mobiliteit.** (samenvatting)

Op 7 maart 2016 viert BMW Group het honderdjarige bestaan van de onderneming. In de loop van deze tijd ontwikkelde BMW zich van een kleine vliegtuigmotorenfabrikant in het noorden van München tot een wereldwijd toonaangevende producent van premium auto's en motorfietsen – én bijbehorende financiële en mobiliteitsdiensten. BMW was en is een innovatief, toekomstgericht bedrijf. Tegenwoordig is BMW Group een internationale groep van ondernemingen met fabrieken in veertien landen en een wereldwijd verkoopnetwerk. BMW Group draagt veel bij aan de ontwikkeling van de mobiliteit van de toekomst.

In de geschiedenis van BMW Group hebben zeer uiteenlopende gebeurtenissen plaatsgevonden en zijn besluiten genomen die een blijvend effect hebben op de ontwikkeling van de onderneming en het karakter van BMW. De vernieuwende producten en de strategie zijn te danken aan een heldere visie en de moed om nieuwe dingen te proberen en nieuwe wegen in te slaan. De ambitie van BMW was en is om de lat steeds hoger te leggen en zich te meten met de besten. Daarbij koestert BMW het vermogen om uitdagingen het hoofd te bieden en daar sterker uit te komen.

De keuze voor nieuwe wegen naar innovatieve oplossingen.

Het alledaagse is voor BMW niet goed genoeg. Dat is al sinds de start van het bedrijf een bepalende factor bij de ontwikkeling van producten. De BMW IIIa-vliegtuigmotor uit 1917 was al uitzonderlijk sterk, betrouwbaar en efficiënt, ook op grote hoogte. Dat was te danken aan het solide basisontwerp van de zescilinder lijnmotor en het gebruik van lichtgewichtmaterialen in combinatie met innovatieve techniek voor de ontsteking en de carburateur.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 3

Eigenzinnig was ook de ontwikkeling van de eerste motorfiets van het concern. Terwijl andere fabrikanten hun motorfietsen opbouwden volgens de geometrie van een fiets, was de BMW R32 ontworpen rond het motorblok. De BMW R32 werd in 1923 gepresenteerd en was de eerste motorfiets die werd aangedreven door een tweecilinder boxermotor. De handmatig bediende versnellingsbak was direct aan het blok bevestigd en de aandrijfkrachten liepen niet via een riem of ketting naar het achterwiel, maar via een cardanas. Toepassing van deze componenten kenmerkt nog altijd de BMW motorfietsen met boxermotor van nu.

Toen BMW in 1928 ook autofabrikant werd, maakte het eerst kleine, conventionele modellen. Maar in 1933 brak BMW met alle conventies toen de BMW 303 de eerste middenklasser van BMW werd, voorzien van een zescilinder lijnmotor. De auto onderscheidde zich aan de buitenzijde van zijn tijdgenoten door de markante neus: de niervormige grille kenmerkt nog altijd de auto's van BMW. Minstens zo opzienbarend was het lage gewicht dankzij het buizenframe met dubbele, verticale profielen met een verlopende doorsnede – een noviteit in de auto-industrie. De ingenieurs van BMW logenstrafden daarmee de wijdverbreide overtuiging dat alleen zware auto's een stabiele wegligging konden hebben. De BMW 303 was licht, accelereerde vlot, remde probleemloos en had een veilig en wendbaar weggedrag. BMW patenteerde het bijzondere buizenframe en bleef zijn auto's zo licht mogelijk bouwen.

De BMW i-modellen zijn de nieuwste voorbeelden van intelligente lichtgewicht autobouw, innovatieve kracht en de voortdurende zoektocht naar originele oplossingen. De architectuur van de BMW i-modellen is specifiek ontwikkeld voor puur elektrische of plug-in hybride aandrijving. Het design combineert een aluminium chassis met een carrosserie vervaardigd uit met koolstofvezel versterkt kunststof (CFRP). De holistische benadering van BMW i zorgt ervoor dat BMW Group een voortrekkersrol blijft spelen bij de ontwikkeling van individuele mobiliteit van de toekomst.

Verantwoordelijkheid nemen, uitdagingen de baas zijn.

De productie van vliegtuigmotoren werd na de Eerste Wereldoorlog verboden en vanaf 1918 stond het BMW-logo voornamelijk op motoren voor trucks en boten, en vanaf 1920 ook op motorfiets-motoren. Een van de klanten was Bayerische Flugzeugwerke AG, die heel belangrijk zou blijken voor BMW. De vliegtuigfabrikant nam in juni 1922 de merkrechten, het BMW-logo, de

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 4

fabriek en de werknemers van BMW over. Het bedrijf wijzigde de naam in Bayerische Motoren Werke AG en daaruit ontwikkelde zich de onafhankelijke motoren- en autofabrikant. Aangezien Bayerische Flugzeugwerke AG op 7 maart 1916 werd opgericht, geldt deze datum als de oprichtingsdatum van het bedrijf BMW.

Kort na de herstart van Bayerische Motoren Werke richtten de inkopers van de Duitse overheid zich weer op vliegtuigmotoren voor het leger. Overeenkomstig met groot deel van de Duitse industrie streefden de managers van BMW naar een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering tegen de achtergrond van de politieke ontwikkelingen in Duitsland in de jaren dertig en veertig. BMW profiteerde enorm van de herbewapening van het Duitse leger. Vanaf 1939 werden veroordeelden, dwangarbeiders, krijgsgevangenen en gevangenen uit concentratiekampen tewerkgesteld in de fabrieken van BMW.

BMW nam zijn verantwoordelijkheid voor de gebeurtenissen tijdens het nationaalsocialisme en startte initiatieven die hebben bijdragen aan de bewustwording en het publieke debat. Toen in 1983 het boek 'BMW – eine deutsche Geschichte' uitkwam, was BMW Group het eerste Duitse bedrijf dat dit hoofdstuk van de geschiedenis openlijk ter discussie stelde. Verder onderzoek naar de periode 1933-1945 werd gedaan aan de hand van twee proefschriften uit 2005 en 2008. Daarnaast was BMW AG in 1999 een van de eerste begunstigers van de stichting 'Erinnerung, Verantwortung, Zukunft' die is opgericht om de dwangarbeiders van destijds schadeloos te stellen.

In de periode direct na de Tweede Wereldoorlog werd BMW gedwongen om alle aspecten van het bedrijf anders te benaderen. De eerste motorfiets die BMW na de oorlog op de markt bracht, de BMW R24, kwam pas in 1948 in München van de productielijn. De autoproductie startte pas in 1952 weer op en het verwachte succes bleef in de eerste jaren uit. Tijdens de jaarlijkse algemene aandeelhoudersvergadering van 1959 werd de verkoop van BMW aan Mercedes-Benz – die vrijwel rond was – op het laatste moment afgeblazen. Het herstructureringsplan dat onder leiding van grootaandeelhouder Herbert Quandt was ontwikkeld, was gebaseerd op de onafhankelijkheid van BMW AG, een nieuwe bedrijfsstructuur en nieuwe modellen. De doorbraak kwam met de BMW 1500, het eerste model van de 'Neue Klasse'. Binnen een paar jaar had BMW zich ontwikkeld van overnameprooi tot toonaangevende onderneming.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 5

In het begin van de jaren zeventig kwam met de oliecrisis een abrupt einde aan de voorspoed en BMW zette alles op alles om sterker uit de strijd te komen. In München werd BMW's nieuwe kantorencomplex – de viercilinder – en het BMW Museum geopend. Ook nam BMW de nieuwe fabriek in Dingolfing in gebruik. De BMW 5 Serie werd de opvolger van de 'Neue Klasse'-modellen en vanaf 1975 trok de vraag naar nieuwe BMW's weer aan. Het concern was perfect voorbereid, met nieuwe modellen, uitgebreide productiecapaciteit en een optimale verkooporganisatie.

In de vroege jaren negentig stond het BMW management wederom voor een moeilijke keuze. In 1994 had BMW besloten de Engelse Rover Group over te nemen om met een breder modellengamma een grotere klantengroep te bedienen. De exercitie werd geen groot succes. In 2000 verkocht BMW het Engelse merk weer, maar behield wel het merk MINI. Ondertussen was BMW opnieuw gereorganiseerd en waren de naam en de merkrechten van Rolls-Royce Motor Cars aangekocht.

Net voor het uitbreken van de wereldwijde financiële crisis van 2008 had BMW met de bedrijfsstrategie 'Number ONE' richtlijnen neergelegd voor duurzame winstgevende groei en waardevermeerdering op de lange termijn. De daarmee samenhangende maatregelen waren gericht op het versterken van BMW Group als een wereldwijd toonaangevende fabrikant van premium auto's en motorfietsen evenals aanbieder van premium financiële en mobiliteitsdiensten.

Jezelf met de besten meten: BMW's records en andere successen in auto- en motorsport.

Al in het begin van de twintigste eeuw beschouwden auto- en motorenfabrikanten wedstrijden als een ideale gelegenheid om met de prestaties van hun producten indruk te maken op het publiek. Het vestigen van records werd gezien als een andere manier om de technische vooruitgang in cijfers uit te drukken. In 1919 vestigde testpiloot Zeno Diemer een sensationeel wereldrecord door met een vliegtuig met een BMW IV-motor naar 9.760 meter hoogte te vliegen. BMW-motoren dreven ook de Dornier 'Wal' ('Walvis') aan, die in 1932 als eerste vliegboot rond de wereld vloog. En ook de 'rail-Zeppelin' (een gestroomlijnde locomotief

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 6

aangedreven door een enorme propeller) die het jaar ervoor met een snelheid van 230 km/u een wereldsnelheidsrecord voor railvoertuigen had gevestigd. BMW's fabrieksmotorcoureur Ernst Jakob Henne vestigde tussen 1929 en 1937 talloze wereldrecords op twee wielen. Zijn laatste record stond op 279,503 km/u. Pas veertien jaar later werd het gebroken. Ook recenter vestigde BMW nieuwe records, met als hoofddoel om BMW's innovatieve kracht te tonen. Op BMW's testcircuit in Miramas (Frankrijk) vestigde het prototype BMW H2R in 2004 negen records voor waterstofvoertuigen.

Het eerste racesucces voor BMW boekte ontwerper en coureur Rudolf Schleicher in 1924. Hij won de bergrace op de steile Mittenwalder Gsteig. De slogan 'Erprobt im Sport – bewährt in der Serie' kwam regelmatig terug dankzij talloze Duitse kampioenschappen en internationale successen. De overwinning van Georg Meier met een BMW motorfiets met compressor was in 1939 opmerkelijk. De Duitser was de eerste motorcoureur van buiten het Verenigd Koninkrijk die de winst pakte in de 500 cc-klasse van de Tourist Trophy (de Senior TT) op de Isle of Man. De Brit Jock West, die ook voor BMW reed, werd tweede. 75 jaar later deed de Noord-Ier Michael Dunlop hetzelfde als Meier en won de Senior TT op een BMW S 1100 RR.

'Schorsch' Meier zette na de oorlog het succes voort en won in 1947 het Duitse kampioenschap. De zijspanmotoren van zijn team – aangedreven door BMW motoren – wonnen tussen 1954 en 1974 in het zijspanwereldkampioenschap twintig titels voor constructeurs en negentien titels voor rijders. In 1980 zorgde de BMW R 80 G/S voor een sensatie in de off-road racerij door het Europese Off-Road kampioenschap te winnen, waarna BMW met de motor in 1981, 1983, 1984 en 1985 ook de winst in de rally Paris-Dakar pakte.

De eerste auto van BMW bewees zich ook al in de sport. Vier weken na zijn introductie won de BMW 3/15 PS de Coupe des Alpes. De legendarische BMW 328 maakte zijn publieksdebuut in 1936 op het circuit: Ernst Henne liet zien dat hij ook met vier wielen raad wist en pakte meteen de klassecijns in de Eifelrennen op de Nürburgring. Vier jaar later behaalde BMW zijn grootste zege tot dan toe: Fritz Huschke von Hahnstein en Walter Bäumer wonnen het algemeen klassement van de prestigieuze Mille Miglia in de BMW 328 Touring Coupé.

In de eerste jaren na de oorlog oogstte BMW slechts bescheiden autosportsuccessen. Hubert

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 7

Hahne won in 1966 met een BMW 2000 Ti het Europese Toerwagenkampioenschap. Hij was ook de eerste coureur die in een zogenoemde toerwagen een ronde van de Nordschleife van de Nürburgring binnen tien minuten aflegde. Dat BMW autosport steeds belangrijker vond, bleek wel uit de oprichting van BMW Motorsport GmbH in 1972. In de jaren daarop werden talloze successen behaald, vooral bij de toerwagens. Titels werden binnengebracht door de BMW 3.0 CSL, de BMW 635 CSi, de BMW 320 Group 5 en vooral de BMW M3 Group A – de succesvolste toerwagen ter wereld.

In 1982 betrad BMW de Formule 1, als motorleverancier voor Brabham. Al na een jaar kwam het eerste grote succes toen Nelson Piquet het wereldkampioenschap won. Het was de eerste wereldtitel voor een auto met een turbomotor.

In 2012 keerde BMW terug in het DTM (Deutsche Tourenwagen Masters). En meteen was er weer succes: Bruno Spengler werd in het eerste seizoen met de BMW M3 DTM-kampioen. BMW won ook bij de constructeurs en de teams de titel.

Het juiste product op het juiste moment.

De ontwikkeling van vliegtuigmotorenfabrikant, die vooral aan de overheid leverde, tot toonaangevende fabrikant van premium auto's, die wereldwijd gretig aftrek vinden, hangt nauw samen met de geschiedenis van persoonlijke mobiliteit in de afgelopen honderd jaar. Telkens weer slaagde BMW erin door met toepassing van de technische mogelijkheden en creativiteit in het bedrijf unieke, karakteristieke producten te ontwikkelen die voldoen aan de wensen en behoeften van de klant. BMW creëerde nieuwe segmenten in de markt en wist nieuwe doelgroepen aan te boren. Dat leidde tot duurzame groei en innovaties die uitgroeiden tot trends.

De groeiende burgerluchtvaart in de jaren twintig stimuleerde Bayerische Motoren Werke tot het ontwikkelen van bijzonder krachtige vliegtuigmotoren op basis van ontwerpen die zich ruimschoots hadden bewezen. De BMW VI vliegtuigmotor kwam in 1926 op de markt en werd wereldwijd geëxporteerd. Deze V12 was het succesvolste BMW product in de jaren twintig. De motor werd ook gebruikt in de Heinkel HE 70, die destijds de bijnaam 'Blitz' kreeg omdat het vliegtuig werd gezien als 's werelds snelste burgervliegtuig.

BMW introduceerde ook op het juiste moment, de juiste motorfiets. De BMW R 32 kwam in

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 8

1923 op de markt en bleek niet alleen veilig en sportief, maar ook uiterst betrouwbaar. De cardanas had als grote voordelen dat die nauwelijks sleet en minimaal onderhoud nodig had bij gebruik op de veelal onverharde wegen. BMW richtte zich op een gefortuneerder publiek toen het de ‘middenklasse’ BMW auto’s introduceerde. De BMW 326 uit 1936 – aangedreven door een zescilinder-in-lijnmotor met 37 kW (50 pk) – was een exclusieve auto, met veel interieurruimte en een hoogwaardige afwerking. Ongeveer 16.000 exemplaren zijn ervan gebouwd, waarmee het destijds de bestverkochte auto van BMW was. BMW zat op technisch en commercieel vlak op het juiste spoor met zijn gamma vliegtuigmotoren, motorfietsen en auto’s, maar de politieke ontwikkelingen in Duitsland in de jaren dertig deden de positie van het merk in het buitenland geen goed en de uitbreiding van het productgamma moest plotseling stoppen.

In het naoorlogse Duitsland weerspiegelde de BMW Isetta de tijdgeest van het Wirtschaftswunder West-Duitsland. Meer dan 160.000 exemplaren van de zogenoemde ‘Motocoupé’ werden verkocht. Het tweezittertje was zelfs in de VS in trek. De BMW 700 kreeg een sportief imago en werd in 1959 eerst als Coupé geïntroduceerd en kort daarop ook als tweedeurs sedan. Het succes van dit model maakte het voortbestaan van BMW mogelijk. In 1961 introduceerde BMW de 1500, een model dat een hiaat in het BMW gamma opvulde en waar klanten naar uitkeken. De strategen bij BMW zagen dat er behoefte was aan kwalitatief hoogstaande middenklasse sedans. De ontwerpers kwamen met een gestroomlijnde vierdeurs sedan met een krachtige viercilindermotor en een geavanceerd onderstel. Deze ‘Neue Klasse’ werd symbolisch voor verfijnde individualiteit. Zijn speciale karakter ontleende het model aan zijn comfort en sportiviteit. In 1965 introduceerde BMW de krachtigste versie tot dan toe, de BMW 1800 TI/SA. Een uitstekend uitgangspunt voor deelname aan autosport – sterker nog, Adrian van Hooydonk, Senior Vice President BMW Group Design, racet er vandaag de dag nog steeds mee. De nieuwe slogan die BMW destijds introduceerde voor de ‘Neue Klasse’ en nu nog steeds gebruikt, is ‘Freude am Fahren’ en ‘BMW maakt rijden geweldig’. Dat beschrijft nog altijd de basis van het succes van BMW, de ultieme rijmachine.

Zeven jaar later was dit idee van de ‘ultieme rijmachine’ ook het leidende principe voor BMW motorfietsen. BMW had al de BMW R 50/5, de BMW R 60/5 en de BMW R 75/5 uitgebracht en motorrijden werd steeds meer ingezet als prettige vrijetijdsbesteding – vooral de sportieve toermotoren van BMW. In 1980 kwam BMW opnieuw met een noviteit voor de motorenmarkt.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 9

De BMW R 80 G/S touring enduro motorfiets was de eerste van een nieuwe categorie motoren die op alle wegen en alle soorten ondergrond ultiem rijplezier bieden.

In 1999 zorgde BMW met een nieuw concept voor sensatie op de automarkt. Nog voordat de SUV wereldwijd populair werd, lanceerde BMW de X5 op de North American International Auto Show in Detroit. De BMW X5 combineerde de voor BMW kenmerkende dynamische prestaties op de weg met een hoge zitpositie en vierwielaandrijving. Met de BMW X5 was het segment van de Sports Activity Vehicle geboren en BMW bracht het concept ook over op andere modellen. Het gamma omvat nu vijf X-modellen, waarvan twee Sports Activity Coupés, waarmee BMW wederom een nieuw concept introduceerde en een nieuw segment opende.

Aan het begin van de volgende eeuw BMW historie speelt BMW Group ook weer een pioniersrol met de ontwikkeling van een vorm van mobiliteit die onafhankelijk is van fossiele brandstoffen en vrij van lokale emissies. Sinds 2013 belichaamt BMW i 'the Ultimate Driving Machine' in de vorm van een volledig elektrische premium auto. Bovendien biedt de plug-inhybride BMW i8 sinds 2014 de mogelijkheid om de toekomst van de sportauto nu al te ervaren.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 10

2. Altijd gekozen voor eigen koers. **Creativiteit en lef om innovatieve oplossingen te kiezen.**

Rijswijk. Het eerste product met de merknaam BMW was een vliegtuigmotor met een cilinderinhoud van 19 liter en een topvermogen van 136 kW (185 pk). Deze BMW IIIa werd in 1917 ontwikkeld door Max Friz, destijds hoofd design. De motor was gebaseerd op het principe van een “overbemeten, hoge-compressiemotor voor gebruik op grote hoogte”. Friz focuste van meet af aan op het bereiken van maximaal vermogen, betrouwbaarheid en efficiency. Hij combineerde diverse technische oplossingen die al beschikbaar waren, met innovatieve details, zoals aluminium zuigers en een speciale carburateur die de piloot in staat stelde handmatig de brandstoftoevoer aan te passen aan de ijle lucht op grote hoogte. De zes cilinder-in-lijn krachtbron leverde daardoor optimaal vermogen precies waar dat nodig was – op een hoogte van zo’n 2.000 meter. De BMW IIIa werd al snel beschouwd als ’s werelds beste vliegtuigmotor.

De BMW IIIa en de opvolgende motoren hadden innovaties die precies voldeden aan de eisen. Begin jaren twintig werden de basisprincipes ook toegepast bij de ontwikkeling van motoren voor gebruik in trucks, bussen, tractoren en boten. Het concept is ook gehanteerd voor de nieuwe ‘Bayern Kleinmotor’, bedoeld voor motorfietsen. Diverse fabrikanten in Duitsland en Oostenrijk gebruikten de tweecilinder boxermotor voor hun tweewielers, waaronder de Bayerische Flugzeugwerke AG. Net als de Bayerische Motoren Werke mocht deze fabrikant zich in de periode na de Eerste Wereldoorlog niet langer bezighouden met vliegtuigproductie en waardoor ze zich toe moest leggen op diverse andere producten, onder meer op een motorfiets met de naam Helios.

De nieuwe verbintenis bleef niet beperkt tot het leveren van motoren. In juni 1922 nam Bayerische Flugzeugwerke AG de merkrechten inclusief het BMW-logo, de productiefaciliteiten en de medewerkers over. Het bedrijf verzekerde zich daarmee van de knowhow en ontwerpen voor de motoren. De onmiddellijke naamsverandering naar Bayerische Motoren Werke AG maakte meteen de weg vrij voor verdere uitbouw van het bedrijf tot een onafhankelijke motoren- en voertuigproducent. De oprichtingsdatum van Bayerische Flugzeugwerke AG, 7 maart 1916, wordt dan ook beschouwd als de dag waarop BMW is opgericht.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 11

Robuust concept, innovatief, hoog niveau van betrouwbaarheid.

De nieuwe start en de erkende kwaliteit van de motoren waren een prima voedingsbodem voor de plannen om een complete motorfiets te construeren. Hoofddesigner Max Friz had al haarscherp voor ogen hoe die gestalte moest krijgen, met een robuust basisconcept, beproefde techniek en de invoering van innovatieve ideeën. Terwijl andere fabrikanten in die tijd nog waren gefocust op de geometrie van fietsen, ging Friz bij de ontwikkeling van de BMW R 32 uit van de motor en aandrijving – een tweecilinder boxermotor met een inhoud van 500 cc met daaraan gekoppeld de handbediende versnellingsbak en een cardanas in plaats van een riem- of ketting. Hiermee legde hij de basis voor de toekomst. Tot op de dag van vandaag is dit concept kenmerkend voor alle BMW motorfietsen met boxermotor.

De BMW R 32 werd van meet af aan in de markt gezet als een premium product vanwege het complexe designprincipe. De hoge prijs werd gerechtvaardigd door het veilige rijkarakter, de kwaliteit en de betrouwbaarheid. Door dit concept kreeg het merk al gauw de reputatie van producent van bijzonder hoogwaardige motorfietsen. In 1929 zette het bedrijf opnieuw de toon met nieuwe 750 cc modellen. Het innovatieve frame van geperst staal zorgde voor ongekend hoge rijstabiliteit en een krachtig voorkomen. Het uiterlijk stond aan de basis van de ‘Duitse School’ van motorfietsbouw, wat weer afstraalde op hele bedrijfssector in Duitsland.

Enkele jaren later zorgden de BMW ingenieurs alweer voor een sensatie – dat wil zeggen op het circuit, waar een nieuwe machine met een 500 cc boxermotor de ene na de andere race won. Die racer stond aan de basis van de BMW R 5, die in 1936 werd uitgebracht en aan motorrijden op de openbare weg een sportieve dimensie toevoegde. Niet in de laatste plaats door de nieuwe boxermotor die nu 18 kW (24 pk) leverde en doordat voor het eerst een stalen buizenframe met deels conische, ovale buizen werd toegepast. Hiervoor gebruikten de productie-experts een innovatieve lasmethode met inert gas. Deze rekende af met de nadelen van de vroegere gesoldeerde verbindingen: de kans op breuk bij excessieve belasting. Het nieuwe frame ging uitstekend samen met de telescopische voorvork die BMW eerder als primeur presenteerde op de in serie geproduceerde R 12 en R 17. De handbediening van de versnellingsbak maakte plaats voor voetschakeling, die het sportieve karakter versterkte omdat deze manier van schakelen tot dan toe alleen bij racers was te zien. Ook de achterrem kon nu ook met de voet

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 12

worden bediend. Het sportieve karakter was ook van het design af te lezen. Als elegant sportmodel onderscheidde de R 5 zich van zijn tijdgenoten.

Eigen koers: lichtgewicht constructies als succesfactor.

BMW kwam in aanraking met autoproductie door de overname van Fahrzeugwerke Eisenach in 1928. Deze fabriek produceerde de Dixi 3/15 PS onder licentie op basis van de Engelse Austin Seven. Dit werd al gauw de meer geavanceerde BMW 3/15 PS, die werd vervangen door de zelf vormgegeven BMW 3/20 PS. De in 1933 op de Autoshow van Berlijn gepresenteerde BMW 303 liet bij uitstek de verdere ambities zien. Met dit model, voorzien van een nieuwe zes cilinder motor en een ruimer interieur, bewoog BMW naar de hogere segmenten. De licht achterover hellende grille was in tweeën gedeeld – de eerste variant met de typische BMW nieren die alle huidige modellen ook kenmerken. Het toonaangevendste ontwerpdetail werd echter aan het oog onttrokken: het buizenframe met dubbele verticale buizen met verschillende doorsneden en diverse dwarsverbindingen dat bijdroeg aan het exceptioneel lage gewicht van de BMW 303. Met deze constructie koos BMW hoofdontwerper Fritz Fiedler met zijn team een fundamenteel ander uitgangspunt dan gebruikelijk was in de automobielbouw. De heersende gedachte was dat alleen zware auto's stabiel en veilig konden rijden. De BMW 303 was daarentegen licht, waardoor hij vlot accelereerde, direct stuurde en een lichtvoetige wegligging had, waarbij hij ook nog eens moeiteloos remde.

Opnieuw leidde het varen van een heel eigen koers tot succes. Gewichtsoptimalisatie werd een basisprincipe in de ontwikkeling van BMW auto's. Slimme lichtgewichtconstructies en karaktertrekken zoals de grille met de BMW nieren, de zes cilinder lijn motor en de proporties met een lange motorkap en een grote wielbasis zijn kenmerkende eigenschappen van het merk.

Innovatiekracht als handelsmerk.

In de naoorlogse periode genoot BMW AG ook een goede reputatie als producent van auto's van hoge kwaliteit met geavanceerde technische details. Het management maakte hiervan handig gebruik bij de stap naar de luxe topklasse met de BMW 501. Samen met uitbundige stylingcontouren en een genereus interieur bood dit in 1951 geïntroduceerde model een niveau van verfijning die bij de gefortuneerde doelgroep in de smaak moest kunnen vallen. Alleen kwam het hierbij passende prestatieniveau pas in 1954 toen BMW de zogenoemde 'Barok-engel'

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 13

uitbracht met een achtcilindermotor met een blok en cilinderkop van aluminium. Het was de eerste van aluminium gemaakte V8 in een productiemodel. De krachtigste uitvoering leverde 110 kW (150 pk) en zat in de BMW 507 roadster. Een legendarisch model dat in 1955 werd gepresenteerd.

Door een beperkte vraag naar exclusieve en dure modellen leidde deze demonstratie van innovatieve kracht dit keer echter niet tot de beoogde verkoopcijfers in de jaren vijftig. De verkoopimpuls moest komen van de middenklassemodellen. In 1961 werd de eerste van een nieuwe modelreeks gepresenteerd met elementen die liefhebbers in deze klasse wisten te waarderen. De BMW 1500 (de 'Neue Klasse') viel op door een heel eigen profiel voor een vierdeurs sedan met de focus op een sportieve rijstijl. De nieuwe viercilindermotor leverde 59 kW (80 pk) en vereiste superbenzine. Het onderstel omvatte McPherson-veerpoten voor en een semi-onafhankelijk achterwielophanging voor een zo neutraal mogelijk stuurgedrag. Innovatieve banden met een lage wang waren beter bestand tegen de zijwaartse krachten en grote remmen zorgden voor een optimale vertraging. Voor het eerst was ook de slogan 'BMW maakt rijden geweldig' onderdeel van de advertenties. In 1971 kwam de laatste versie van de nieuwe reeks middenklassers uit, met een vermogen van 96 kW (130 pk).

Motoren en onderstel van de nieuwe serie werden ook gebruikt voor de legendarische tweedeursversie van 1966. De wielbasis was vijf centimeter korter en de compactere afmetingen hadden een positief effect op de wegligging van de BMW 02 Serie. De spectaculairste versie was de BMW 2002 turbo. Het was de eerste in serie geproduceerde Europese auto met een turbomotor. De terugkeer naar de automobiele topklasse was ook te danken aan innovatieve motortechniek. De zescilinder lijnmotoren die in 1968 in de BMW 2500 en BMW 2800 werden geïntroduceerd hadden een innovatieve vorm van de verbrandingsruimte. Ze hadden ook een stijve, gesmede, zeven maal gelagerde krukas met twaalf contragewichten, waardoor de zescilinder de voor BMW zo karakteristieke smeulende loop had.

Premium, sportief, technisch vooruitstrevend en innovatief – dat waren de kenmerken waarmee BMW zijn eigen positie in de autowereld omschreef en het unieke karakter van zijn modellen definieerde. Het continue speuren naar baanbrekende technologie bleef heel belangrijk. Dat bleek wel uit de oprichting van een aantal geavanceerde divisies, zoals BMW Technik GmbH in

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 14

1985 en het Research and Innovation Centre (FIZ, Forschungs- und Innovationszentrum) dat werd geopend in 1990.

Begin 1987 werd de tweede generatie van de 7 Serie gepresenteerd op de Autosalon van Genève. De BMW 750i, het absolute topmodel binnen deze reeks en het modellengamma, was de eerste twaalfcilinder die sinds 1930 van een Duitse productielijn rolde. Slechts zes maanden later beleefde de BMW Z1 zijn première. Een roadster, ontwikkeld bij BMW Technik GmbH met een stalen monocoque chassis verpakt in een kunststof huid, met portieren die in de dorpel verzonken. In 2000 verscheen een andere open creatie ten tonele. De BMW Z8 Roadster met zijn intrigerende design had een krachtige V8 van 295 kW (400 pk). Het zelfdragende aluminium space frame maakte de roadster exceptioneel stijf en licht.

Voorloper in efficiency en connectiviteit.

Dankzij de model- en techniekontwikkeling vanuit het oogpunt van EfficientDynamics is BMW ook nu in staat een eigen succesvolle weg te bewandelen. Nieuwe modellen bieden hierdoor steeds meer rijdynamiek, terwijl brandstofverbruik en emissies verder dalen. Dat is mogelijk door continue winst op het vlak van slimme lichtgewichtconstructies en verfijnde rijassistentietechnologie. Maar ook dankzij zeer geavanceerde oplossingen om de luchtweerstand te verlagen, dankzij componenten die zijn ontworpen in het in 2009 geopende Aerodynamic Test Centre.

BMW Group was ook de eerste met toonaangevende innovaties op het vlak van bediening en connectiviteit. Het revolutionaire iDrive controlesysteem werd geïntroduceerd in de vierde generatie van de BMW 7 Serie. Vandaag de dag wordt dit systeem beschouwd als de compleetste, meest gebruiksvriendelijke en veiligste bediening van communicatie- en infotainmentfuncties in de auto. Het concept wordt nu ook door andere fabrikanten toegepast. De nieuwste generatie van dit systeem biedt het unieke BMW Gesture Control, waarmee functies door middel van gebaren zijn te bedienen. BMW was in 2004 ook de eerste met een Head-Up Display in een in serie geproduceerde auto. En ook de eerste die al in 2008 onbelemmerd toegang tot internet mogelijk maakte.

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 15

Puur rijplezier op twee wielen.

Exclusieve innovaties bij motorfietsen heeft BMW AG buitengewoon veel voordeel opgeleverd. Daardoor is volop geprofiteerd van de sinds 1970 groeiende belangstelling voor motorrijden. In 1976 werd de BMW R 100 RS gepresenteerd die als eerste productiemodel was getooid met een in de windtunnel ontworpen kuip. Zijn revolutionaire uiterlijk zorgde ook voor meer comfort bij het rijden op hoge snelheid. De al even innovatie enkelvoudige swingarm achter, of monolever, bezorgde de in 1980 uitgebrachte BMW R 80 G/S unieke rijeigenschappen op verharde en onverharde wegen. Dit model is de grondlegger van het nu bijzonder populaire segment van touring Enduros. In 1988 was BMW de eerste die een motorfiets met ABS leverde en in 1991 de eerste met een drieweg-uitlaatgaskatalysator op een motorfiets. De in 1994 gepresenteerde BMW R 1100 RS leidde tot een fundamentele verandering op het gebied van motorfietsontwerpen. In dit model fungeerde het motorblok als dragend deel voor alle andere componenten. Een hoofdframe was niet meer nodig.

De eerste premium auto's met een consistente focus op duurzame mobiliteit.

Bijna tachtig jaar na de komst van de eerste auto met slimme, gewichtsbesparende ontwerpen betrad BMW Group nieuw terrein met het merk BMW i, dat consistent is gericht op duurzaamheid. De compleet nieuwe LifeDrive-architectuur, ontwikkeld voor de BMW i modellen, bestaat uit een aluminium chassis (Drive Module) en een passagierscompartiment (Life Module) van met koolstofvezel versterkt kunststof (CFRP). Het eerste bouwconcept dat puur was ontworpen voor elektrisch aangedreven of plug-in hybrideauto's.

Deze totale benadering was louter gericht op het bereiken van een zo laag mogelijk gewicht en een vooruitstrevend design. Het gebruik van CFRP en aluminium compenseert het gewicht van de batterijen. Die zijn in de vloer geïntegreerd, waardoor ze zo min mogelijk ruimte innemen en een laag zwaartepunt creëren en zodoende bijdragen aan de rijdynamiek. BMW i zoekt duurzaamheid tevens in innovatief gebruik van natuurlijke en recyclebare materialen, ook in het productieproces zelf. Bij de productie van het koolstofvezel, de basis van CFRP, en de assemblage van de BMW i modellen wordt louter elektriciteit van hernieuwbare bronnen gebruikt. De kennis die daarmee wordt opgedaan past de BMW Group toe bij verdere ontwikkeling van een duurzame vorm van individuele mobiliteit die niet meer afhankelijk is van fossiele brandstoffen.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 16

3. Verantwoordelijkheid nemen en uitdagingen aangaan. Met volle kracht door hoogte- en dieptepunten.

De eerste economische successen die het merk boekte met voertuigen met het BMW-logo waren niet alleen te danken aan hun technische kwaliteiten. Zij waren vooral succesvol vanwege de grote vraag naar vliegtuigmotoren die de Eerste Wereldoorlog genereerde. De nieuwe start na het Verdrag van Versailles was op dezelfde wijze juist moeilijk, omdat het verdrag korte metten maakte met de productie van oorlogstuig. De BMW-ingenieurs zagen mogelijkheden in de productie van motoren voor vrachtwagens, boten, landbouwwerktuigen en motorfietsen. Het bedrijf was zich met de productie van motorfietsen en auto's net op de consument gaan richten toen vliegtuigmotoren plotseling opnieuw centraal kwamen te staan door grote orders vanuit de overheid.

Net als een groot deel van de Duitse industrie werden de managers bij BMW geleid door de ambitie hun bedrijven zo efficiënt mogelijk te laten draaien. Tegelijkertijd hadden ze te maken met de veranderende politieke verhoudingen van de jaren 30 en 40. Het bedrijf had veel voordeel bij de enorme vraag naar militair materieel. In opdracht van het Nationaal Socialistische regime werd de productie van voertuigen voor consumenten tot een minimum beperkt, terwijl die van vliegtuigmotoren de hoogste prioriteit kreeg. En dit was niet de enige factor die van invloed was. Poolse krijgsgevangenen werden vanaf december 1939 aan het werk gezet om de productiecapaciteit op te voeren. Vlak daarna was het ook de beurt aan veroordeelde gevangenen, dwangarbeiders, krijgsgevangenen uit andere landen en gevangenen van concentratiekampen.

Dwangarbeid en militaire productie onder het Nationaal Socialistische regime: BMW neemt deel aan het publieke debat.

De positie van BMW als wapenproducent in aanloop naar de Tweede Wereldoorlog en tijdens de oorlog, evenals een spoor van menselijk leed door dwangarbeid, wierpen een donkere schaduw over de geschiedenis van de onderneming. BMW was traag in het erkennen van dit deel van zijn historie, vooral omdat de juridische processen na de oorlog onbevredigend verliepen. De BMW Group nam zijn verantwoordelijkheid voor de misdaden tijdens het Nationaal Socialisme en is tot op de dag van vandaag bezig met de verzoening. Tot de maatregelen behoren activiteiten die

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 17

bijdragen aan het oproepen van bewustzijn en publiek debat.

Toen in 1983 het boek 'BMW, eine deutsche Geschichte' ('BMW – een Duitse geschiedenis') verscheen, was BMW de eerste Duitse industriële onderneming die dit hoofdstuk uit zijn geschiedenis opende voor debat. Andere publicaties volgden snel, waaronder twee dissertaties van de hand van twee onafhankelijke historici die onderzoek deden naar de rol van het concern tussen 1933 en 1945. BMW AG behoorde ook tot de initiatiefnemers van de stichting 'Erinnerung, Verantwortung, Zukunft' (herinnering, verantwoording, toekomst), opgericht in 1999, om de slachtoffers van dwangarbeid te compenseren.

Een nieuw begin op twee en vier wielen.

In de nasleep van de oorlog moest het bedrijf zich onmiddellijk in alle aspecten vernieuwen. Sommige productievestigingen waren vernietigd of ontmanteld en er waren geen mogelijkheden de bedrijfsonderdelen onder controle te krijgen die na de oorlog onder Sovjetbewind stonden. De eerste naoorlogse motorfiets in de vorm van de BMW R24 rolde pas in 1948 van de productielijn in München. De productie van auto's startte pas in 1952, maar het verwachte succes liet nog op zich wachten. Grote sedans als de BMW 501, ook wel bekend als de 'Barokengel', beloofden winstmogelijkheden, maar haalden niet de beoogde verkoopaantallen. Hoewel BMW meer dan 160.000 exemplaren van de kleine Isetta verkocht, kon ook dit succes niet voorkomen dat het bedrijf in de rode cijfers geraakte. Dat duurde tot 1959, toen een nieuw compact model met de naam BMW 700 de hoop van de ingenieurs en salesmedewerkers vervulde.

Herstructurering in plaats van verkoop – de 'Nieuwe klasse' zorgt voor nieuwe successen.

Het perspectief dat het nieuwe model schetste door zijn onmiddellijke populariteit, overtuigde ook Herbert Quandt om zijn aandeel in het bedrijf BMW uit te breiden. Hij reageerde daarmee eveneens op de roep van een aantal kleine aandeelhouders om het bedrijf onafhankelijk te houden. Op de aandeelhoudersvergadering van BMW in december 1959 werd hiermee de overname door Daimler-Benz AG, die zo goed als beklonken was, op het laatste moment voorkomen. Onder auspiciën van Quandt werd in plaats daarvan een herstructureringsplan opgezet dat de onafhankelijkheid van BMW moest versterken en nieuwe structuren en modellen

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 18

moest ontwikkelen.

Het succes van de BMW 700 vormde de basis van een nieuw begin, waarvan de doorbraak in 1961 volgde met de BMW 1500. Dit was het eerste model van de 'Nieuwe klasse'. De autoproductie werd naar een hoger niveau getild met sportieve, middenklasse sedans en modellen uit de 02-serie die vanaf 1966 werden geïntroduceerd. In slechts enkele jaren tijd was het bedrijf omgetoverd van een overnameprooi tot toonaangevende onderneming. Al in 1963 schreef BMW zwarte cijfers en het betaalde het daaropvolgende jaar opnieuw dividend uit aan zijn aandeelhouders. In 1966 nam BMW autofabrikant Glas over. Dit merk was van de bouw van landbouwmachines gegroeid naar de productie van de kleine Goggomobil en modellen in hogere klassen. Door deze overname verkreeg BMW nieuwe productielocaties in Dingolfing en Landshut die geleidelijk in het eigen netwerk werden geïntegreerd. In 1968 doorbrak de omzet van het bedrijf de barrière van één miljard D-mark.

BMW overwint oliecrisis en richt zich op internationale toekomst.

De stijgende lijn kwam begin jaren 70 tot een abrupt einde door de oliecrisis. Terwijl snelheidslimieten en verboden om op zondag te rijden een sterke invloed hadden op het publiek en er zelfs werd gesproken over het op de bon zetten van brandstof, dachten de managers van BMW na over manieren om sterker uit deze moeilijke tijd te komen. Het merk introduceerde nieuwe modellen, verzekerde zich van extra productiecapaciteit en verbeterde de dealerstructuur in Duitsland. Internationaal werd de horizon verbreed door op strategische plaatsen nieuwe verkoopkanalen op te zetten.

De gebeurtenissen van 1973 zijn symbolisch voor het gegroeide zelfvertrouwen. Dit was het jaar dat de 'viencilinder' in München in gebruik werd genomen. Het nieuwe administratieve hoofdkantoor was opgebouwd uit vier cilindrische gebouwen en werd samen met het BMW museum officieel geopend. Het opvallende gebouw was op tijd klaar voor de Olympische Spelen van 1972. In Dingolfing werd bovendien een nieuwe fabriek in gebruik genomen en BMW presenteerde de 5 Serie als opvolger van de 'Nieuwe klasse'. In Zuid-Afrika nam BMW een fabriek over, waarmee de eerste productielocatie buiten Duitsland een feit was. In Frankrijk opende BMW de eerste van een serie import-organisaties, gericht op de verkoop van BMW's. Twee jaar later, toen de vraag naar nieuwe auto's weer toenam, stond BMW er perfect voor met

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 19

een serie nieuwe modellen, een uitgebreide productiecapaciteit en een verbeterde verkoopstructuur.

Van herstructurering na overname Rover tot 'Number ONE' strategie.

Aan het begin van de jaren 90 namen de managers van BMW opnieuw een belangrijke stap. In 1994 werd de Britse Rover Group overgenomen om met een breder modellenaanbod nieuwe doelgroepen aan zich te binden. Het was helaas geen succes. In 2000 werd de Rover Group weer verkocht. BMW hield aan deze stap echter wel het sterke merk MINI over. Ondertussen was BMW geherstructureerd en had het de merknaam en de rechten van Rolls-Royce Motor Cars gekocht. Beide merken werden met succes binnen het bedrijf opgenomen. Als 's werelds eerste premium merk in het compacte segment ontwikkelde MINI zich als een icoon op het gebied van rijplezier en individuele expressie. Rolls-Royce herwon zijn oude glorie als de maatstaf van perfectie op vier wielen.

De internationale focus van BMW Group ontwikkelde zich verder door de uitbreiding van het wereldwijde productienetwerk. Hiermee wapende BMW zich tegen wisselende valutakoersen en kon het inspelen op individuele markten. Op basis van het credo 'productie volgt de markt' zette BMW fabrieken op in Amerika en China. In 1994 werd een fabriek geopend in Spartanburg, South Carolina. Deze vestiging kreeg al snel internationaal belang als ontwikkelingscentrum voor de BMW X-modellen die in Noord-Amerika bijzonder populair zijn. In 2004 werd samen met automotive partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd. een productievestiging in het Chinese Shenyang geopend om de lokale markt te bedienen.

Net voor het uitbreken van de financiële crisis in 2008 had de 'Number One' bedrijfsstrategie de principes van duurzaamheid, winstgevendheid en lange termijn-rentabiliteit gedefinieerd. Tot de maatregelen die hiermee gemoeid waren, behoorden uitbreiding van het aantal diensten op basis van individuele mobiliteit. Hiermee versterkt de BMW Group zijn positie als wereldwijd toonaangevende premium fabrikant van auto's en motoren, evenals als aanbieder van premium financieringsmogelijkheden en mobiliteitsdiensten.

Dankzij de consistente toepassing van EfficientDynamics-technologie heeft BMW Group de CO₂-uitstoot voor de voertuigen van de verschillende merken aanzienlijk weten te reduceren.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 20

Daarnaast neemt BMW Group zijn verantwoordelijkheid ten opzichte van grondstoffengebruik door een conservatieve benadering te volgen. Vanaf begin 2014 wordt meer dan de helft van de door BMW Group gebruikte energie opgewekt uit hernieuwbare bronnen. Daarnaast heeft de introductie van BMW i gezorgd voor een holistische benadering van duurzame mobiliteit binnen EfficientDynamics. BMW Group neemt ondertussen een toonaangevende positie in op het gebied van individuele mobiliteit door de introductie van aantrekkelijke, elektrisch aangedreven voertuigen en plug-in hybrides, innovatieve diensten en een consistente invoering van doelstellingen op het gebied van duurzaamheid in het gehele ontwikkelings- en productieproces.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 21

4. Jezelf met de besten meten.

Sportieve competitie als motivatie voor topprestaties.

Al vanaf het begin van de twintigste eeuw werden race-evenementen door fabrikanten van motorfietsen en auto's gezien als de ideale gelegenheid om met hun modellen indruk te maken op het grote publiek. Het vestigen van nationale en internationale records werd van meet af aan beschouwd als bewijs van geavanceerde technologie. Zo zorgde testrijder Zeno Diemer in juni 1919 bijvoorbeeld voor een sensatie door een wereldhoogterecord voor vliegtuigen te vestigen. Hij steeg op van Münchens vliegveld Oberwiesenfeld in een vliegtuig dat was gebouwd door Deutsche Flugzeugwerke en werd aangedreven door een BMW IV vliegtuigmotor, om uiteindelijk naar een hoogte van 9.760 meter te stijgen.

Enkele maanden later vestigde Diemer een nieuw record voor burgervliegtuigen. Op 13 september 1919 steeg hij met acht passagiers aan boord naar een hoogte van 6.750 meter in zijn Junkers F 13, aangedreven door een BMW IIIa vliegtuigmotor. Tussen juli en november 1932 vlogen Walter von Gronau en zijn crew met de Dornier 'Wal' (walvis) met BMW-motor als eersten rond de wereld in een vliegende boot – een afstand van 44.800 kilometer die in 254 uur werd afgelegd. De door spoorpionier Franz Kruckenberg ontworpen 'rail Zeppelin' – een gestroomlijnde locomotief met aan de achterzijde een enorme propeller aangedreven door een BMW-motor – vestigde met een snelheid van 230 km/h een nieuw wereldrecord voor spoorvoertuigen op een 12 kilometer lang traject tussen Ludwigslust en Wittenberg.

Ook op twee wielen werden snelheidsrecords gerealiseerd: BMW-fabriekscoureur Ernst Jakob Henne wist er zelfs meerdere op zijn naam te schrijven tussen 1929 en 1937. De fabrikant gebruikte deze records voor advertenties met de slogan 'BMW – de snelste motorfiets ter wereld'. Bij zijn laatste record liet Henne op een afgesloten stuk snelweg in de buurt van Frankfurt een snelheid van 279,503 km/h noteren. Het record dat met de gestroomlijnde machine met 500 cc sterke compressormotor werd gevestigd, hield 14 jaar stand. Ook recenter werden records gevestigd met als doel de innovatiekracht te etaleren. Zo liet een BMW H2R prototype op BMW's testcircuit in het Franse Miramas in september 2004 negen records voor waterstofauto's sneuvelen.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 22

Vroege reclameslogan: ‘Getest in de sport –bewezen in de serieproductie’.

Het eerste racesucces voor BMW werd behaald in februari 1924. Die dag wist ontwerper en coureur Rudolf Schleicher de heuvelklim op de steile Mittenwalder Gsteig te winnen. De reclameslogan ‘Getest in de sport –bewezen in de serieproductie’ (‘Erprobt im Sport – bewährt in der Serie’) werd veelvuldig gebruikt toen talloze Duitse kampioenschappen werden gewonnen en de eerste internationale successen werden behaald. De overwinning van Georg Meier met een BMW-racemotor met compressormotor in 1939 vormde daarbij een belangrijke mijlpaal. Meier was de eerste niet uit Groot-Brittannië afkomstige coureur die de 500 cc-klasse – ook wel bekend als de Senior TT – op het Isle of Man wist te winnen. De Britse coureur Jock West, die ook voor BMW reed, eindigde op de tweede plek. Exact 75 jaar later stapte de Noord-Ierse coureur Michael Dunlop in Meiers voetsporen, toen hij met een BMW S 1000 RR de Senior TT-klasse wist te winnen.

Georg Meier bleef in de periode na de Tweede Wereldoorlog in de ‘winning mood’. Hij won in 1947 het Duitse kampioenschap. Bijzonder indrukwekkend waren de door BMW-motoren aangedreven motorfietsen van het raceteam in het Sidecar Combination World Championship: tussen 1954 en 1974 werden liefst twintig constructeurstitels en negentien rijderstitels behaald. In 1980 zorgde de BMW R 80 G/S eveneens voor een sensatie met de eerste overwinning bij off-road races. Na het winnen van het European Off-road Championship werden overwinningen behaald in de rally Parijs-Dakar in 1981, 1983, 1984 en 1985. In 1999 en 2000 werden eveneens overwinningen behaald bij de meest spectaculaire endurance races ter wereld voor motorfietsen met eencilindermotor.

Van Golden Alpine Trophy tot overwinning in de Mille Miglia.

De eerste auto die werd gebouwd door BMW AG bewees zijn sportieve kwaliteiten van meet af aan. Slechts vier weken na de verkoopstart wist de BMW 3/15 PS de International Alpine Rally te winnen. Deze rally was opgezet als een betrouwbaarheidstest over een afstand van 2.650 kilometer van München naar het Italiaanse Como. Het team van BMW wist pechgevallen en penaltypunten te voorkomen en zo de Golden Alpine Trophy in de wacht te slepen. Op dat moment was de autosport al uitgegroeid tot een belangrijk platform voor het testen en ontwikkelen van nieuwe technieken onder veeleisende omstandigheden.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 23

De legendarische BMW 328 roadster maakte eveneens zijn publieksdebuut op het circuit. In juni 1936 liet Ernst Henne zijn kunnen op vier wielen zien door met een pre-productiemodel direct de Eifel Race op de Nürburgring op zijn naam te schrijven. Bovendien liet hij de snelste rondetijd noteren, terwijl de concurrentie over sterkere motoren beschikten. Vier jaar later wist het merk BMW één van de grootste successen tot dan toe te behalen: Fritz Huschke von Hanstein en Walter Bäumer wonnen met een aanzienlijke voorsprong de legendarische Mille Miglia in Italië met een BMW 328 Touring Coupé. Andere BMW's 328 eindigden vervolgens als derde, vijfde en zesde, waarmee ook het teamklassement werd veilig gesteld.

Record op de Nordschleife, winst in toerwagenracerij.

In eerste instantie werden er in de naoorlogse periode maar weinig successen behaald in de autosport. In het begin van de jaren 60 werden de eerste overwinningen gerealiseerd bij heuvelklims en circuitraces met de BMW 700. De 'Nieuwe klasse' van BMW deed ook van zich spreken: in 1966 won Hubert Hahne het Europees Toerwagen Kampioenschap met de BMW 2000 TI. Hij slaagde er tevens in als eerste coureur de Nordschleife van de Nürburgring met een toerwagen te ronden in minder dan tien minuten.

Het toenemende belang van de autosportactiviteiten leidde in mei 1972 tot de oprichting van BMW Motorsport GmbH. In de daaropvolgende jaren werden tal van overwinningen behaald, voornamelijk bij toerwagenraces. De overwinningen werden in de wacht gesleept door de BMW 3.0 CSL, de BMW 635 CSI, de BMW 320 Group 5 en met name de BMW M3 Group A, die uitgroeide tot de meest succesvolle toerwagen ter wereld. De BMW 3.0 CSL mocht zich eveneens als eerste een Art Car noemen. In juni 1975 verscheen een uitvoering van de 450 pk sterke coupé aan de start bij de 24 Uur van Le Mans met een carrosseriebeschildering die was ontworpen door de Amerikaanse kunstenaar Alexander Calder. BMW Motorsport GmbH baarde ook opzien met een compleet nieuw ontwikkelde sportauto met een hoog vermogen. De BMW M1 werd gelanceerd in 1978 en stelde privécoureurs in staat om de strijd aan te gaan met Formule 1-coureurs in de speciaal hiervoor gecreëerde BMW Procar Series.

Wereldtitel Formule 1 na slechts 630 dagen.

Gedurende de tweede helft van de jaren 60 nam BMW voor het eerst deel aan de Formule 1 met een viercilindermotor waarvan de basis afkomstig was uit de serieproductie. In 1967 namen

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 24

Hubert Hahne en Jo Siffert deel aan de Formule 2 met het Britse Lola-team, dat gebruikmaakte van BMW-motoren. Na wat problemen in de beginfase werd al in 1969 door Hubert Hahne de tweede plaats behaald in het Europese kampioenschap Formule 2. Toen het BMW-fabrieksteam zich na afloop van het seizoen 1970 terugtrok, keerde BMW terug in de Formule 2 als motorleverancier om de raceklasse in de daaropvolgende jaren te domineren. Vooral de samenwerking met het March Engineering-team bleek bijzonder vruchtbaar. Deze combinatie hielp de Franse coureur Jean-Pierre Jarier en een jaar later de eveneens uit Frankrijk afkomstige coureur Patrick Depailler bij het winnen van het Europese kampioenschap Formule 2. Daarnaast wisten in 1982 de coureurs Jacques Laffite, Bruno Giacomelli, Marc Surer en Corrado Fabi kampioen te worden in de raceklasse waarin ze uitkwamen, met dank aan BMW-power.

In 1982 maakte het merk BMW zijn debuut in de Formule 1 als motorleverancier, waarbij werd samengewerkt met team Brabham. Wederom werd een viercilindermotor ingezet. De 1,5-litermotor was voorzien van een uitlaatgasturbo en digitale motorelektronica, zaken die op dat moment uniek waren in de Formule 1. In eerste instantie leverde de motor circa 800 pk, in een later stadium zo'n 1.300 pk. Op 13 juni 1982 behaalde de Braziliaanse coureur Nelson Piquet zijn eerste overwinning in Canada. In het daaropvolgende jaar volgde zijn grootste triomf: Piquet werd wereldkampioen – slechts 630 dagen nadat de raceauto van Brabham-BMW aan de start verscheen. Nelson Piquet was bovendien de eerste coureur die de titel wist te behalen met een auto die door een turbomotor werd aangedreven.

Succes in het Duitse toerwagenkampioenschap DTM.

De combinatie van de letters BMW en DTM bleek van meet af aan succesvol. In 1984 werd het 'Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft' (DPM) opgezet als krachtmeting voor Group A-raceauto's die veel overeenkomsten vertoonden met de productiemodellen. Bij de eerste race op het circuit van Zolder in België wist de BMW 635 CSi een viervoudige overwinning te behalen. Volker Strycek sloot het seizoen in stijl af voor BMW door de kampioenschapstitel in de wacht te slepen. In 1987 maakte de BMW M3 zijn debuut in de toerwagenracerij en direct wist hij drie belangrijke titels zeker te stellen. Eric van de Poele werd DTM-kampioen, Winfried Vogt Europees kampioen en Roberto Ravaglia kampioen in het Touring Car World Championship, dat voor de eerste keer werd verreden. In 1989 won de uit Italië afkomstige coureur Ravaglia de tweede DTM-titel in een BMW M3. Ravaglia wist tevens de laatste race van het seizoen te

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 25

winnen, waarvoor dit model voor het laatst werd ingezet door een fabrieksteam. De eerste generatie van de BMW M3 domineerde de internationale toerwagenracerij vijf jaar lang. Het enorme aantal overwinningen dat de auto wist te behalen, maken dit de meest succesvolle toerwagen tot op heden.

Ook na deze succesvolle periode bleef BMW actief in de toerwagenracerij. Op Europees niveau werden nog meer overwinningen behaald. In 1998 won de BMW 320d de 24-uursrace van de Nürburgring als eerste auto met dieselmotor. In 2001 werd de Nederlandse coureur Peter Kox Europees kampioen toerwagens, in 2004 was het de beurt aan de Britse coureur Andy Priaulx. Beide coureurs reden met een BMW 320i. In 2005 slaagde Priaulx er direct in kampioen te worden in het nieuw opgerichte World Touring Car Championship. In 2006 en 2007 wist hij zijn kampioenschapstitel te verdedigen met de nieuwe BMW 320si.

In 2012 keerde BMW terug naar het DTM – de letters stonden nu voor Deutsche Tourenwagen Master. Drie teams en zes coureurs verschenen aan de start met de vierde generatie van de BMW M3. De comeback leverde maximaal succes op: de Canadese coureur Bruno Spengler voltooide het eerste seizoen als DTM-kampioen met de BMW M3. BMW won tevens het constructeurs- en teamkampioenschap. In het daaropvolgende jaar behaalde het BMW-team vijf overwinningen. De Braziliaanse coureur Augusto Farfus eindigde als tweede in het coureurskampioenschap en had een groot aandeel in de eerste plaats die BMW wederom behaalde in het constructeurskampioenschap.

In het DTM-seizoen van 2014 deed BMW voor het eerst mee met de nieuwe BMW M4 DTM. Bij de eerste race pakte de Duitse coureur Marco Wittmann onmiddellijk een overwinning met de auto. In de loop van het seizoen volgden nog drie overwinningen voor Wittmann, waarmee hij de coureurstitel zeker stelde en de jongste Duitse kampioen ooit is in de geschiedenis van het DTM. In het teamklassement eindigde BMW bovendien bovenaan. Het daaropvolgende seizoen kenmerkte zich door opstartproblemen en een spectaculaire inhaalrace. Het seizoen werd afgesloten met opnieuw een overwinning voor BMW in het constructeurskampioenschap.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 26

5. Het juiste product op het juiste moment. De trends voorzien en toekomstgericht blijven.

Het pad van vliegtuigmotorenfabrikant met verkopen grotendeels afhankelijk van aanbestedingen van de overheid tot een toonaangevende leverancier van premium auto's met een wereldwijde aantrekkingskracht is nauw verbonden met de geschiedenis van individuele mobiliteit van de afgelopen 100 jaar. Keer op keer wist het bedrijf successen te boeken door technische kennis en creativiteit te bundelen om unieke producten te ontwikkelen waar op dat moment vraag naar was. BMW koos altijd voor producten met een uitstekende kwaliteit en een onafhankelijk karakter. De fabrikant ontdekte nieuwe autosegmenten en nieuwe doelgroepen werden bereikt doordat BMW uitstekend wist waar vraag naar was, zónder dat andere bedrijven deze ook hadden opgemerkt. Het bedrijf wist zo marktniches te identificeren en innovaties te ontwikkelen die later trends werden.

Pas rond het einde van de Eerste Wereldoorlog ontstonden kansen voor nieuwe uitdagingen. Hiervoor bepaalde vooral de productie van de zescilinder vliegtuigmotoren voor militaire doeleinden de bedrijfskoers. De toenemende belangrijkheid van civiele luchtvaart tijdens de jaren '20 moedigde BMW aan om nieuwe en krachtige vliegtuigmotoren te ontwikkelen op basis van beproefde techniek. De BMW VI vliegtuigmotor met twaalf cilinders in V-vorm werd in 1926 gelanceerd. Het werd een regelrechte exporthit over de hele wereld en groeide uit tot het succesvolste product in de jaren '20. De BMW VI werd ook gebruikt voor de Heinkel HE 70, die werd gezien als het snelste commerciële vliegtuig ter wereld. Vandaar de bijnaam 'Blitz' en 'lightning'.

Hoogwaardige techniek voor fijnproevers.

Ook de eerste motorfiets werd precies afgestemd op de klantenwensen van destijds. De BMW R 32 werd in 1923 gelanceerd, bood een veilig en sportief rijkarakter en was extreem betrouwbaar. De aandrijfwas was ongevoelig voor slijtage en had minimaal onderhoud nodig, ook na het rijden op stoffige, onverharde wegen. Direct vanaf het begin vestigde de BMW R 32 zijn naam als betrouwbare en hoogwaardige motorfiets. In de navolgende jaren bracht BMW ieder jaar nieuwe modellen uit met een nieuw design en meer vermogen. Er werden diverse motorfietsen gebouwd, waaronder touring en sportmotorfietsen, om verschillende klanten aan te kunnen

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 27

spreeken. De verkoopcijfers stegen, niet alleen in de thuismarkt. BMW zag ook dat de vraag in de Verenigde Staten, Zuid-Amerika, Zuid-Afrika en het Verre Oosten toenam. In 1928 werden er bijna 5.000 BMW motorfietsen geproduceerd in München.

BMW wilde met de eerste reeks aan middelgrote modellen ook fijnproevers aanspreken. De BMW 326, gelanceerd in 1936, werd aangedreven door een 50 pk sterke zescilinder en vormde een interessant aanbod dankzij een ruim interieur en hoogwaardige techniek. Ongeveer 16.000 exemplaren werden ervan gebouwd: op dat moment het best verkopende model ooit. Het bedrijf had de smaak wat betreft succesvolle technologie en oog voor commercie te pakken met zijn vliegtuigmotoren, motorfietsen en auto's. Aan alles kwam echter een abrupt einde door de ingrijpende politieke wijzigingen in Duitsland tijdens de jaren '30.

BMW vindt zijn 'niche' in het middensegment.

In de periode direct na de Tweede Wereldoorlog reflecteerde de BMW Isetta op een perfecte manier het tijdsbeeld van economische wildgroei. Meer dan 160.000 exemplaren van deze 'Motocoupé' werden verkocht. De tweezitter was zelfs in de Verenigde Staten gewild, terwijl in dat land vooral country- en roadcruisers werden verkocht. De BMW 700 liet de sportieve ambities van BMW herleven en werd allereerst als coupé gelanceerd in 1959 en kort daarna ook als sedan. De succesvolle verkoopcijfers van dit model zorgden ervoor dat het bedrijf kon overleven.

In 1961 introduceerde BMW AG eindelijk een auto in de 1500-reeks waarop kopers kennelijk zaten te wachten. De verkoopstrategen voorzagen de vraag naar een hoogwaardig gebouwde middelgrote sedan. Het designteam leverde een vierdeurs sedan af met een gestroomlijnd ontwerp, een krachtige viercilindermotor en geavanceerde chassistechnologie. De 'Nieuwe klasse' was een symbool van individualiteit op hoog niveau en had een speciaal karakter, gebaseerd op comfort en sportiviteit. Deze auto hielp het bedrijf een nieuwe niche te ontdekken waarmee grote economische successen werden geboekt. In 1965 verscheen het krachtigste model ooit van dat moment: de BMW 1800 Ti/SA met een platform dat perfect geschikt was voor motorsport. Door de komst van onder meer dit model bedacht BMW AG tegelijkertijd de nieuwe slogan die vandaag nog steeds wordt gebruikt: 'Freude am Fahren' – 'The Ultimate Driving Machine'. Nog steeds maakt BMW rijden geweldig.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 28

Na elf jaar werden er meer dan 350.000 auto's in de 'Nieuwe klasse' verkocht. Dit bracht de verkoopcijfers van het bedrijf naar ongekend grote hoogten. De vraag naar meer modellen met dezelfde afmetingen en prijsstelling als basis werd al snel opgemerkt. In 1966 beleefde de BMW 1600-2 zijn wereldpremière tijdens de Autosalon van Genève. De styling van de compacte, tweedeurs sedan benadrukte het sportieve rijkarakter nog meer. De aandrijflijn en chassistechniek werden overgenomen van de vierdeurs uitvoeringen, net als de strategie om de modellen met verschillende motoren aan te bieden.

De spectaculairste versie was de BMW 2002 Turbo die in 1973 werd gelanceerd. Niet alleen vanwege de 170 pk sterke motor was het model indrukwekkend, maar ook omdat er voor het eerst op een Europese auto een uitlaatgasturbo werd gebruikt. Afgezien van de forse hoeveelheid vermogen kon de tweedeurs versie vanwege zijn unieke en alerte rijgedrag rekenen op een warme ontvangst van fijnproevers en experts. De reacties van het publiek waren fenomenaal. Rond 1977 waren er al meer dan 862.000 exemplaren van de BMW 02 Serie wereldwijd verkocht.

Motorrijden als vrijetijdsbesteding - op en naast de weg.

In 1973 werd de bedrijfsslogan "The Ultimate Driving Machine" ook leidend voor motorfietsen van BMW. Het bedrijf had recent de BMW R 50/5, BMW R 60/5 en BMW R 75/5 gelanceerd. Motorrijden werd meer dan ooit gezien als ultieme vrijetijdsbesteding. Vooral op sportieve touringmachines kon er intens van genoten worden. BMW verloor klanten met een voorkeur voor meer comfort echter niet uit het oog en kwam daarom met een comfortabele zitting en elektrische startmotor.

In 1980 boekte BMW een nieuwe mijlpaal in het motorfietssegment. De Enduro BMW R 80 G/S touringmotorfiets is de voorloper van een populaire categorie motoren die ook vandaag nog veel rijplezier bieden op verharde én onverharde wegen. Het unieke karakter van de motorfiets was ook in dit geval te danken aan innovatieve techniek: in het geval de BMW R 80 G/S was dat een monolever (enkele achterarm). De all-rounder met initialen GS vormt ook vandaag nog het meest succesvolle model in het modellenprogramma van BMW Motorrad.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 29

Succes met een nieuwe autosegment: The Sports Activity Vehicle.

In 1999 creëerde BMW met een baanbrekend concept een nieuw segment in de auto-industrie. Nog voordat de naam SUV wereldwijd gevestigd was, lanceerde BMW tijdens de North American International Auto Show in Detroit de X5. De auto combineerde een ongekennde dynamische wegligging met superieure all-round karaktertrekken, een hoge zitpositie en vierwiel aandrijving.

De X5 vormde het startpunt van het Sports Activity Vehicle segment. In dit segment is BMW ook in de jaren na de lancering van de BMW X5 pionier gebleven door dezelfde karaktertrekken toe te passen op andere modellen in andere prijsklassen. Het programma bestaat nu uit vijf BMW X-modellen, waaronder twee Sports Activity Coupés waarmee BMW ook de trendsetter was. BMW heeft de X5 vanaf begin af aan gebouwd in de BMW Plant Spartanburg, waar de BMW X6, BMW X3 en BMW X4 nu ook van de assemblagelijnen rollen.

De toekomst van individuele mobiliteit is begonnen.

Op de drempel van BMW's honderdjarige bestaan nam de BMW Group een leidende rol in het ontwikkelen van nieuwe mobiliteitsconcepten die emissievrij en onafhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. De eerste modellen van het nieuwe submerk BMW i hebben de toekomst van individuele mobiliteit in het premium segment ingeluid.

Sinds 2013 bewijst de premium BMW i3 zich als de Ultimate Driving Machine met een pure elektrische aandrijflijn. Zijn vernieuwende karakter heeft hij te danken aan het feit dat hij niet op een bestaand model is gebaseerd waarbij de brandstofmotor simpelweg is vervangen door een elektromotor. De BMW i3 wordt gebouwd volgens een compleet nieuwe architectuur, speciaal bedacht voor de elektrische aandrijflijn. Verder kunnen kopers van de in 2014 gelanceerde BMW i8 plug-in hybride nu al de toekomst van de sportauto ervaren.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 30

6. Tijdlijn.

100 feiten uit 100 jaar BMW.

7 maart 1916

Bayerische Flugzeugwerke AG wordt opgericht als opvolger van vliegtuigproducent Gustav-Otto-Flugmaschinenfabrik met een geregistreerd kantoor in Lerchenauer Straße in München. In 1922 wordt de motorenproductie, de naam en het bedrijfslogo van Bayerische Motoren Werke AG ondergebracht bij dit bedrijf. Deze dag wordt daarom gezien als de oprichtingsdatum van het huidige BMW AG.

21 juli 1917

De vliegtuigmotorenproducent Rapp-Motorenwerke GmbH, opgericht in 1913, wordt toegelaten in het Commerciële Register met de naam Bayerische Motoren Werke GmbH en kort daarna worden er nieuwe productiefaciliteiten opgezet in de Moosacher Straße in München.

10 december 1917

Het ronde merklogo met de letters BMW en de typische propeller in de nationale witte en blauwe kleur van Beieren worden onder nummer 221388 vastgelegd in het Trademark Registry van het Imperial Patent Office. Aan het einde van jaren '20 van de vorige eeuw verschijnt het inmiddels wereldberoemde merklogo in een advertentie als een draaiende propeller. Sindsdien vormt het logo het herkenningspunt van het bedrijf.

17 juni 1919

Testpiloot Zeno Diemer bereikt een hoogte van 9.760 meter in zijn vliegtuig geproduceerd door Deutsche Flugzeugwerke, aangedreven door een BMW IV zes-in-lijn motor. Diemer vestigt hiermee een nieuw hoogterecord.

6 juli 1922

Bayerische Flugzeugwerke AG neemt de bedrijfsnaam, het merklogo en de motorenproductie over van Bayerische Motoren Werke van de huidige eigenaar: Knorr-Bremse AG.

28 september 1923

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 31

Tijdens de German Motor Show in Berlijn wordt de BMW R 32 gepresenteerd. Het is de eerste motorfiets van het merk. De motorfiets is ontwikkeld onder leiding van Max Friz en aangedreven door een viertakt tweecilinder boxermotor.

2 februari 1924

Ingenieur en coureur Rudolf Schleicher noteert de snelste tijd met een BMW R 32 tijdens een heuvelklim in Mittenwalder Gsteig en behaalt de allereerste overwinning in de motorsportgeschiedenis van BMW.

1 oktober 1928

BMW neemt autoproducent Fahrzeugfabrik Eisenach in Thuringia over waar de kleine auto Dixi 3/15 PS (Austin Seven) wordt gebouwd onder licentie van het Britse Austin. Dit maakt van BMW ook een autobouwer.

22 maart 1929

De eerste BMW 3/15 PS rolt van de assemblagelijin in de gehuurde fabriek van carrosseriebouwer Ambi-Budd op het oude Berlijn-Johannisthal vliegveld.

22 juni 1931

De “Rail Zeppelin” bereikt een snelheid van 230 km/u en vestigt daarmee een nieuw wereldrecord voor spoorwegvoertuigen. Hij wordt aangedreven door een BMW VI twaalfcilinder vliegtuigmotor en gebouwd door spoorwegontwerper Franz Kruckenberg.

1 maart 1932

BMW beëindigt de licentieovereenkomst met Austin en presenteert kort daarna de eerste in eigen huis ontwikkelde auto: de BMW 3/20 PS met een viercilinder benzinemotor en tweedeurs stalen koets.

22 juli 1932

Piloot Wolfgang von Gronau vertrekt in zijn Dornier “Wal” (walvis) watervliegtuig, aangedreven door twee 600 pk sterke twaalfcilindermotoren van het type BMW VIIa, om deel te nemen aan de eerste wereldtocht met een totale lengte van 44.800 kilometer.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 32

11 februari 1933

De BMW 303 wordt gepresenteerd tijdens de International Motor Show in Berlijn. Het is de eerste auto van BMW met een zescilinder en ook het eerste BMW-model voorzien van de typische niervormige grille.

21 december 1934

De constructie van vliegtuigmotoren wordt op 1 januari 1934 afgesplitst naar een ander bedrijf. BMW Flugmotorenbau GmbH is geboren.

15 februari 1936

BMW presenteert de BMW 326 tijdens de International Motor Show in Berlijn als het nieuwe middelgrote model met een zes-in-lijn benzinemotor, ontworpen met een zelfdragend frame, een aerodynamisch vormgegeven carrosserie en een hydraulisch remsysteem.

14 juni 1936

De 2,0-liter BMW 328 sportauto verschijnt voor het eerst in het openbaar tijdens de Eifel Race op de Nürburgring. Ernst Jakob Henne start direct overtuigend en pakt uiteindelijk het goud.

28 november 1937

BMW-coureur Ernst Henne start één van de vele recordpogingen van het merk en haalt een recordsnelheid van 279,503 km/u met een BMW motorfiets met supercharger. Het record houdt maar liefst 14 jaar stand.

8 juni 1939

Georg "Schorsch" Meier wint als eerste niet-Brit het Senior-TT-kampioenschap op het Isle of Man met een BMW motorfiets met supercharger.

30 september 1939

BMW AG neemt alle aandelen over van Brandenburgische Motoren Werke GmbH in Berlijn-Spandau. BMW werkte op dat moment al samen met dit bedrijf op het gebied van luchtgekoelde vliegtuigmotoren.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 33

28 april 1940

Fritz Huschke von Hanstein en Walter Bäumer pakken de winst tijdens de Mille Miglia-endurancerace in Italië met een BMW 328 Touring Coupé. BMW pakt in deze race ook de constructeurstitel.

30 april 1945

Soldaten van het zevende Amerikaanse leger bereiken de zogeheten schaduwfabriek en het kamp in Allach, nabij München. Sinds december 1939 worden krijgsgevangenen, veroordeelden, gedwongen arbeiders en gevangenen van concentratiekampen in deze en andere fabrieken ingezet om vliegtuigmotoren te produceren.

17 december 1948

De motorfietsenproductie wordt hervat in München. Een BMW R 24, aangedreven door een eencilinder, is het eerste model dat van de assemblagelijijn rolt. Het is ook het eerste voertuig dat BMW na de Tweede Wereldoorlog bouwt.

11 maart 1948

De BMW 502 wordt voorgesteld tijdens de Autosalon van Genève. Het is de eerste in serie geproduceerde auto met 's werelds eerste volledig van aluminium vervaardigde V8-motor.

12 september 1954

Wilhelm Noll en Fritz Cron pakken hun eerste Wereldkampioenschapstitel in het zijspankampioenschap met een BMW. Rond 1974 heeft BMW in deze tak van motorsport al 19 coureurs- en 20 constructeuroverwinningen geboekt.

1 oktober 1954

BMW koopt van de Italiaanse fabrikant Iso een licentie om een tweepersoons microauto te bouwen met een grote deur aan de voorzijde. De BMW Isetta heeft verschillende bijzondere details en wordt aangedreven door een motorfietsmotor. Hij wordt gepositioneerd als "Motocoupé" en wordt BMW's bestverkopende model in de jaren '50.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 34

15 januari 1955

Tijdens de Autosalon van Brussel presenteert BMW een nieuwe modelserie motorfietsen. Het merk onthult er de BMW R 50 en BMW R 69, beide met een swing arm achterwielophanging. De motorfietsen definiëren het motorfietsgamma tot 1969.

22 september 1955

De BMW 507 beleeft zijn publieksdebuut tijdens de International Motor Show van Frankfurt. De roadster is ontworpen door Albrecht Graf Goertz en heeft een 150 pk sterk achtcilinder benzinemotor. De pers noemt het model de “Dream from the Isar”.

9 juni 1959

De bestuursraad van BMW AG onthult de BMW 700 Coupé aan een groep internationale journalisten tijdens de perslancering. De auto legt de fundering voor winstgevende autoproductie op grote schaal.

9 december 1959

Tijdens de jaarlijkse bestuurdersvergadering van BMW AG voorkomt een groep kleine aandeelhouders de overname van BMW door Daimler-Benz AG. Grootaandeelhouder Herbert Quandt besluit om een groter aandeel in het bedrijf te nemen en de toekomst van BMW veilig te stellen.

30 november 1960

Tijdens de jaarlijkse bestuursvergadering van BMW AG wordt het herstructureringsplan van BMW goedgekeurd. Het plan moet BMW een succesvolle toekomst geven.

21 september 1961

De BMW 1500 beleeft zijn wereldpremière tijdens de International Motor Show van Frankfurt. De onthulling vormt het startpunt voor het ongeëvenaarde succes van de ‘Nieuwe Klasse’.

29 juni 1964

De positieve bedrijfsontwikkeling moedigt de raad van bestuur aan om dividend uit te keren aan aandeelhouders. Na het einde van de Tweede Wereldoorlog was dit nog niet voorgekomen.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 35

18 juni 1965

BMW AG verkoopt zijn overgebleven aandelen in BMW Triebwerkbau GmbH aan MAN AG en stopt zijn betrokkenheid op het gebied van vliegtuigmotorenproductie.

7 maart 1966

Ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van het bedrijf presenteert BMW de tweedeurs BMW 1600 aan gasten vóór de deur van het Bavaria State Opera House.

2 januari 1967

BMW AG neemt Hans Glas GmbH over. Dit bedrijf produceert op kleine schaal auto's waaronder de Goggomobil microauto evenals andere modellen en landbouwmachines.

25 september 1968

Na een kortdurende onderbreking betreedt BMW opnieuw het luxe autosegment. Tijdens een persevenement bij de Tegernsee stelt BMW de nieuwe zescilindermodellen BMW 2500 en BMW 2800 voor.

31 december 1968

BMW AG sluit wederom een recordjaar af. Voor het eerst produceert BMW meer dan 100.000 auto's in één jaar.

13 mei 1969

De motorfietsenproductie in BMW's hoofdfabriek in München komt tot een einde. De productie wordt overgeplaatst naar Berlijn waar de nieuwe BMW 5 Serie sinds september 1969 van de band rolt.

16 maart 1971

BMW AG stapt in de financiële wereld met de oprichting van BMW Kredit GmbH.

20 oktober 1971

Het nieuwe testcircuit en de nieuwe testfaciliteit worden geopend in Aschheim nabij München.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 36

24 mei 1972

BMW Motorsport GmbH wordt opgericht. Het bedrijf is verantwoordelijk voor alle motorsportactiviteiten en voor de ontwikkeling van raceauto's maar vooral voor sportieve straatauto's.

31 augustus 1972

BMW AG neemt een groot aandeel in de productie- en verkooponderneming BMW South Africa Pty Ltd. De Rosslyn productiefaciliteit in Zuid-Afrika is de eerste BMW-fabriek buiten Duitsland.

10 september 1972

Tijdens de Olympische Spelen in München gebruikt BMW de 1602 Elektro als officiële ondersteuningsauto tijdens de marathonwedstrijd. Het is de eerste volledig elektrische auto van BMW.

12 september 1972

BMW lanceert een nieuwe namenstrategie met de BMW 5 Serie als opvolger van de "Nieuwe klasse". De nieuwe namenreeks is eenvoudig en tijdloos. Ook nu hanteert BMW nog dezelfde namenstrategie. Het eerste getal staat voor de modelserie en de laatste twee cijfers refereren aan het motorinhoud, al is dat laatste bij nieuwe modellen niet meer van toepassing.

8 januari 1973

BMW start met een officiële importeur in Frankrijk en neemt controle over de verkoopactiviteiten in de internationale markten.

18 mei 1973

Het nieuwe administratieve kantoor en het BMW Museum worden officieel geopend. De bouw van de 'Viercilinder' en het museum zijn afgerond nog vóór de Olympische Spelen in 1972.

27 september 1973

De productie start in de uitgebreide en gemoderniseerde fabriek in Dingolfing. De BMW 5 Serie is het eerste model dat er wordt gebouwd.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 37

14 juni 1975

Een BMW 3.0 CSL versierd door de Amerikaanse artiest Alexander Calder is de eerste BMW Art Car die deelneemt aan de 24 Uren van Le Mans. De auto vormt het startpunt voor een fascinerende en unieke collectie die ook nu nog wordt aangevuld.

30 juni 1975

In het Olympisch Stadion van München presenteert BMW's bestuursraad de BMW 3 Serie als opvolger van de succesvolle BMW 02 Serie. De 3 Serie bevat nieuwe technologie en introduceert een nieuwe serienaam.

3 februari 1976

BMW Motorsport GmbH richt een 'rijsschool' op. De eerste cursus gaat op 22 april 1977 van start. Het trainingsprogramma richt zich op meer stuurplezier en autocontrole. Later krijgen deze 'rijsscholen' meer bekendheid onder de naam BMW Driving Experience en MINI Driving Experience.

11 maart 1976

Tijdens de Autosalon van Genève presenteert BMW de 6 Serie Coupé.

5 oktober 1978

Tijdens de Autosalon van Parijs (Mondial de l'Automobil) presenteert BMW de M1: een sportauto met een 277 pk sterke middenmotor van BMW Motorsport GmbH. De race-uitvoering van de BMW M1 zorgt voor de nodige sensaties tijdens de Procar Series in het vóórprogramma van Europese Formule 1-wedstrijden in 1979 en 1980.

21 juni 1979

De spectaculaire openingsceremonie van de motorenfabriek in het Oostenrijkse Steyr vindt plaats. De faciliteit geldt vandaag de dag als een kennisinstituut voor de ontwikkeling en productie van verschillende motoren, waaronder BMW dieselmotoren.

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 38

20 januari 1981

De Franse coureur Hubert Auriol wint de Parijs-Dakar Rally met een BMW R 80 G/S. De overwinning demonstreert de betrouwbaarheid van het Enduro-model dat een jaar eerder werd gepresenteerd en wordt aangedreven door een tweecilinder boxermotor.

13 juni 1983

BMW presenteert voor het eerst in de merkgeschiedenis de eerste auto's met dieselmotor. De BMW 524td met een zescilinder-in-lijn turbodieselmotor heeft 85 kW (115 pk).

15 oktober 1983

Tijdens de Zuid-Afrikaanse Grand Prix pakt de Braziliaanse coureur Nelson Piquet de overwinning van het Formule 1 Wereldkampioenschap met een Brabham BMW. Een bijzondere overwinning, omdat BMW slechts 630 dagen eerder in de Formule 1 stapte. Piquet is de eerste wereldkampioen met een Formule 1-raceauto met turbomotor.

1 januari 1985

BMW Technik GmbH wordt opgericht en vormt een grote denktank en broedplaats voor innovatie waar baanbrekende auto's en studiemodellen worden ontwikkeld.

12 september 1985

BMW presenteert het eerste model met vierwielaandrijving tijdens de International Motor Show van Frankfurt: de BMW 325ix. Op dezelfde beurs toont BMW ook de extreem sportieve BMW M3.

5 maart 1987

Tijdens de Autosalon van Genève stelt BMW de BMW 750i voor. Het is sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog het eerste model met een twaalfcilindermotor dat in Duitsland wordt gebouwd.

22 mei 1987

De nieuwe BMW fabriek in Regensburg wordt officieel geopend. Het eerste model dat hier van de band rolt is de BMW 3 Serie sedan.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 39

11 september 1987

De BMW Z1 roadster, ontworpen door BMW Technik GmbH, beleeft zijn wereldpremière op de International Motor Show in Frankfurt.

15 november 1987

De Italiaanse coureur Robert Ravaglia wordt met een BMW M3 van Schnitzer Motorsport de eerste Touring Car wereldkampioen.

27 april 1990

Het Research and Engineering Centre (FIZ – dat vandaag de dag bekendstaat als het Research and Innovation Centre) wordt officieel geopend met een gala-ceremonie in de buurt Milbertshofen in München. Ongeveer 7.000 onderzoekers, engineers, designers, managers en technici werken nauw samen.

1 juli 1990

BMW AG start een samenwerking met partner Rolls-Royce Plc. Zodoende ontstaat het onafhankelijke bedrijf Rolls-Royce GmbH dat zich richt op het ontwikkelen, produceren en verkopen van vliegtuigturbines. Door deze samenwerking grijpt BMW terug naar zijn verleden. Aan het einde van 1999 verkoopt BMW AG zijn aandeel in Rolls-Royce plc.

10 maart 1992

De nieuwe fabriek BMW Fahrzeugtechnik GmbH opent in Eisenach. In de fabriek produceert BMW drukpersen voor BMW's internationale productionenetwerk.

1 augustus 1993

BMW Motorsport GmbH, opgericht in 1972, verandert zijn naam in BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile.

29 januari 1994

BMW AG tekent het koopcontract voor de overname van de Britse Rover Group, waar Rover, MG, MINI en Land Rover onderdeel van zijn.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 40

8 april 1994

BMW Group Mobile Tradition wordt opgezet en is sinds 2008 verantwoordelijk voor alle benodigdheden in relatie tot de geschiedenis van BMW, waaronder BMW Group Classic.

8 september 1994

In de BMW fabriek in Spartanburg in South Carolina (VS) start de autoproductie. De BMW 318i is het eerste model dat hier van de band rolt. De officiële opening vindt plaats op 15 november.

8 juni 1998

Het bedrijf kondigt aan om de merknaam MINI, aangekocht door de overname van de Rover Group, voort te zetten.

14 juni 1998

De BMW 320d is de eerste dieselauto ter wereld die de 24 Uur van de Nürburgring wint.

10 januari 1999

Tijdens de Detroit Auto Show presenteert BMW het studiemodel van de Sports Activity Vehicle. De BMW X5 combineert het sportieve BMW-karakter met veelzijdige vierwielaandrijving. BMW creëert met het model een nieuw marktsegment.

1 oktober 1999

BMW AG en Rover Group worden samengevoegd in BMW Group met een nieuwe bedrijfsstructuur. BMW Group vormt zodoende een paraplu voor verschillende merken.

29 oktober 1999

De BMW Tower, beter bekend als de 'Viercilinder' en het nabijgelegen BMW Museum krijgen de titel 'cultureel erfgoed' en worden zodoende beschermd.

9 mei 2000

BMW AG verkoopt de Rover Group, zónder de merken MINI en Land Rover aan de Phoenix Venture Group. Twee weken later neemt de Ford Motor Corporation Land Rover over. Alleen

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 41

MINI blijft onderdeel van de BMW Group.

26 april 2001

Een paar maanden na de lancering van het merk MINI, rolt de eerste MINI van de productielijn in een sterk gemoderniseerde fabriek in Oxford in het Verenigd Koninkrijk: het oorspronkelijke thuis van de klassieke Mini.

13 september 2001

Tijdens de International Motor Show in Frankfurt vindt de wereldpremière van de nieuwe BMW 7 Serie plaats. Met het model introduceert BMW het revolutionaire iDrive-besturingssysteem.

31 december 2002

De BMW Group sluit het jaar af met een nieuw verkooprecord. Voor de eerste keer in de merkgeschiedenis worden er in één jaar meer dan één miljoen auto's verkocht van BMW en MINI.

3 januari 2003

Sinds het begin van 2013 maakt Rolls-Royce officieel onderdeel uit van de BMW Group. Rolls-Royce Motor Cars Limited presenteert in het nieuwe hoofdkantoor in Goodwood het eerste nieuwe model: de Rolls-Royce Phantom.

20 mei 2004

De Dadong-productiefaciliteit opent in Shenyang, in Noordoost China. De fabriek valt onder leiding van de joint-venture partner Brilliance China Automotive Holdings Ltd.

25 september 2004

Het pure rijplezier dat centraal staat bij BMW kan voor het eerst worden ervaren in de compacte BMW 1 Serie die tijdens de Autosalon van Parijs wordt gepresenteerd.

13 mei 2005

De BMW fabriek in Leipzig, ontworpen door sterarchitect Zaha Hadid, opent de deuren. De eerste auto die hier van de band rol is de BMW 3 Serie. Andere modellen volgen snel.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 42

7 september 2005

De BMW Group staat voor het eerst op de Dow Jones Sustainability Index als 's werelds meest duurzame autofabrikant.

13 september 2006

De Britse MINI 'productiedriehoek' met vestigingen in Swindon, Hams Hall en Oxford start de werkzaamheden, kort nadat de productie van de eerste nieuwe modelgeneratie van MINI is gestart.

27 september 2007

De bestuursraad van BMW AG presenteert de nieuwe 'Number ONE' strategie met als doelstelling winstgevende groei op lange termijn.

17 oktober 2007

BMW Welt wordt geopend. Het futuristische, multifunctionele gebouw geeft bezoekers een unieke ervaring. Klanten over de hele wereld kunnen hun auto hier ophalen in een typische BMW-atmosfeer.

19 november 2008

Op de Los Angeles Auto Show presenteert MINI de MINI E: een volledig elektrisch aangedreven compacte auto waarmee BMW AG onderzoekt hoe een elektrische auto in het dagelijks leven wordt gebruikt. Het is een product van het i project van de BMW Group om duurzame mobiliteitsoplossingen te bedenken.

21 februari 2011

In BMW Welt wordt het nieuwe submerk BMW i gepresenteerd. Elektrische aandrijving en innovatieve mobiliteitsservices staan centraal bij BMW i.

1 april 2011

Het DriveNow autodeelconcept gaat in bedrijf. Het is een joint venture tussen de BMW Group en Sixt AG in München.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 43

1 september 2011

De koolstofvezelfabriek in Moses Lake in Washington (VS) wordt operationeel. Het is een joint venture tussen de BMW Group en SGL Group. De fabriek produceert het basismateriaal voor de productie van de met koolstofvezel versterkte kunststof (CFRP) carrosserieën van de BMW i3 en BMW i8.

15 januari 2012

Het Duitse X-raïd privéteam boekt met een MINI ALL4 Racing een overwinning in de Dakar Rally. De auto is gebaseerd op de MINI Countryman en werd speciaal ontwikkeld voor endurance rallywedstrijden.

29 april 2012

Na 18 jaar keert BMW terug naar het Deutsche Tourenwagen Meisterschaft, beter bekend als DTM. De eerste race vindt plaats op 21 oktober op de Hockenheimring. De Canadees Bruno Spengler wordt DTM-kampioen in een BMW M3 DTM, bovendien pakt BMW ook de constructeurstitel.

24 mei 2012

De Tiexi fabriek in Shenyang wordt geopend en vormt de tweede productiefaciliteit in China. De fabriek wordt aangevoerd door de BMW Group en Brilliance China Automotive Holdings Ltd.

19 september 2013

De productie van de BMW i3 start in de BMW fabriek in Leipzig: een historisch moment voor de BMW Group, aangezien het concern voor het eerst een in serie gebouwde, premium elektrische auto op de markt brengt. De auto is van begin af aan ontworpen als elektro-auto.

26 februari 2014

BMW Group Classic kondigt aan te verhuizen naar een nieuw maar historisch verantwoord onderkomen. De aankoop van een stuk grond in Moosacher Straße in München van Knorr-Bremse AG zorgt ervoor dat één van de eerste productiefaciliteiten in de merkgeschiedenis opnieuw eigendom wordt van het BMW.

Persbericht
Datum 7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 44

5 juni 2014

De eerste exemplaren van de BMW i8 plug-in hybride sportauto worden overhandigd aan de eerste kopers in BMW Welt in München.

10 juni 2015

De BMW 7 Serie wordt onthuld in BMW Welt. De zesde generatie van deze luxueuze limousine biedt unieke innovaties, waaronder een structuur met koolstofvezel delen, gebarenbediening en een innovatieve automatische parkeerfunctie waarbij de auto zelf inparkeert terwijl de bestuurder buiten de auto staat.

6 december 2016

BMW i krijgt voor zijn betrokkenheid van het uitbreiden van de publieke laadinfrastructuur de “Momentum of Change” Award van de Verenigde Naties tijdens de VN Klimaatop in Parijs. Dit is één van de vele nationale en internationale prijzen die BMW i heeft mogen ontvangen. Andere prijzen zijn de ‘Grünes Lenkrad’ voor de BMW i3 en de ‘World Green Car Award’ voor de BMW i3 en BMW i8. Deze prijzen werden al tijdens de marktlancering van beide modellen toegekend.

6 januari 2016

Op de Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas gebruikt BMW het studiemodel BMW i Vision Future Interaction als uithangbord voor het presenteren van diverse innovatieve bedieningsconcepten en autonome rijfuncties.

7 maart 2016

Het 100-jarig bestaan van BMW wordt gevierd tijdens een exclusief gala-evenement in de Olympiahalle in München.

BMW

Nederland

Corporate CommunicPublic Relations

Datum Persbericht
7 maart 2016
Onderwerp De geschiedenis van BMW Group. 100 jaar fascinatie voor mobiliteit.
Blad 45

Noot voor de redactie

Informatie:

BMW Group Nederland, Corporate Communications
Andrew Mason
Tel.: (070) 413 33 38 Fax: (070) 413 32 68
andrew.mason@bmw.nl / www.press.bmwgroup.nl

Wilt u geen persberichten meer van ons ontvangen? Klik [hier](#)

Volg BMW Nederland op Facebook, Twitter en YouTube.



De BMW Group.

De BMW Group is met de merken BMW, MINI en Rolls-Royce wereldwijd de leidende fabrikant van premium auto's en motorfietsen en biedt ook premium financiële en mobiliteitsdiensten. Als internationaal concern maakt BMW Group gebruik van dertig productie- en assemblage-vestigingen in veertien landen en heeft een wereldwijd verkoop- en distributienetwerk in meer dan 140 landen.

In 2015 verkocht de BMW Group wereldwijd ongeveer 2,247 miljoen auto's en bijna 137.000 motorfietsen. In het boekjaar 2014 was de winst voor belastingen € 8,71 miljard en de omzet € 80,40 miljard. Op 31 december 2014 bood de onderneming wereldwijd werk aan 116.324 medewerkers.

Het succes van de BMW Group is van oudsher gebaseerd op langetermijndenken en verantwoord ondernemen. De onderneming heeft ecologische en sociale duurzaamheid in haar gehele waardeketen verankerd. Een allesomvattende productverantwoordelijkheid en spaarzaam omgaan met natuurlijke bronnen maken integraal deel uit van de strategie.

www.bmwgroup.com

Facebook: <https://www.facebook.com/BMW.Nederland>

Twitter: https://twitter.com/BMWGroup_NL

YouTube: <https://www.youtube.com/user/BMWnederland>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>