



Pred trištvrte storočím: hrnce BMW a Notproduktion — kultúra transformácie.

Príbeh jednej z najväčších kríz v histórii spoločnosti a to, akú dôležitú úlohu hrali pri jej prekonávaní kuchynské hrnce. Prežiť sa podarilo vďaka transformácii a táto transformácia poznačila osud spoločnosti BMW a definuje ju aj dnes.

Bukurešť. BMW je spoločnosť s viac ako 100-ročnou históriou a so svojimi tradíciami je rovnako silná a plná charakteru ako jej radový šesťvalcový motor — vyrobený prvýkrát pred 103 rokmi v podobe leteckého motora BMW IIIa — alebo dvojitá maska chladiča (prvýkrát použitá pred 97 rokmi na modeli BMW 303).

Slovo transformácia je súčasne jednou z konštantných vlastností toto storočia histórie BMW. Transformácia je mocný zdroj, ktorý pomohol spoločnosti prekonať najťažšie krízy v histórii ako aj dve svetové vojny. Spoločnosť sa zakaždým opäť zrodila a oslovila zákazníkov s odvahou, s novými smermi či produktmi a so schopnosťou zabezpečiť svoje prežitie a vyvíjať sa. Transformácia je aj motorom inovácií spoločnosti. Otvorila nové segmenty ako napríklad vytvorením divízie BMW Motorsport/BMW M vysoko výkonné vozidlá sedan a uvedením modelov M535i a M5, stvorila nové segmenty Sports Activity Vehicle (SAV) s modelom BMW X5 či Sports Activity Coupé (SAC) s modelom BMW X6, revolučným radom elektrických modelov s BMW i3 sprístupnila elektrickú mobilitu širšiemu okruhu záujemcov. A pokiaľ ide o motocykle, BMW našlo vďaka inovatívnej sile pri transformácii aj jeden z nich, ktorým je rad GS (Gelände-Strasse). A to sú len tie najznámejšie príklady. Pokračovaním tradície je aj model BMW iX, ktorý sa predstavil v novembri tohto roka a sľubuje revolúciu v automobilovom priemysle, ktorá sa dotkne interiéru, ergonómie a automatizovanej jazdy, čím sa spoločnosti znovu otvárajú nové príležitosti. BMW tak má opäť v popredí záujmu svoju transformáciu.

Hlboká kríza pred 75 rokmi.

V roku 1945 bolo BMW nemeckou spoločnosťou s takmer 30-ročnou históriou, ktorá sa už etablovala ako vynikajúci výrobca leteckých motorov, motocyklov a od roku 1929 aj automobilov. Ale koniec druhej svetovej vojny uvrhol spoločnosť BMW do hlbokkej krízy. Automobilka sa nachádzala v strate a polovica zo šiestich závodov, ktoré vlastnila ako aj tri predajné centrá — Mníchov, Berlín-Spandau a Allach — boli zničené.

Závody v Dürererhofe (pôvodne pod americkou okupáciou) a Basdorf-Zühlsdorf, pod kontrolou Sovietov, boli rozobrané ako vojnové reparácie. Ale najdôležitejšou stratou pre spoločnosť bola továreň v Eisenachu, ktorá sa v danom momente nachádzala vo Východnom Nemecku. Práve v nej sa sústredila výroba značky zameraná na motocykle a automobily. Po rozdelení Nemecka preberá kontrolu nad továrňou ZSSR (pôvodne pod americkou okupáciou). BMW tým pádom nielenže zostáva bez výrobného centra pre automobily (automobily BMW sa tu vyrábali od roku 1928) a motocykle (presťahovali sa sem z Mníchova v roku 1941), ale aj bez plánov a technickej dokumentácie, ktorá by umožnila nanovo začať vyrábať jednotlivé vozidlá.

Eisenachský závod sa následne reorganizuje ako súčasť východonemeckej spoločnosti Awtowelo AG a od roku 1945 obnovuje výrobu automobilov a motocyklov s logom BMW a plánuje vyrábať modely BMW 321 a BMW R 35. Ale keď tieto modely začali dodávať na trhy v západnej Európe, spoločnosti BMW AG sa súdnym rozhodnutím z roku 1949 podarilo zablokovať ich distribúciu v západnej Európe. A tak východonemecká spoločnosť mohla používať značku BMW iba na východnej strane Železnej opony. Napokon sa od 1. januára 1952 spoločnosť Awtowelo AG premenovala na EMW (Eisenacher Motoren Werke). Rovnaké meno dostávajú aj jej výrobky a tým získali nový prístup na západné trhy. Od roku 1956 začala spoločnosť EMW používať meno Wartburg, podľa hradu, ktorý dominuje mestu Eisenach a od tohto momentu sa osudy dvoch spoločností navždy oddelili.

Notproduktion.

Po úplnom zákaze ponúkli americké vojenské sily 28. júla 1945 spoločnosti BMW povolenie spustiť výrobu a distribúciu rôznych spotrebných tovarov. Dňa 29. augusta 1945 dostala spoločnosť povolenie na výrobu bicyklov a 26. marca 1946 získala povolenie na výrobu motocyklov. Spoločnosť BMW tak mohla pomaly obnoviť výrobu s cieľom čoskoro sa vrátiť k výrobe motocyklov a automobilov značky BMW, aj keď cesta k tomu bola ešte dlhá.

Spoločnosť pracuje v závode Allach a v časti mníchovského závodu vykonáva údržbu a opravy pre americkú armádu. V blízkosti závodu Allach sa nachádza Karlsfeld, kde má sídlo Sklad arzenálu a údržby — najväčšie opravárske stredisko americkej armády na európskom kontinente. Vďaka tejto zmluve môže BMW ponechať veľa výrobných strojov v Allachu a spolu s tým získava aj prístup k potrebným zdrojom a surovinám.

Na druhej strane je väčšina vybavenia v Mníchove a Berlíne zhabaná a vyslaná do celého sveta ako vojnová korisť spolu s najmodernejšími technológiami, ktoré spoločnosť BMW vyvinula. Príkladom je skúšobná stanica pre letecké motory so simuláciou prevádzky vo vysokých výškach s názvom Herbitus, ktorá sa nakoniec presťahovala do USA. Celkovo asi tretina vojnových reparácií tohto druhu v Bavorsku pochádzala z tovární BMW.

Spolu so stratou techniky a strojov bola nevyhnutná aj rekonštrukcia tovární značky, ktoré zničili bombové útoky. Opravy v Mníchove sa podarilo dokončiť začiatkom 50. rokov, zatiaľ čo závod v Berlíne bol dokončený v polovici 60. rokov.

V tejto súvislosti s obmedzenými zdrojmi a možnosťami sa v spoločnosti BMW začína takzvaná Notproduktion, alebo krízová výroba. V Mníchove a v Berlíne sa rozbehla s počiatočným súhlasom vojsk USA z júla 1945. Spoločnosť už mala podobnú skúsenosť po prvej svetovej vojne. Následkom zmluvy z Versailles nemohlo Nemecko vyrábať lietadlá ani letecké motory, takže spoločnosť BMW sa musela preorientovať. V tom čase zabezpečovala prežitie výrobou vlakových bŕzd a neskôr, najmä po roku 1922, motorov pre rôzne využitie.

V závode v Eisenachu sa nestratili žiadne významné výrobné zdroje a žiadna technická dokumentácia, zostali tam aj prvé očakávané povojnové motocykle a automobily BMW. BMW sa zameriava najskôr na hrnce a na kuchynské výrobky, na poľnohospodárske stroje, na komerčné stroje na spracovanie trupov lietadiel, na kompresory, materiály a odliatky z ľahkých kovov, bicykle a náhradné dielce pre rôzne stroje a automobily značky BMW. Aj počas tohto krízového obdobia boli zamestnanci pravidelne odmeňovaní, dokonca aj za výrobky, ktoré vyrobili. Ďalšia jedinečná spolupráca bola so spoločnosťou, ktorú založil a viedol Hermann Raussendorf v malej bavorskej komúne Singwitz-Bautzen na základe licencie na výrobu kombajnov. Na základe tejto zmluvy sa vyrábali stroje v čase od 1. júla 1946 do 30. júna 1952.

V tejto súvislosti treba poznamenať, že prvé roky priniesli veľmi rozmanitú výrobu, no s veľmi malým objemom. V období od júna 1945 do mája 1947 vyrobilo BMW tovar s celkovým obratom 1,7 milióna mariek. Z nich najdôležitejší príspevok k hodnote podniku malo 175 ton odliatkov z ľahkých kovov, ktoré generovali príjmy asi 600 000 mariek. Vyrobilo sa aj 34 000 hrncov, ktoré predstavovali takmer štvrtinu obratu (400 000 mariek),

poľnohospodárske stroje a agregáty (200 kusov v hodnote 200 000 mariek) a náhradné dielce pre automobily BMW (190 000 mariek).

Krízová výroba, aj keď to bolo v znamení zvláštnych výziev a nie o schopnosti generovať pozoruhodné finančné výsledky, pomohla uviesť továrne do prevádzky, udržať si pracovnú silu a pripraviť výrobné procesy na budúcnosť motocyklov a automobilov značky BMW.

Cesta k opätovnému naštartovaniu.

V roku 1948 bol Hanns Grewening menovaný za obchodného riaditeľa, pričom táto dôležitá výkonná funkcia bola obsadená prvý raz od druhej svetovej vojny. Spoločnosť BMW začala od roku 1946 pripravovať výrobu motocyklov, pričom výrobnú licenciu získala v marci 1946. Vývoj sa najprv zameriaval na motocykel s objemom motora 125 cm³ neskôr padlo rozhodnutie pre výrobu výkonnejšieho 250 cm³ motocykla.

Súbežne s tým sa znovu oživovala sieť predajcov značky BMW. Obnovili sa a okolo roku 1947 už bolo podpísaných 400 zmlúv s predajcami, pričom očakávania boli vysoké. Poznámka vedenia uvádzala, že „počet objednávok dosiahol takú úroveň, že sme schopní skorého začiatku v napĺňaní plánov expanzie na rok 1950“. V marci 1948 sa mal na autosalóne v Ženeve predstaviť povojnový motocykel BMW — BMW R24. Obmedzenia týkajúce sa surovín a dodávateľov, ako aj všetkých zdrojov stratené v továrni v Eisenachu, však spôsobili, že prvé sériové motocykle opustili bránu továrne až v roku 1948.

Prvý automobil, luxusný model BMW 501, sa v Mníchove začal vyrábať od roku 1951. Predstavenie nového modelu na frankfurtskom autosalóne na jeseň toho istého roku potvrdilo vážnosť zámerov spoločnosti BMW týkajúcich sa opätovného naštartovania. Spoločnosť začínala rýchlym tempom rozvoja so spustením výroby niekoľkých modelov automobilov a motocyklov, ale stále čelila finančným problémom. Ani predaj továrne v meste Allach spoločnosti MAN v polovici 50. rokov nezabezpečil potrebnú finančnú stabilitu. Ziskovosť zaistil až predajný úspech modelu BMW Isetta v druhej polovici 50. rokov a s tým spojená nová transformácia spoločnosti smerom k veľmi malým a cenovo dostupným automobily.

Základy oživenia prichádzajú po novej infúzii kapitálu a prevzatím spoločnosti rodinou Quandtovcov ako aj predajný úspech nového modelu BMW 700. Na trh prišiel v roku 1960 a je jedným z mála modelov značky bez neodmysliteľnej dvojitej mriežky chladiča, pretože motor bol umiestnený vzadu. Pri svojom debute v roku 1962 to bol rad Neue Klasse, ktorý dal

automobilke BMW jasný smer: spoločnosť sa znovu prezentuje pomocou agilných a športových automobilov. Legendárne modely BMW 1800 TI alebo BMW 2002 (so všetkými svojimi derivátmi) získali výrazné uznanie na trhoch celého sveta a presadili sa v aj motoršporte. Vďaka tomu mohli automobily značky BMW už v 60. rokoch jasne určiť jednu zo základných hodnôt značky: Radosť z jazdy.

Tento pohľad do histórie spoločnosti s podporou BMW Group Classic a Archív BMW bol ukážkou, ktorá vychádzala z anekdoty, ktorá hovorí o BMW ako o výrobcovi neočakávaných produktov, napríklad hrncov BMW. Chceli sme objasniť túto prekvapivú kapitolu spoločnosti BMW vzdialenú trištvrte storočia. Znovuobjavenie podrobností osvetlilo rozsah a hĺbku krízy pred 75 rokov a s ňou aj mimoriadnu schopnosť a silu prežitia a opätovného zrodu značky BMW. Transformácia je súčasťou našej tradície, nech sa deje čokoľvek. Toto spojenie by sa mohlo zdať prekvapivé. Nie je to však iba marketingový slogan, ale ide o hodnotu, z ktorej čerpá silu celá naša spoločnosť. Aj dnes zohráva transformácia dôležitú úlohu. Napríklad v podobe BMW i, čo je sub-značka zameraná na inovácie a v modeli BMW iX ako najnovšom produkte, sa zhmotnilo úsilie spoločnosti zamerané na trvalú udržateľnosť.

Kontakt:

BMW Slovenská republika

Milan Stupka

Corporate Communications Manager

Mobil: 00 421 903 28 34 97

E-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

Média web stránka: www.press.bmwgroup.com/slovak

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

Hodnoty spotreby paliva, emisií CO₂, spotreby elektrickej energie a zobrazené rozsahy sú stanovené podľa európskeho nariadenia (EC) 715/2007 v znení

uplatniteľnom v čase typového schválenia.

Namerané hodnoty sú na základe cyklu WLTP podľa smernice (EC) 1151/2017 a môžu sa líšiť v závislosti od zvolenej výbavy.

Uvedený rozsah hodnôt zohľadňuje rôzne konfigurácie zvoleného modelu a nie je súčasťou akejkolvek ponuky, je určený výlučne na porovnanie.

Príručka o spotrebe paliva a emisiách CO₂, ktorá obsahuje údaje o všetkých modeloch nových osobných automobilov, je bezplatne k dispozícii v každom predajnom mieste BMW Slovenská republika.

BMW Group

BMW Group je prostredníctvom značiek BMW, MINI, Rolls-Royce a BMW Motorrad najväčším výrobcom prémiových automobilov a motocyklov na svete. Okrem toho ponúka aj produkty značkového financovania a služby mobility. BMW Group prevádzkuje 31 výrobných a montážnych podnikov v 15 krajinách a predajnú sieť so zastúpeniami vo viac ako 140 krajinách.

BMW Group zaznamenal v roku 2019 celosvetový predaj viac než 2,5 mil. osobných automobilov a viac než 175 000 motocyklov. V hospodárskom roku 2019 činil zisk pred zdanením 7,118 miliardy eur, celkový obrat dosiahol výšku 104,210 miliardy eur. BMW Group k 31. decembru 2019 zamestnával po celom svete 133 778 spolupracovníkov.

Úspech BMW Group sa vždy zakladal na vizionárskom myslení a zodpovednom konaní. Ekologické programy a sociálna udržateľnosť preto tvorili integrálnu súčasť stratégie spoločnosti v rámci celého hodnotového reťazca. BMW Group sa vždy vyznačoval komplexnou produktovou zodpovednosťou a významným prístupom k ochrane zdrojov.

BMW Slovenská republika – priamy zástupca výrobcu na Slovensku

BMW Slovenská republika, ako priamy slovenský zástupca výrobcu BMW Group v Mníchove, vznikol v roku 2006. Spoločnosť sleduje stratégiu dlhodobých partnerstiev pre dlhodobu udržateľnú predajnú a servisnú sieť. BMW Slovenská republika ponúka na slovenskom trhu špičkové automobily, motocykle a prémiové služby. Sieť partnerov tvorí:

Desať autorizovaných predajcov a servisov automobilov značky BMW - Auto Palace a Group M v Bratislave, Lion Car v Banskej Bystrici, Dunauto v Dunajskej Strede, Rija Bavaria v Nitre, T.O.B. v Trenčíne, Bavaria TT v Trnave, MD Bavaria v Žiline, Regnum Bavaria v Prešove a Regnum Košice v Košiciach.

Jeden autorizovaný Servis-only servisný zástupca značky BMW, spoločnosť Auto Motiv, v Bratislave.

Dvaja autorizovaní predajcovia MINI so servisom značky v Bratislave a v Košiciach.

Štyria predajcovia motocyklov BMW so servisom v Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a v Žiline.