100 Jahre BMW – „Vom Übernahmekandidaten zum Vorzeigeunternehmen“

100 Jahre BMW. Das ist der Aufstieg von einem Flugzeugmotorenhersteller zum führenden Premium-Automobilbauer. Das sind viele Hochs und einige Tiefs. Das sind (teils) visionäre Unternehmensführer und zwei Neustarts (beinahe) vom Punkt Null nach den beiden Weltkriegen des 20. Jahrhunderts. Vor allem aber sind es begeisternde Motorräder und faszinierende Automobile. Ein kurzer Streifzug durch die hundertjährige Unternehmensgeschichte von BMW mit dem Fokus auf die Produkte mit vier Rädern …

1916 – 1945: Am 7. März 1916 wurde BMW gegründet. Die Flugzeugmotorenfabrik hatte ihren Sitz im Münchner Norden. Dort befindet sich auch heute noch die Firmenzentrale. Bereits 1923 stellte das Unternehmen mit der R 32 sein erstes Motorrad vor. 1928 startete mit „Kleinwagen nach zeitgemäßem Muster“ die Produktion von Automobilen. Fünf Jahre später kam mit dem 303 der erste ‚richtige BMW‘ auf den Markt. Zu seinen Highlights gehörten neben dem Sechszylinder-Reihenmotor auch das geringe Gewicht dank des „erstmals bei einem Automobil verwendeten Doppelrohrrahmen mit unterschiedlichen Querschnitten“ sowie die „heute als BMW

Niere bekannte Kühlergrill-Kontur“. Das bekannteste Modell der Münchner aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg ist jedoch eindeutig der auch im Motorsport erfolgreiche Roadster 328.

1945 – 1960: Wie für nahezu alle Unternehmen war auch für BMW der Neubeginn nach dem Krieg schwierig. So entstand erst 1948 mit der R 24 das erste Nachkriegs-Motorrad, die Automobil-Produktion wurde gar erst 1952 wieder aufgenommen. Allerdings ohne den „erhofften wirtschaftlichen Erfolg“, denn die Modellpalette war unausgewogen: So sind einerseits teure (Traum-) Autos mit dem 501, 502, 503, 507 und 3200 CS angeboten worden, und andererseits Kleinwagen mit dem 600, 700 und der Isetta. Es fehlte jedoch der ‚Mittelbau‘, also die Brücke zwischen den Einstiegs- und den Oberklasse-Modellen. Der Verkauf an die Daimler-Benz AG konnte im Dezember 1959 in letzter Minute noch abgewendet werden, stattdessen wurde ein Sanierungsplan unter der Regie des Großaktionärs Herbert Quandt entwickelt. Rückblickend steht vor allem der von Albrecht Graf von Goertz entworfene und nur 254 Mal gebaute 507 für diese schwierigen Jahre von BMW.

1960 – 1975: Die Kehrtwende zum Guten trat für die Münchner ab 1962 mit dem BMW 1500, dem ersten Modell der „Neuen Klasse“, ein. In der Folge entwickelte sich BMW „vom Übernahmekandidaten zum Vorzeigeunternehmen“. Auch weil die Coupés der Neuen Klasse (u.a. der 2000 CS), die 02-Serie, der 2500/2800, der 1972 auf den Markt gekommene 5er und die ‚großen‘ Coupés vom 2.5 CS bis zum 3.0 CSL ebenfalls erfolgreich waren. Parallel dazu wurden in München das als „Vierzylinder“ bekannte neue Verwaltungsgebäude und das BMW Museum sowie in Dingolfing ein neues Produktionswerk gebaut. Auch wenn der 5er mittlerweile zu den Marken-Ikonen zählt und der 3er als heutiger BMW schlechthin ohne den 02er kaum vorstellbar wäre, so ist es doch der 1500, der diese Epoche bei den Münchnern prägte.

1975 – 1990: In diesem Zeitraum konnte BMW gerade bei der Qualität der Automobile zu Mercedes aufschließen. Allerdings (noch) nicht ganz bei den Verkaufszahlen und beim Image. Mit dem 3er, 5er, 6er, 7er und den M-Modellen gaben die Münchner aber richtig Gas. Hinzu kam Ende der 1980er-Jahre mit dem Z1 ein Lifestyle-Roadster, der vor allem auf's Image-Konto einzahlte. Selbiges galt natürlich auch für das Luxus-Coupé 850i, das von vielen mit seinem Zwölfzylinder-Motor als Krönung des deutschen Automobilbaus betrachtet wurde. Für die großen Stückzahlen war dagegen der 3er zuständig, den BMW als Zwei- und Viertürer, als Cabrio, als Touring und als sportlichen M3 angeboten hat. Dennoch ist für mich der 1986 eingeführte 7er das dominierende BMW-Modell dieser Zeit. Denn ihm ist gelungen, was nicht wenige für unmöglich hielten: Den Führungsanspruch der Mercedes S-Klasse im Luxus-Segment anzugreifen. Gerade als 750i mit dem Zwölfzylinder.

1990 – 2005: „Dem branchenweiten Trend zu Konzentrationsprozessen folgend" übernahmen die Münchner 1994 die Rover Group, „um mit einem breiteren Angebot an Automobilen zusätzliche Zielgruppen zu gewinnen". Dies misslang jedoch, so dass man sich 2000 wieder von Rover trennte. Behalten – und erfolgreich weitergeführt – wurde aber die Marke MINI. Darüber hinaus war BMW auch im Besitz der Markenrechte von Rolls-Royce Automobile, so dass das Unternehmen als BMW Group neu strukturiert wurde. Mit dem 1er ist die Modellpalette zudem um ein kompaktes Einstiegsmodell ergänzt worden. Neue Segmente erschlossen die Münchner mit dem X3/X5 bei den SUV's und dem Z3/Z4 bei den Roadstern. Und schließlich konnte BMW 2005 auch Mercedes als weltweit führender Anbieter von Premium-Automobilen ablösen. Und blieb es bis heute. Stellvertretend für diese Wachstumsphase steht der 3er, den es zusätzlich noch als Compact gab.

2005 – heute: Mit der Unternehmensstrategie „Number ONE“ legte BMW „die Grundlagen für nachhaltiges profitables Wachstum und langfristige Wertsteigerung“. Die Maßnahmen waren darauf ausgerichtet, „die Position der BMW Group als weltweit führender Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern sowie Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen zu festigen“. Immer mehr an Bedeutung gewann zudem die Nachhaltigkeit. Mit EfficientDynamics, einem „Innovationsprogramm zur Senkung von Verbrauch und Emissionen bei gleichzeitig gesteigerter Leistung und Fahrfreude“, übernahm BMW ebenso eine Vorreiterrolle wie mit den elektrifizierten i-Modellen i3 und i8. Trends setzten zudem die SUV-Coupés X4 und X6. Der erst kürzlich im Rahmen der 100-Jahr-Feierlichkeiten präsentierte Vision Next 100 zeigt, wie sich die Münchner die automobile Zukunft vorstellen. Das Modell der letzten Jahre ist für mich aber der i8.

- Über 100 Jahre BMW könnte man seitenweise berichten. Deshalb ist dieser Streifzug durch die Unternehmensgeschichte natürlich keineswegs vollständig. So blieben wichtige Themen wie die Rolle während des zweiten Weltkriegs oder Motorsport-Erfolge wie der Gewinn des Weltmeister-Titels in der Formel 1 1983 mit Brabham und Nelson Piquet außen vor. Platz muss aber noch sein für meine drei Favoriten unter den zahlreichen BMW-Modellen seit 1928: M1, M3 Sport Evolution (E30) und 2002 Turbo. Hätte ich doch nur einen von ihnen …

Bildquelle: BMW