



Η ιστορία του BMW Group: 100 χρόνια πάθος για μετακίνηση. Περιεχόμενα.

1. Η ιστορία του BMW Group: 100 χρόνια πάθος για μετακίνηση (Περίληψη).....	2
2. Χάραξη νέων δρόμων: Δημιουργικότητα και τόλμη για καινοτόμες λύσεις.....	9
3. Ανάληψη ευθύνης, αντιμετώπιση προκλήσεων: Η πορεία σε περιόδους ανάπτυξης και κρίσεων.	15
4. Συναγωνισμός με τους καλύτερους: Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός κίνητρο για κορυφαίες επιδόσεις.....	19
5. Το σωστό προϊόν την κατάλληλη στιγμή: Μπροστά από νέες τάσεις και με το βλέμμα στο μέλλον.	24
6. Χρονολόγιο: 100 γεγονότα από τα 100 χρόνια.	28



1. Η ιστορία του BMW Group: 100 χρόνια πάθος για μετακίνηση. (Περίληψη)

Στις 7 Μαρτίου 2016, το BMW Group γιόρτασε τα 100 χρόνια από την ίδρυσή του. Όλο αυτό το διάστημα, μία μικρή εταιρία κατασκευής αεροπορικών κινητήρων στα βόρεια του Μονάχου μεταμορφώθηκε σε παγκοσμίως κορυφαία κατασκευάστρια εταιρεία premium αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και πάροχος premium υπηρεσιών χρηματοδότησης και μετακίνησης. Σε όλη τη διάρκεια της εξέλιξής της, η BMW αποδεικνυε πάντα την καινοτόμο δύναμή της, αλλάζοντας τους κανόνες του παιχνιδιού και έχοντας το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον. Σήμερα, το BMW Group είναι ένας διεθνής όμιλος εταιριών με εγκαταστάσεις παραγωγής και συναρμολόγησης σε 14 χώρες με ένα παγκόσμιο δίκτυο πωλήσεων. Η εταιρία συμβάλλει σημαντικά στο σχεδιασμό λύσεων ατομικής μετακίνησης του μέλλοντος.

Ανατρέχοντας στην ιστορία του BMW Group βλέπουμε ποικίλα γεγονότα και αποφάσεις που επηρέασαν θετικά την ανάπτυξη της εταιρίας και ταυτόχρονα εξέφραζαν το χαρακτήρα της. Πρωτοποριακά προϊόντα και στρατηγικές γεννήθηκαν μέσα από τα οράματά της. Όλα οφείλονται στην τόλμη της να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις και να ανοίγει νέους δρόμους. Πάντα φιλοδοξούσε να πετυχαίνει περισσότερα από τα βασικά και να ανταγωνίζεται τους καλύτερους, ενώ ταυτόχρονα να μπορεί να αποδέχεται τις προκλήσεις και να αναδύεται μέσα από αυτές πιο δυνατή και επικεντρωμένη στο στόχο.

Χάραξη νέων δρόμων που οδηγούν σε καινοτόμες λύσεις.

Η προϊοντική εξέλιξη από την πρώτη μέρα ίδρυσης της εταιρίας μέχρι σήμερα οδηγείται από τη φιλοδοξία της για ανώτερα επιτεύγματα και την ετοιμότητά της να υιοθετεί νέες και τεχνικά περίπλοκες λύσεις αντί να συμβιβάζεται με τα κοινότοπα. Ο αεροκινητήρας BMW IIIa που λανσαρίστηκε το 1917 ήδη είχε επιδείξει εξαιρετική ισχύ, αξιοπιστία και απόδοση όταν λειτουργούσε σε μεγάλα υψόμετρα. Οι επιδόσεις αυτές ήταν αποτέλεσμα της στιβαρής βασικής σχεδίασης ενός εν σειρά εξακύλινδρου κινητήρα και της χρήσης εξαιρετικά ελαφρών υλικών, σε συνδυασμό με καινοτόμες τεχνολογίες για την αναπνοή και την ανάφλεξη.

Η εταιρία ακολούθησε επίσης το δικό της δρόμο δημιουργώντας την πρώτη της μοτοσικλέτα. Ενώ άλλοι κατασκευαστές εξακολουθούσαν να βασίζονται στη γεωμετρία των ποδηλάτων, η BMW R 32 ήταν σχεδιασμένη με συνέπεια γύρω από τον κινητήρα. Το μοντέλο που παρουσιάστηκε το 1923 ήταν η πρώτη μοτοσικλέτα που χρησιμοποιούσε επίπεδο δικύλινδρο κινητήρα Boxer, μηχανικό κιβώτιο βιδωμένο απευθείας στον κινητήρα και άξονα μετάδοσης αντί αλυσίδας ή ιμάντα. Αυτά τα βασικά χαρακτηριστικά εξακολουθούν να προσδιορίζουν τις μοτοσικλέτες BMW με κινητήρες Boxer ή επίπεδους δικύλινδρους (flat-twin) μέχρι σήμερα.

Το 1928, η εταιρία έγινε κατασκευάστρια αυτοκινήτων και αρχικά έφτιαχνε μικρά αυτοκίνητα ακολουθώντας σύγχρονα σχεδιαστικά πρότυπα. Ωστόσο,

όλα τα συμβατικά πρότυπα της εποχής καταρρίφθηκαν όταν η BMW 303 έγινε το πρώτο μεσαίο μοντέλο της μάρκας με εν σειρά εξακύλινδρο. Αυτή παρουσιάστηκε το 1933 και καθιέρωσε ένα προφίλ που τη διαφοροποιούσε από τον ανταγωνισμό: ήταν η χαρακτηριστική καμπύλη του καλύμματος του ψυγείου που σήμερα παραμένει αναγνωρίσιμη σαν μάσκα BMW σε σχήμα 'νεφρών'. Το σημαντικότερο: το αυτοκίνητο ήταν επίσης ελαφρύ λόγω σωληνωτού πλαισίου με διπλούς κάτω σωλήνες διαφορετικών διατομών. Ήταν η πρώτη εφαρμογή του είδους σε αυτοκίνητο. Έτσι οι μηχανικοί σχεδίασης ανέτρεψαν την άποψη ότι μόνο ένα βαρύ όχημα μπορεί να έχει σταθερή οδική συμπεριφορά. Η BMW 303 ήταν ελαφριά, επιτάχυνε γρήγορα, επιβράδυνε άνετα και έστριβε με ευελιξία και ασφάλεια. Η BMW πατεντάρισε το σωληνωτό πλαίσιο και συνέχισε να υιοθετεί τη φιλοσοφία βελτιστοποίησης βάρους στα οχήματά της.

Τα μοντέλα BMW i αποτελούν το πιο πρόσφατο παράδειγμα ευφυούς, ελαφριάς δομής, δυναμικής καινοτομίας και αναζήτησης ανεξάρτητων λύσεων. Η ειδικά σχεδιασμένη αρχιτεκτονική τους προορίζεται για γνήσια ηλεκτροκίνητα ή plug-in υβριδικά μοντέλα και συνδυάζει ένα αλουμινένιο πλαίσιο με κλωβό επιβατών από πλαστικό ενισχυμένο με ανθρακονήματα CFRP. Η ολιστική μέθοδος της BMW i στόχο έχει να διασφαλίσει ότι το BMW Group θα παίξει πρωτοποριακό ρόλο στο σχεδιασμό της ατομικής μετακίνησης του μέλλοντος.

Ανάληψη ευθύνης, αντιμετώπιση προκλήσεων.

Η παραγωγή αεροκινητήρων αρχικά απαγορεύτηκε στη Γερμανία μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και, από το 1918, κινητήρες για φορτηγά και σκάφη και από το 1920 και κινητήρες για μοτοσυκλέτες ήταν κάποια από τα προϊόντα με το λογότυπο BMW. Μεταξύ των εξαγορών ήταν και η Bayerische Flugzeugwerke AG, που σύντομα απέκτησε μεγάλη σημασία για τη μάρκα. Η εταιρία αγόρασε τα δικαιώματα της μάρκας τον Ιούνιο του 1922 μαζί με το λογότυπο, τις εγκαταστάσεις παραγωγής και το εργατικό δυναμικό της BMW. Η πλήρης μετονομασία σε Bayerische Motoren Werke AG αποτέλεσε επίσης την πλατφόρμα για να εξελιχθεί σε ανεξάρτητη κατασκευάστρια κινητήρων και οχημάτων. Από τις 7 Μαρτίου του 1916 που ιδρύθηκε η Bayerische Flugzeugwerke AG, η ημερομηνία αυτή θεωρείται μέχρι σήμερα επίσημη ημέρα ίδρυσης της BMW.

Λίγο μετά το επαναλάνσάρισμα της Bayerische Motoren Werke, οι αεροπορικοί κινητήρες για μία ακόμα φορά βρέθηκαν στο επίκεντρο των κρατικών προμηθευτών και των μιλιταριστικών στόχων τους. Μαζί με μία μεγάλη μερίδα της Γερμανικής βιομηχανίας, η διοίκηση της BMW ενεργούσε με οδηγό τη φιλοδοξία του επιχειρηματικού κέρδους απόδοσης εν μέσω των πολιτικών συνθηκών των δεκαετιών 1930 και 1940. Κατά συνέπεια, η εταιρία αποκόμισε τεράστιο όφελος από τις προσπάθειες για νέο στρατιωτικό εξοπλισμό. Από το 1939, εργάτες σε καταναγκαστικά έργα, φυλακισμένοι πολέμου και τρόφιμοι στρατοπέδων συγκέντρωσης χρησιμοποιήθηκαν στις εγκαταστάσεις παραγωγής της εταιρίας.

Το BMW Group ανέλαβε τις ευθύνες του απέναντι στα γεγονότα κατά τη διάρκεια του Εθνικοσοσιαλισμού και προώθησε πρωτοβουλίες που έχουν συμβάλει στην αύξηση της συνειδητοποίησης και στη δημιουργία δημοσίου διαλόγου. Όταν δημοσιεύτηκε το βιβλίο “BMW – eine deutsche Geschichte” (“BMW – μία Γερμανική ιστορία”) το 1983, η εταιρία ήταν ο πρώτος βιομηχανικός όμιλος της Γερμανίας που άνοιγε αυτό το κεφάλαιο του παρελθόντος για δημόσια έρευνα και συζήτηση. Η έρευνα της περιόδου 1933 - 1945 πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο δύο διατριβών που δημοσιεύτηκαν το 2005 και 2008. Επιπλέον, η BMW AG ήταν από τα αρχικά μέλη του ιδρύματος “Erinnerung, Verantwortung, Zukunft” (“Μνήμη, Ευθύνη, Μέλλον”) που ιδρύθηκε το 1999 για να αποζημιώσει τα θύματα καταναγκαστικής εργασίας.

Αμέσως μετά τον πόλεμο η εταιρία έπρεπε να υιοθετήσει μία νέα τακτική σε όλους τους επιχειρηματικούς τομείς. Η πρώτη μεταπολεμική μοτοσικλέτα με τη μορφή της BMW R 24 έφυγε από τη γραμμή παραγωγής του Μονάχου το 1948. Η παραγωγή αυτοκινήτων ξεκίνησε πάλι το 1952 αλλά η εταιρία αρχικά δεν μπόρεσε να προβλέψει την επερχόμενη επιτυχία. Στην Ετήσια Γενική Συνέλευση που πραγματοποιήθηκε το 1959, η πώληση της BMW AG στην Daimler-Benz AG – που ήταν έτοιμη να υπογραφεί και να επισφραγιστεί - απετράπη την τελευταία στιγμή. Το σχέδιο αναδιοργάνωσης υπό την αιγίδα του βασικού μετόχου Herbert Quandt βασίστηκε στην ανεξαρτησία της BMW AG, σε νέες δομές και νέα μοντέλα. Η επανάσταση ήρθε με τη BMW 1500, ως πρώτου μοντέλου της ‘New Class’. Μετά από λίγα χρόνια, είχε εξελιχθεί από υποψήφια εξαγοράς σε εταιρία - ναυαρχίδα.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ανοδική πορεία σκόνταψε στην ‘πετρελαϊκή κρίση’, η διοίκηση της BMW έβαλε πλάτη ώστε να ξεπεραστούν οι δυσκολίες και η εταιρία να βγει από την κρίση ενισχυμένη. Στο Μόναχο άνοιξαν ο νέος πύργος που στεγάζει τα γραφεία διοίκησης, γνωστός ως ‘Τετρακύλινδρος’ και το Μουσείο BMW, ενώ ένα νέο εργοστάσιο παραγωγής ξεκίνησε τις εργασίες του στο Dingolfing. Η BMW Σειρά 5 ήταν διάδοχος της “New Class”. Και πραγματικά, η ζήτηση άρχισε να επιταχύνεται από το 1975. Η BMW ήταν σε άριστη θέση να ανταποκριθεί με νέα μοντέλα, εκτεταμένη δυναμικότητα παραγωγής και βελτιστοποιημένες δομές πωλήσεων.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η διοίκηση της BMW βρέθηκε πάλι σε ένα σταυροδρόμι. Το 1994, ακολούθησε την ευρύτερη τάση της βιομηχανίας προς συγκεντρωτικές διαδικασίες και αποφάσισε να εξαγοράσει το British Rover Group για να αποκτήσει πρόσθετα target groups με μία πιο ποικίλη γκάμα οχημάτων. Η προσπάθεια δεν στέφθηκε με επιτυχία, και το 2000 Rover Group πουλήθηκε εκ νέου. Η BMW συνέχισε μόνο με τη μάρκα MINI. Η εταιρία εν τω μεταξύ είχε προχωρήσει σε αναδιοργάνωση και είχε αγοράσει το όνομα και τα δικαιώματα μάρκας της Rolls-Royce Motor Cars.

Λίγο πριν ξεκινήσει η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008, η εταιρική στρατηγική “Number ONE” είχε προσδιορίσει τις αρχές για βιώσιμη, επικερδή ανάπτυξη και μακροπρόθεσμη αύξηση αξίας. Τα σχετικά μέτρα στόχο είχαν

να εδραιώσουν το BMW Group σαν παγκοσμίως κορυφαίο κατασκευαστή premium αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, και παρόχου premium υπηρεσιών χρηματοδοτήσεων και μετακίνησης.

Απέναντι στους καλύτερους: ρεκόρ και επιτυχίες στο μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Από τις αρχές του 20ού αιώνα, οι αγωνιστικές διοργανώσεις θεωρούνταν το ιδανικό σκηνικό για τους κατασκευαστές μοτοσικλετών και αυτοκινήτων προκειμένου να εντυπωσιάσουν το αυτοκινητιστικό κοινό με τις επιδόσεις νέων οχημάτων. Η επίτευξη εθνικών και παγκόσμιων ρεκόρ αποτελούσε μία ακόμα τεκμηριωμένη απόδειξη προηγμένης τεχνολογίας. Για παράδειγμα, τον Ιούνιο του 1919, ο πιλότος δοκιμών Zeno Diemer δημιούργησε αίσθηση κάνοντας παγκόσμιο ρεκόρ ύψους πτήσης με αεροπλάνο. Πέταξε σε ύψος 9.760 m με έναν αεροκινητήρα BMW IV. Οι κινητήρες BMW παρείχαν ισχύ στο Dornier "Wal" (Whale), το πρώτο υδροπλάνο που έκανε το γύρο του κόσμου το καλοκαίρι του 1932 και στο "rail Zeppelin" που την προηγούμενη χρονιά είχε πετύχει παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας 230 km/h για σιδηροδρομικά οχήματα την προηγούμενη χρονιά. Ο εργοστασιακός αναβάτης της BMW Ernst Jakob Henne πέτυχε πολλά παγκόσμια ρεκόρ μεταξύ 1929 και 1937 σε δύο τροχούς. Κατέγραψε ταχύτητα 279.503 km/h, ρεκόρ που διατήρησε επί 14 χρόνια. Ρεκόρ σημειώθηκαν και τα πιο πρόσφατα χρόνια, αναδεικνύοντας τις δυνατότητες καινοτομίας της εταιρίας. Στην πίστα δοκιμών της BMW στο Miramas (Γαλλία), το πρωτότυπο BMW H2R πέτυχε εννέα ρεκόρ για υδρογονοκίνητα οχήματα το Σεπτέμβριο του 2004.

Η πρώτη αγωνιστική επιτυχία για τη BMW σημειώθηκε το Φεβρουάριο του 1924. Ήταν η μέρα που ο σχεδιαστής και οδηγός αγώνων Rudolf Schleicher κέρδισε στην ανάβαση Mittenwalder Gsteig. Το σλόγκαν "Δοκιμασμένο στους Αγώνες – Αποδεδειγμένο στην Παραγωγή" ("Erprobt im Sport – bewährt in der Serie") καθιερώθηκε σαν παρατσούκλι, ενώ ακολούθησαν πολυάριθμα Γερμανικά πρωταθλήματα και οι πρώτες διεθνείς επιτυχίες. Η νίκη που κατέκτησε ο Georg Meier με μία αγωνιστική BMW turbo το 1939 ήταν ένα ξεχωριστό ορόσημο. Ο Meier ήταν ο πρώτος αναβάτης εκτός Ηνωμένου Βασιλείου που κέρδισε το Tourist Trophy στην κατηγορία 500 cc, γνωστή σαν Senior TT, στο Isle of Man. Ο Βρετανός Jock West, επίσης αναβάτης της BMW, ήρθε δεύτερος. Ακριβώς 75 χρόνια αργότερα, ο βορειοίρλανδός αναβάτης Michael Dunlop ακολούθησε τα βήματα του Meier και κέρδισε με μία BMW S 1000 RR στο Senior TT.

Ο "Schorsch" Meier συνέχισε τις προηγούμενες επιτυχίες του και τη μεταπολεμική περίοδο και κατέκτησε το Γερμανικό Πρωτάθλημα το 1947. Οι αγωνιστικές μοτοσικλέτες της ομάδας με κινητήρες BMW στο Sidecar Combination World Championship πέτυχαν ένα εντυπωσιακό σερί νικών με 20 τίτλους κατασκευαστών και 19 τίτλους αναβατών μεταξύ 1954 και 1974. Το 1980, η BMW R 80 G/S δημιούργησε αίσθηση σε αγώνες εκτός δρόμου για πρώτη φορά. Την κατάκτηση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Off-road ακολούθησαν νίκες στο Ράλι Παρίσι – Ντακάρ τις χρονιές 1981, 1983, 1984 και 1985.

Το πρώτο αυτοκίνητο που κατασκεύασε η BMW απέδειξε επίσης άμεσα την αξία του σε спор διοργανώσεις. Τέσσερις μόλις εβδομάδες μετά την κυκλοφορία της, η BMW 3/15 PS πήρε τη νίκη στο International Alpine Rally. Η θρυλική BMW 328 roadster έκανε την πρώτη της δημόσια εμφάνιση στην αγωνιστική πίστα. Τον Ιούνιο του 1936, ο Ernst Henne απέδειξε την επιτυχία του σε τέσσερις τροχούς οδηγώντας το νέο μοντέλο σε νίκη της κατηγορίας στο Eifel Race στην πίστα του Nürburgring. Τέσσερα χρόνια αργότερα, η μάρκα BMW πέτυχε έναν από τους μεγαλύτερους θριάμβους μέχρι εκείνη την εποχή. Οι Fritz Huschke von Hanstein και Walter Bäumer ήρθαν πρώτοι στη γενική κατάταξη στον αγώνα αντοχής Mille Miglia που πραγματοποιήθηκε στην Ιταλία οδηγώντας μία BMW 328 Touring Coupé.

Αρχικά, τη μεταπολεμική περίοδο υπήρξαν μέτριες επιτυχίες στο μηχανοκίνητο αθλητισμό. Η “New Class” έκανε για πρώτη φορά αισθητή την παρουσία της εδώ. Το 1966, ο Hubert Hahne κέρδισε το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού οδηγώντας τη BMW 2000 TI. Επίσης, έγινε ο πρώτος οδηγός που οδήγησε αυτοκίνητο τουρισμού στο βόρειο τμήμα της πίστας του Nürburgring σε λιγότερο από δέκα λεπτά. Η αυξανόμενη σημασία των αγώνων του μηχανοκίνητου αθλητισμού επιβεβαιώθηκε με την ίδρυση της BMW Motorsport GmbH το Μάιο του 1972. Τα επόμενα χρόνια, πολυάριθμες επιτυχίες σημειώθηκαν κυρίως στους αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού. Η συλλογή τίτλων εμπλουτίστηκε από τις BMW 3.0 CSL, BMW 635 CSi, BMW 320 Group 5 και το σημαντικότερο, τη BMW M3 Group A, που έγινε το πιο επιτυχημένο αυτοκίνητο τουρισμού στον κόσμο.

Το 1982, η BMW ανέβηκε στη σκηνή της F1 σαν προμηθευτής κινητήρων μαζί με την εταιρο της Brabham. Ο μεγάλος θρίαμβος ακολούθησε ένα χρόνο αργότερα. Ο Βραζιλιάνος Nelson Piquet κέρδισε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Ήταν ο πρώτος οδηγός που κέρδιζε τον τίτλο οδηγώντας ένα μονοθέσιο με κινητήρα turbo. Αναθεωρώντας τη σχέση της με το μηχανοκίνητο αθλητισμό, η BMW επέστρεψε στο German Touring Car Masters (DTM) το 2012. Η επιστροφή συνοδεύτηκε άμεσα από μέγιστη επιτυχία. Ο Καναδός Bruno Spengler ολοκλήρωσε την πρώτη του χρονιά οδηγώντας τη BMW M3 σαν Πρωταθλητής του German Touring Car Masters. Η BMW κέρδισε επίσης το πρωτάθλημα των κατασκευαστών και των ομάδων.

Το σωστό προϊόν την κατάλληλη στιγμή.

Η διαδρομή που ακολούθησε για να γίνει από κατασκευάστρια αεροπορικών κινητήρων – με πωλήσεις εξαρτημένες κυρίως από τις κρατικές προμήθειες – κορυφαία premium αυτοκινητοβιομηχανία με παγκόσμια απήχηση συνδέεται στενά με την ιστορία της ατομικής μετακίνησης τα τελευταία 100+ χρόνια. Αδιαλείπτως, η εταιρία χρησιμοποιεί τις ικανότητες και τη δημιουργικότητά της για την παραγωγή προϊόντων που ικανοποιούν σύγχρονες ανάγκες και επιθυμίες με μοναδικά χαρακτηριστικά και εξατομικευμένο στυλ. Νέες κατηγορίες οχημάτων δημιουργήθηκαν και νέα target groups αξιοποιήθηκαν με αλάνθαστο ένστικτο για φιλοδοξίες πελατών που δεν καλύπτονταν από άλλους παίκτες της αγοράς. Επίσης μπορούσε να αναγνωρίζει εξειδικευμένες

αγορές (niche markets) με δυνατότητα βιώσιμης ανάπτυξης και επινοούσε καινοτομίες που μετατρέπονταν σε τάσεις.

Η αυξανόμενη σημασία της πολιτικής αεροπορίας τη δεκαετία του 1920 ενθάρρυνε την Bayerische Motoren Werke να σχεδιάσει νέους και εξαιρετικά ισχυρούς αεροκινητήρες βάσει δοκιμασμένων σχεδίων. Ο αεροπορικός κινητήρας BMW VI, ένας δωδεκακύλινδρος V, λανσαρίστηκε στην αγορά το 1926. Και στη συνέχεια εξελίχθηκε σε επιτυχία στις εξαγωγές σε όλο τον κόσμο και έγινε ένα από τα πιο επιτυχημένα προϊόντα της εταιρίας τη δεκαετία του 1920. Ο κινητήρας BMW VI τοποθετήθηκε και στο Heinkel HE 70 - το ταχύτερο εμπορικό αεροπλάνο στον κόσμο την εποχή εκείνη με το παρατσούκλι 'Κεραυνός'.

Η εταιρία προσάρμοσε την πρώτη της μοτοσικλέτα στις ανάγκες της εποχής. Η BMW R 32 λανσαρίστηκε το 1923 και συνδυάζε ασφαλή και спор συμπεριφορά με ένα υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας. Ο άξονας μετάδοσης είχε σαφή πλεονεκτήματα τη χαμηλή φθορά και ελάχιστες απαιτήσεις συντήρησης στις χωμάτινες πίστες. Η BMW είχε επίσης σκοπό να προσελκύσει πιο 'σοφιστικέ' πελάτες με τα πρώτα της μεσαία αυτοκίνητα. Το σημαντικότερο, η BMW 326 που λανσαρίστηκε το 1936 χρησιμοποιούσε έναν εξακύλινδρο κινητήρα 50 hp προσφέροντας ευρύχωρο εσωτερικό και υψηλή ποιότητα κατασκευής. Πουλήθηκαν περίπου 16.000 μονάδες και αναδείχτηκε σε bestseller της μάρκας μέχρι την εποχή εκείνη. Η εταιρία βρισκόταν σε μία επιτυχημένη τεχνολογική και εμπορική πορεία με αεροπορικούς κινητήρες, αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες πριν οι πολιτικές αλλαγές στη Γερμανία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 σταματήσουν απότομα τον παγκόσμιο προσανατολισμό της εταιρίας και την επέκταση του προγράμματος καταναλωτικών προϊόντων.

Στη μεταπολεμική Γερμανία, η BMW Isetta αρχικά αντανάκλούσε το πνεύμα της εποχής κατά τη διάρκεια του οικονομικού θαύματος. Πουλήθηκαν πάνω από 160.000 μονάδες του "Motocoupe" – το διθέσιο είχε ζήτηση ακόμα και στις ΗΠΑ, τη χώρα των road cruisers. Η BMW 700 δικαίωσε τις спор φιλοδοξίες και αρχικά λανσαρίστηκε σαν coupé το 1959 και λίγο αργότερα σαν sedan. Οι επιτυχημένες πωλήσεις της διασφάλισαν την επιβίωση της εταιρίας. Το 1961, η BMW κυκλοφόρησε τελικά ένα μοντέλο με τη μορφή της BMW 1500 που οι πελάτες είχαν πραγματικά επιθυμήσει. Οι υπεύθυνοι πωλήσεων αναγνώρισαν την ανάγκη για ένα υψηλής ποιότητας, μεσαίο sedan. Οι μηχανικοί σχεδίασης προσέφεραν ένα τετράθυρο αυτοκίνητο με αεροδυναμική σχεδίαση και ισχυρό, τετρακύλινδρο κινητήρα και προηγμένη τεχνολογία πλαισίου. Η "New Class" ήταν σύμβολο εξατομικευμένου χαρακτήρα βασισμένου κυρίως στην άνεση και το спор στυλ. Το 1965, το ισχυρότερο μοντέλο μέχρι εκείνη την εποχή λανσαρίστηκε με τη BMW 1800 TI/SA σαν πλατφόρμα για το μηχανοκίνητο αθλητισμό – και ταυτόχρονα το νέο σλόγκαν, που εξακολουθεί να χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα, ενσωμάτωνε τους λόγους της επιτυχίας της "New Class": "Freude am Fahren" – "The Ultimate Driving Machine" (Το Απόλυτο Εργαλείο Οδήγησης).

Επτά χρόνια αργότερα, το “The Ultimate Driving Machine” έγινε πρότυπο για τις μοτοσικλέτες BMW. Η εταιρία είχε προηγουμένως λανσάρει τα νέα μοντέλα BMW R 50/5, BMW R 60/5 και BMW R 75/5 στην αγορά. Οι μοτοσικλέτες είχαν γίνει απολαυστικά μέσα ελεύθερου χρόνου, μια ανάγκη που κάλυπταν με τον καλύτερο τρόπο οι σπορ μοτοσικλέτες τουρισμού. Το 1980, η BMW σημείωσε το επόμενο πρωτοποριακό επίτευγμα στους δύο τροχούς. Η touring Enduro BMW R 80 G/S ήταν ο προάγγελος της δημοφιλούς κατηγορίας και εξακολουθεί να προσφέρει γνήσια οδηγική απόλαυση σήμερα εντός και εκτός δρόμου.

Ένα νέο είδος πολυμορφικότητας χαρακτήριζε επίσης το πρωτοποριακό πρωτότυπο με το οποίο η BMW δημιούργησε αίσθηση στην αγορά του αυτοκινήτου το 1999. Πριν καν καθιερωθεί η τεράστια παγκόσμια ζήτηση για SUV, η εταιρία λανσάρισε τη BMW X5 στο Διεθνές Σαλόνι του Ντιτρόιτ, που συνδύαζε δυναμικές επιδόσεις στο δρόμο με ανώτερη συμπεριφορά παντός εδάφους, υπερυψωμένα καθίσματα και τετρακίνηση. Αυτή προανήγγειλε το λανσάρισμα της κατηγορίας Sports Activity Vehicle (SAV) όπου η BMW έπαιξε επίσης πρωτοποριακό ρόλο καθώς μετέφερε τη φιλοσοφία σε άλλες κατηγορίες οχημάτων τα επόμενα χρόνια. Η γκάμα περιλαμβάνει τώρα πέντε μοντέλα BMW X, μεταξύ των οποίων δύο Sports Activity Coupé που επέτρεψαν στη μάρκα να προσελκύσει νέα target groups με ιδιαίτερη επιτυχία.

Στο κατώφλι του επόμενου αιώνα της ιστορίας του, το BMW Group αναλαμβάνει πρωτοποριακό ρόλο στο σχεδιασμό μέσων μετακίνησης που είναι ανεξάρτητα από ορυκτά καύσιμα και απαλλαγμένα από τοπικούς ρύπους. Από το 2013, το BMW i3 αποτελεί το Απόλυτο Εργαλείο Οδήγησης (Ultimate Driving Machine) όντας ένα αμιγώς ηλεκτρικό premium αυτοκίνητο. Επιπλέον, το plug-in υβριδικό μοντέλο BMW i8 που λανσαρίστηκε το 2014 μείνους οδηγούς από τώρα το μέλλον της σπορ αυτοκίνησης.

2. Χάραξη νέων δρόμων: Δημιουργικότητα και τόλμη για καινοτόμες λύσεις.

Το πρώτο προϊόν που έφερε το όνομα BMW ήταν ένα κινητήρας αεροσκάφους με κυβισμό 19 L και μέγιστη ισχύ 185 hp. Ο κινητήρας BMW IIIa δημιουργήθηκε το 1917 από τον Max Friz, αρχιχεδιαστή της εποχής. Βασίστηκε στην αρχή ενός κινητήρα μεγάλου μεγέθους και υψηλής συμπίεσης κατάλληλου για μεγάλα υψόμετρα. Ο Friz σχεδίασε εξαρχής τον κινητήρα για μεγάλα υψόμετρα με εγγυημένη μέγιστη ισχύ, αξιοπιστία και απόδοση. Χρησιμοποίησε ανεξάρτητες λύσεις, ήδη διαθέσιμες σε συνδυασμό με καινοτόμες λεπτομέρειες όπως τα αλουμινένια έμβολα και ένα ειδικό καρμπυρατέρ που επέτρεπε στον πιλότο να ρυθμίζει μηχανικά το μίγμα καυσίμου σύμφωνα με την περιεκτικότητα οξυγόνου στον αέρα. Ο εξακύλινδρος, εν σειρά κινητήρας μπορούσε να παράγει βέλτιστη ισχύ ακριβώς όταν ήταν απαραίτητο – σε ύψος περίπου 2.000 m. Ο BMW IIIa σύντομα καθιερώθηκε σαν ο καλύτερος αεροκινητήρας στον κόσμο.

Η χαρακτηριστική πλατφόρμα για τον BMW IIIa και τους διαδόχους του ήταν μία τέλεια βασική τεχνική σχεδίαση, με καινοτομίες προσαρμοσμένες στις σχετικές απαιτήσεις. Στις αρχές της δεκαετίας του 1920, αυτό το πρότυπο μεταφέρθηκε σε κινητήρες για φορτηγά, λεωφορεία, τρακτέρ και σκάφη. Η ίδια φιλοσοφία χρησιμοποιήθηκε στο νέο “Bayern Kleinmotor” ή “το μικρό κινητήρα της Βαυαρίας” που προοριζόταν για δίτροχα. Αρκετοί Γερμανοί και Αυστριακοί κατασκευαστές μοτοσικλετών χρησιμοποίησαν το δικύλινδρο Boxer για τα οχήματά τους, συμπεριλαμβανομένης της Bayerische Flugzeugwerke AG. Όπως η Bayerische Motoren Werke, η εταιρία δεν μπορούσε πλέον να ασχολείται με την πρωταρχική της δραστηριότητα - κατασκευή αεροσκαφών - από τη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου και κατασκεύαζε διάφορα προϊόντα, μεταξύ των οποίων μία μοτοσικλέτα με την ονομασία Helios.

Με τη νέα τάξη πραγμάτων δεν περιορίστηκε μόνο στην παροχή κινητήρων. Τον Ιούνιο του 1922, η Bayerische Flugzeugwerke AG απέκτησε τα δικαιώματα της μάρκας μαζί με το λογότυπο, τις εγκαταστάσεις παραγωγής και τους εργαζόμενους της BMW, διασφαλίζοντας τεχνογνωσία και σχέδια για κινητήρες. Η άμεση μετονομασία της εταιρίας σε Bayerische Motoren Werke AG επίσης έθεσε τις βάσεις για να εξελιχθεί σε ανεξάρτητη κατασκευάστρια κινητήρων και οχημάτων. Από τις 7 Μαρτίου 1916 που ιδρύθηκε η Bayerische Flugzeugwerke AG, η ημερομηνία αυτή ακόμα και σήμερα θεωρείται η ημερομηνία ίδρυσης της BMW.

Συγκροτημένες ιδέες, καινοτόμος εφαρμογή, υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας.

Το νέο ξεκίνημα και η αναγνωρισμένη ποιότητα των κινητήρων επέτρεψαν την ταχεία υλοποίηση του σχεδίου της εταιρίας για την κατασκευή μιας ολοκληρωμένης μοτοσικλέτας. Ο Αρχιχεδιαστής Max Friz είχε πολύ συγκεκριμένες ιδέες για το project με μία στιβαρή βασική φιλοσοφία και

δοκιμασμένες τεχνολογίες σε συνδυασμό με καινοτόμες φόρμες εφαρμογής. Ενώ άλλοι κατασκευαστές εξακολουθούσαν να βασίζονται στη γεωμετρία των ποδηλάτων, η BMW R 32 ήταν σχεδιασμένη με συνέπεια γύρω από τον κινητήρα. Αξιοσημείωτη καινοτομία ήταν ο επίπεδος, δίκυλινδρος Boxer 500 κυβ. εκ. Διέθετε μηχανικό κιβώτιο βιδωμένο απευθείας στον κινητήρα και άξονα μετάδοσης αντί αλυσίδας ή ιμάντα. Αυτά τα βασικά χαρακτηριστικά ήταν πρωτοποριακά για την εποχή και εξακολουθούν να προσδιορίζουν τις μοτοσυκλέτες BMW με κινητήρες Boxer ή επίπεδους δίκυλινδρους (flat-twin) μέχρι σήμερα.

Η BMW R 32 προωθήθηκε στην αγορά από την πρώτη στιγμή σαν ένα premium προϊόν λόγω της περίπλοκης σχεδιαστικής φιλοσοφίας της. Η υψηλή τιμή της ήταν δικαιολογημένη λόγω του επιπέδου ασφάλειας και της κορυφαίας ποιότητας κατασκευής και αξιοπιστίας. Χάρη στη συγκεκριμένη φιλοσοφία, η μάρκα απέκτησε τη φήμη μιας κατασκευάστριας μοτοσυκλετών εξαιρετικά υψηλής ποιότητας, και το 1929 έθεσε πρότυπα με τα νέα μοντέλα της 750 cc. Το καινοτόμο πλαίσιο από πρεσαριστό ατσάλι πρόσφερε βελτιωμένη ευστάθεια χαρίζοντας παράλληλα μία ισχυρή παρουσία. Η δυναμική εμφάνιση αναδείκνυε τη φιλοσοφία μιας μοτοσυκλέτας της 'Γερμανικής Σχολής' και διαμόρφωσε ένα στυλ για όλη την κατηγορία.

Μετά από μερικά χρόνια, οι μηχανικοί σχεδίασης της BMW δημιούργησαν και πάλι αίσθηση- αρχικά στις αγωνιστικές πίστες, όπου μία νέα μηχανή με κινητήρα 500 cc Boxer σημείωνε τη μία επιτυχία μετά την άλλη. Ήταν ένα σχεδιαστικό πρωτότυπο της BMW R 5 που λανσαρίστηκε το 1936 και εγκαινίασε μία νέα διάσταση σπορ οδήγησης στο δρόμο. Σε αυτό συνετέλεσε ο νέος κινητήρας που απέδιδε 24 hp αλλά πιο πολύ το σωληνωτό πλαίσιο με διπλούς κάτω σωλήνες σε κωνικό οβάλ σχήμα - πρωτιά σε μοτοσυκλέτα. Οι ειδικοί παραγωγής εφάρμοσαν μία καινοτόμο μέθοδο ηλεκτρικής συγκόλλησης μέσω αερίου. Αυτή καταργούσε τα μειονεκτήματα των προηγούμενων ηλεκτροσυγκολλήσεων που παρουσίαζαν ρωγμές όταν υποβάλλονταν σε υπερβολική καταπόνηση. Το νέο πλαίσιο, ταίριαζε άριστα με το τηλεσκοπικό πιρούνι που η BMW είχε παρουσιάσει προηγουμένως με τις R 12 και R 17, πρωτιά σε μοντέλα μαζικής παραγωγής. Ο επιλογέας ταχυτήτων στο πόδι που αντικατέστησε το λεβιέ στο τιμόνι ήταν ακόμα σπορ στοιχείο του νέου μοντέλου, αφού μέχρι πρότινος είχε χρήση μόνο σε αγωνιστικές μηχανές. Το πίσω φρένο λειτουργούσε επίσης από το πόδι του αναβάτη. Ο σπορ χαρακτήρας της μοτοσυκλέτας αποτυπωνόταν και στις σχεδιαστικές γραμμές της. Η R 5 ήταν μία κομψή σπορ μηχανή με προφίλ που ξεχώρισε ανάμεσα στους ανταγωνιστές της.

Αποστασιοποίηση από τα συμβατικά: η ελαφριά δομή παράγοντας επιτυχίας.

Η BMW έγινε και κατασκευάστρια αυτοκινήτων όταν εξαγόρασε την Fahrzeugwerke Eisenach το 1928. Το εργοστάσιο κατασκεύαζε το Dixi 3/15 PS υπό συγκεκριμένη άδεια, που βασιζόταν στο Austin Seven το οποίο κατασκευαζόταν στην Αγγλία. Ακολούθησε η πιο προηγμένη BMW 3/15 PS BMW, που αντικαταστάθηκε από τη BMW 3/20 PS, που σχεδιάστηκε για

πρώτη φορά στους κόλπους της εταιρίας. Οι μεγαλεπήβολες φιλοδοξίες της εταιρίας επιβεβαιώθηκαν με τη BMW 303 που παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Βερολίνου το 1933. Ένας νέος, εν σειρά εξακύλινδρος κινητήρας και το ευρύχωρο εσωτερικό σηματοδοτούσαν μία άνοδο στη μεσαία κατηγορία. Το εμπρός τμήμα της BMW 303 κοσμούσε μία μάσκα δύο τμημάτων με κλίση προς τα πίσω – η πρώτη έκδοση της κλασικής μάσκας με τα δύο ‘νεφρά’ της μάρκας των σύγχρονων BMW. Το σημαντικότερο σχεδιαστικό χαρακτηριστικό ήταν αναγνωρίσιμο με την πρώτη ματιά. Ένα σωληνωτό πλαίσιο με διπλούς κάτω σωλήνες διαφορετικών διατομών συνέβαλε στο εξαιρετικά χαμηλό βάρος της BMW 303. Με αυτό, ο Αρχισχεδιαστής της BMW Fritz Fiedler και η ομάδα του αποστασιοποιήθηκαν σημαντικά από τα καθιερωμένα πρότυπα δομής των αυτοκινήτων. Μέχρι τότε επικρατούσε η άποψη ότι μόνο βαριά οχήματα μπορούσαν να προσφέρουν σταθερό και ασφαλές κράτημα στο δρόμο. Αντίθετα, η BMW 303 ήταν ελαφριά και γι’ αυτό μπορούσε να επιταχύνει άμεσα, να στρίβει με ευελιξία και να φρενάρει αποτελεσματικά.

Η εφαρμογή μιας ανεξάρτητης μεθόδου άνοιγε και πάλι το δρόμο για μία ιστορία επιτυχίας. Η βελτιστοποίηση βάρους έγινε βασική αρχή για την εξέλιξη αυτοκινήτων BMW. Μέχρι σήμερα, η ευφυής δομή ελαφρού βάρους και χαρακτηριστικά όπως η μάσκα BMW, ο εξακύλινδρος εν σειρά κινητήρας και το μακρύ καπό με το φαρδύ μετατρόχιο αποτελούν στοιχεία ταυτότητας της μάρκας.

Η καινοτόμος δύναμη σήμα κατατεθέν.

Κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, η BMW AG έγινε διάσημη σαν μία κατασκευάστρια εταιρεία αυτοκινήτων υψηλής ποιότητας με προηγμένες τεχνικές λεπτομέρειες. Η διοίκηση της εταιρίας αποφάσισε να χρησιμοποιήσει το κύρος της για την κατασκευή ενός sedan στην πολυτελή κατηγορία. Με τις στυλιστικές λεπτομέρειες και το εξαιρετικά ευρύχωρο εσωτερικό, η BMW 501 που παρουσιάστηκε το 1951 μπορούσε να διεγείρει τη φαντασία υποψήφιων πελατών με πιο ‘σοφιστικέ’ προτιμήσεις. Το 1954, η BMW δημιούργησε το “Baroque Angel” που εντυπωσίασε με τις επιδόσεις ενός οκτακύλινδρου κινητήρα με στροφαλοθάλαμο και κυλινδροκεφαλή από αλουμίνιο. Ήταν ο πρώτος πλήρως αλουμινένιος V8 κινητήρας σε αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής. Μία ισχυρότερη έκδοση 150 hp τοποθετήθηκε στη BMW 507 roadster, που παρουσιάστηκε το 1955 και πλέον θεωρείται θρύλος.

Η περιορισμένη ζήτηση για αποκλειστικά και ακριβά μοντέλα δεν επέτρεψε στις πωλήσεις να φτάσουν στα προβλεπόμενα επίπεδα τη δεκαετία του 1950. Αντίθετα, η μεσαία κατηγορία ακολούθησε ανοδική πορεία. Η “New Class” που παρουσιάστηκε το 1961 απευθυνόταν σε πελάτες που αναζητούσαν ένα ξεχωριστό αυτοκίνητο σε αυτή την κατηγορία. Η BMW 1500 είχε το προφίλ ενός τετράθυρου sedan με έμφαση στα спор χαρακτηριστικά. Ο νέος τετρακύλινδρος κινητήρας της απέδιδε 80 hp με βενζίνη σούπερ. Το πλαίσιο ήταν σχεδιασμένο με γόνατα McPherson μπροστά και ημι-υστερούντα βραχίονα πίσω, μία διάταξη για ουδέτερη συμπεριφορά στις στροφές. Καινοτόμα ελαστικά χαμηλού προφίλ βελτίωναν τις πλευρικές δυνάμεις, ενώ

μεγάλα φρένα βελτιστοποιούσαν τη δύναμη επιβράδυνσης. Η υπόσχεση της BMW συνοψιζόταν στο “The Ultimate Driving Machine” – διαφημιζόμενη με αυτό το σλόγκαν για πρώτη φορά - και μία ολοκληρωμένη γκάμα μοντέλων είχε δημιουργηθεί μέχρι το 1971 με κινητήρες μέχρι 130 ίππων.

Η τεχνολογία των κινητήρων και του πλαισίου μεταφέρθηκαν από τη “New Class” στο δίθυρο μοντέλο που λανσαρίστηκε το 1966. Το μικρότερο μεταξόνιο κατά 5 cm και οι πιο συμπαγείς διαστάσεις βελτίωσαν την ευέλικτη συμπεριφορά της BMW Σειράς 02. Η πιο συναρπαστική έκδοση ήταν η BMW 2002 turbo. Ήταν το πρώτο Ευρωπαϊκό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής με υπερσυμπιεστή. Η επιστροφή στην πολυτελή κατηγορία τελεσφόρησε και με την υποστήριξη της καινοτόμου τεχνολογίας κινητήρων. Οι εν σειρά κινητήρες που λανσαρίστηκαν το 1968 για τις BMW 2500 και BMW 2800 υιοθετούσαν προηγμένη γεωμετρία θαλάμου καύσης. Επίσης εφοδιάζονταν με σφυρήλατο στρόφαλο υποστηριζόμενο από επτά ρουλεμάν με δώδεκα αντίβαρα για πολιτισμένη λειτουργία – τυπική αυτών των κινητήρων BMW.

Premium, спор, τεχνικά, προηγμένα και καινοτόμα – αυτά ήταν τα στοιχεία του μοναδικού χαρακτήρα οχημάτων BMW. Η έρευνα για ανεξάρτητες τεχνικές λύσεις παραμένει πολύ σημαντική για την εταιρία. Αυτό φάνηκε και από τις μετέπειτα εξελίξεις όπως η ίδρυση της BMW Technik GmbH το 1985 και η ανέγερση του κέντρου έρευνας και καινοτομίας - Research & Innovation Centre (FIZ), που εγκαινιάστηκε επίσημα το 1990.

Στις αρχές του 1987, η νέα ναυαρχίδα της BMW Σειράς 7 παρουσιάστηκε στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Γενεύης. Η BMW 750i ήταν το πρώτο δωδεκακύλινδρο μοντέλο που πέρασε από Γερμανική γραμμή παραγωγής από τη δεκαετία του 1930. Μόλις έξι μήνες αργότερα, η BMW Z1 γιόρτασε την πρεμιέρα της. Το roadster με ένα αυτοφερόμενο ατσάλινο πλαίσιο και πλαστικό αμάξωμα με αναδιπλούμενες πόρτες ήταν προϊόν του BMW Technik GmbH. Μία ακόμα τεχνολογική πλατφόρμα ανοιχτού αυτοκινήτου κυκλοφόρησε το 2000. Η τολμηρή BMW Z8 roadster αντλούσε ισχύ από έναν V8 400 hp. Το αυτοφερόμενο αλουμινένιο πλαίσιο τύπου χωροδικτύματος προσέφερε υψηλή ακαμψία αμαξώματος με βελτιστοποιημένο βάρος.

Πρώτη γεύση από αποδοτική, διαισθητική λειτουργία και δικτύωση.

Η φιλοσοφία EfficientDynamics επιτρέπει σήμερα στη BMW να ακολουθεί μία μοναδική προσέγγιση στα νέα μοντέλα. Αυτά προσφέρουν αυξημένη οδηγική απόλαυση και μειωμένες τιμές κατανάλωσης και ρύπων. Παράλληλα με τη συνεχή εξέλιξη των ευφυών δομών ελαφρού βάρους και των συστημάτων κίνησης, έχουν επίσης προηγμένες δυνατότητες βελτιστοποίησης της αντίστασης, με τη βοήθεια του Κέντρου Αεροδυναμικών Δοκιμών που άνοιξε το 2009.

Το BMW Group έχει γίνει σημείο αναφοράς και με τις πρωτοποριακές καινοτομίες του στους τομείς ελέγχου και δικτύωσης. Το επαναστατικό σύστημα ελέγχου iDrive που λανσαρίστηκε για πρώτη φορά στην τέταρτη γενιά της BMW Σειράς 7 θεωρείται σήμερα η επιτομή διαισθητικού, εύκολου και

ασφαλούς ελέγχου του οχήματος, της επικοινωνίας και λειτουργιών ενημέρωσης/ψυχαγωγίας μέσα στο όχημα. Τη συστηματική φιλοσοφία υιοθετούν τώρα και άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων. Το σύστημα θα προσφέρει τώρα στην τελευταία γενιά του πολυτελούς sedan τη μοναδική λειτουργία αναγνώρισης χειρονομιών της BMW. Η BMW ήταν πρωτοπόρος και στις ανεξάρτητες λύσεις όταν λανσάρισε το πρώτο Head-Up Display για οχήματα μαζικής παραγωγής το 2004. Η Bayerische Motoren Werke ήταν η παγκοσμίως πρώτη κατασκευάστρια αυτοκινήτων που προσέφερε απεριόριστη χρήση του internet μέσα σε αυτοκίνητο ήδη από το 2008.

Γνήσια οδηγική απόλαυση σε δύο τροχούς.

Αποκλειστικές καινοτομίες μοτοσικλετών βοήθησαν να συγκεντρωθούν εκπληκτικά μερίδια αγοράς λόγω του αυξανόμενου ενθουσιασμού για ταξίδια σε δύο τροχούς, μιας τάσης που ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970. Το 1976, η εταιρία παρουσίασε τη BMW R100 RS, την πρώτη μοτοσικλέτα μαζικής παραγωγής με πλήρες φέρινγκ που εξελίχθηκε σε αεροδυναμική σήραγγα. Η επαναστατική της εμφάνιση αύξησε την άνεση στα ταξίδια με υψηλή ταχύτητα. Το καινοτόμο μονόμπρατσο ψαλίδι (monolever) προσέφερε στη BMW R 80 G/S του 1980 μοναδικές ικανότητες εντός και εκτός δρόμου. Το νέο μοντέλο αποτέλεσε τη βάση για την εξαιρετικά δημοφιλή κατηγορία Enduro τουρισμού που συνεχίζει να συναρπάζει μέχρι σήμερα. Το 1988, η BMW ήταν η παγκοσμίως πρώτη κατασκευάστρια που εφοδίαζε τις μοτοσικλέτες της με ABS και το 1991 έγινε η πρεμιέρα ενός τριοδικού καταλυτικού μετατροπέα. Τέλος, η BMW R 1100 RS που παρουσιάστηκε το 1994 προανήγγειλε μία θεμελιώδη αλλαγή στο σχεδιασμό μοτοσικλετών. Ο κινητήρας αποτελούσε για πρώτη φορά φέρουσα δομή, καθιστώντας περιττό ένα κύριο πλαίσιο.

Τα πρώτα premium οχήματα βασισμένα στις αρχές της βιώσιμης μετακίνησης.

Σχεδόν 80 χρόνια από το λανσάρισμα του πρώτου αυτοκινήτου που βασίστηκε στην ευφυή σχεδίαση ελαφρού βάρους, το BMW Group έκανε την είσοδό του σε κάτι νέο με την BMW i, που συνδέεται άμεσα με την έννοια της βιωσιμότητας. Η νέα αρχιτεκτονική LifeDrive εξελίχθηκε για αυτοκίνητα BMW i και απαρτίζεται από αλουμινένιο πλαίσιο (Drive Module) και ένα κλωβό επιβατών (Life Module) από πλαστικό ενισχυμένο με ανθρακονήματα (CFRP). Προϊόντα της νέας φιλοσοφίας ήταν τα παγκοσμίως πρώτα premium αυτοκίνητα σχεδιασμένα εξ αρχής για καθαρά ηλεκτρική ή plug-in υβριδική λειτουργία.

Αυτή η ολιστική προσέγγιση εφαρμόστηκε σχολαστικά με στόχο τη σημαντική μείωση βάρους, ενώ παράλληλα λανσάρισε μία πρωτοποριακή σχεδίαση. Η χρήση CFRP και αλουμινίου αντισταθμίζουν το βάρος των μπαταριών. Αυτές τοποθετούνται στο πάτωμα του οχήματος χωρίς να καταλαμβάνουν πολύ χώρο ή να επηρεάζουν τις δυναμικές επιδόσεις. Η μάρκα BMW i δίνει επίσης ιδιαίτερη έμφαση στη βιωσιμότητα μέσα από την πρωτοποριακή χρήση φυσικών και ανακυκλώσιμων υλικών και στην ίδια τη διαδικασία παραγωγής. Αποκλειστικά ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές χρησιμοποιείται στη μονάδα

παραγωγής ανθρακονημάτων – το πρωτογενές υλικό για εξαρτήματα CFRP – και στη συναρμολόγηση αυτοκινήτων BMW i. Η τεχνογνωσία που αποκτήθηκε κατά την εξέλιξη των αυτοκινήτων BMW i σημαίνει ότι σήμερα, το BMW Group είναι πρωτοπόρος στο σχεδιασμό μιας βιώσιμης μορφής ατομικής μετακίνησης που δεν εξαρτάται από τα ορυκτά καύσιμα.

3. Ανάλυση ευθύνης, αντιμετώπιση προκλήσεων: Η πορεία σε περιόδους ανάπτυξης και κρίσεων.

Ακόμα και οι πρώτες οικονομικές επιτυχίες που απέφεραν οχήματα με το σήμα BMW δεν βασίστηκαν μόνο στα τεχνικά προσόντα τους. Το αντίθετο, η επιτυχία τους ήταν αποτέλεσμα κυρίως της υψηλής ζήτησης για αεροπορικούς κινητήρες που παράγονταν μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Το νέο ξεκίνημα μετά την υπογραφή της Συνθήκης των Βερσαλλιών ήταν αντίστοιχα δύσκολο επειδή η συνθήκη αρχικά επέβαλε την παύση της παραγωγής στρατιωτικού εξοπλισμού. Οι σχεδιαστές της BMW αναγνώρισαν ελκυστικούς τομείς δραστηριοτήτων στην παραγωγή κινητήρων για φορτηγά, σκάφη, αγροτικά μηχανήματα και μοτοσικλέτες. Επιπλέον, η εταιρία είχε μόλις εισέλθει σε νέες καταναλωτικές αγορές με την παραγωγή μοτοσικλετών και αυτοκινήτων σχεδιασμένων από δικούς της μηχανικούς, όταν οι αεροκινητήρες βρέθηκαν για μία ακόμα φορά στο επίκεντρο της προσοχής λόγω κρατικών προμηθειών και στρατιωτικών στόχων.

Μαζί με μεγάλη μερίδα της Γερμανικής βιομηχανίας, η διοίκηση της BMW AG οδηγήθηκε από τη φιλοδοξία της οικονομικής επιτυχίας εν μέσω των πολιτικών συνθηκών των δεκαετιών του 1930 και 1940s. Επομένως, η εταιρία επωφελήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τις νέα εξοπλιστικά προγράμματα. Κατ' εντολή του Εθνικοσοσιαλιστικού καθεστώτος, η παραγωγή πολιτικών οχημάτων περιορίστηκε, ενώ δόθηκε Νο1 προτεραιότητα στην παραγωγή αεροπορικών κινητήρων. Και δεν ήταν ο μοναδικός καθοριστικός παράγοντας. Πολωνοί φυλακισμένοι πολέμου επιστρατεύθηκαν για εργασία από το Δεκέμβριο του 1939 προκειμένου να αυξηθεί η δυναμικότητα. Πολύ σύντομα, κατάδικοι, εργαζόμενοι σε καταναγκαστικά έργα, φυλακισμένοι πολέμου από άλλες χώρες και τρόφιμοι στρατοπέδων συγκέντρωσης επίσης εργάζονταν στα εργοστάσια της εταιρίας.

Στρατιωτικές προμήθειες εξοπλισμού και καταναγκαστική εργασία υπό το Εθνικοσοσιαλιστικό καθεστώς: η BMW συμμετέχει σε δημόσιο διάλογο.

Η θέση της BMW ως προμηθεύτριας πολεμικού εξοπλισμού στη φάση που οδήγησε στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά τη διάρκεια του ίδιου του πολέμου, και η σιωπηρή συνενοχή στην πρόκληση του ανθρώπινου πόνου που σχετίζεται με την καταναγκαστική εργασία ρίχνουν μία γκρι σκιά στην ιστορία της εταιρίας που δεν μπορεί να εξαλειφθεί.

Η εταιρία άργησε να διαχειριστεί αυτό το κεφάλαιο της ιστορίας της, κυρίως επειδή οι νομικές διαδικασίες που ακολούθησαν το τέλος πολέμου ήταν ανεπαρκείς. Το BMW Group ήρθε αντιμέτωπο με τις ευθύνες του για εγκληματικές πράξεις την περίοδο του Εθνικοσοσιαλισμού και η εταιρία συνεχίζει ακόμα και σήμερα τη διαδικασία συμφιλίωσης. Μεταξύ των μέτρων είναι πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στην αύξηση της συνειδητοποίησης και στη δημιουργία δημόσιου διαλόγου.

Όταν δημοσιεύτηκε το βιβλίο “BMW – eine deutsche Geschichte” (“BMW – μία Γερμανική ιστορία”) το 1983, η εταιρία ήταν ο πρώτος βιομηχανικός όμιλος της Γερμανίας που άνοιγε αυτό το κεφάλαιο του παρελθόντος για δημόσια συζήτηση. Ακολούθησαν και άλλες εκδόσεις, όπως δύο διατριβές από ανεξάρτητους ιστορικούς που έκαναν έρευνα πάνω στο ρόλο της εταιρίας τις χρονιές 1933 - 1945. Επιπλέον, η BMW AG ήταν από τα αρχικά μέλη του ιδρύματος “Erinnerung, Verantwortung, Zukunft” (“Μνήμη, Ευθύνη, Μέλλον”) που ιδρύθηκε το 1999 για να αποζημιώσει τα θύματα καταναγκαστικής εργασίας.

Νέα αρχή σε δύο και τέσσερις τροχούς.

Σαν άμεσο επακόλουθο του πολέμου, η εταιρία έπρεπε να υιοθετήσει μία νέα μέθοδο σε όλους τους τομείς της επιχείρησής της. Κάποιες εγκαταστάσεις και κτίρια παραγωγής είχαν καταστραφεί ή παροπλιστεί. Η όποια δυνατότητα ανάκτησης ελέγχου των εργοστασίων στη Σοβιετική Ζώνη Κατοχής είχε εκλείψει και σοβαρές θέσεις εργασίας για τους υπόλοιπους εργαζόμενους ήταν λίγες και σε μεγάλες αποστάσεις. Η πρώτη μεταπολεμική μοτοσυκλέτα με τη μορφή της BMW R 24 έφυγε από τη γραμμή παραγωγής του Μονάχου μόλις το 1948. Η παραγωγή αυτοκινήτων άρχισε ξανά το 1952 και η προβλεπόμενη αρχικά επιτυχία πωλήσεων διαψεύστηκε.

Μεγάλα sedan όπως η BMW 501 γνωστή και σαν “Baroque Angel” δικαιώσαν τις προσδοκίες για υψηλότερα επίπεδα κερδοφορίας αλλά αστόχησαν στην πώληση των απαραίτητων αριθμών μονάδων. Αν και πάνω από 160.000 μονάδες της μικρής BMW Isetta πουλήθηκαν και ήταν το σύμβολο της μετακίνησης στο οικονομικό θαύμα, αυτή η επιτυχία δεν κατάφερε να αποτρέψει την κυριαρχία των κόκκινων αριθμών στον ισολογισμό της εταιρίας. Τελικά το 1959, όταν παρουσιάστηκε το νέο μικρό αυτοκίνητο με την ονομασία BMW 700, εκπληρώθηκαν οι ελπίδες των μηχανικών και του τμήματος πωλήσεων της εταιρίας.

Αναδιοργάνωση αντί πώλησης – η “New Class” σηματοδοτεί νέα επιτυχία.

Οι προοπτικές σε σχέση με το δημοφιλές μοντέλο που έγινε αμέσως αγαπητό στους πελάτες έπεισαν και το μεγαλοβιομήχανο Herbert Quandt να επεκτείνει τη δέσμευσή του σαν μέτοχος στην εταιρία BMW. Έτσι ανταποκρίθηκε στις προσπάθειες μιας ομάδας μικρομετόχων να διατηρήσουν την ανεξαρτησία της επιχείρησης. Στην Ετήσια Γενική Συνέλευση που πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 1959, η πώληση της BMW AG στην Daimler-Benz AG – που ήταν έτοιμη να υπογραφεί και να επισφραγιστεί - απετράπη την τελευταία στιγμή. Ένα σχέδιο αναδιοργάνωσης δημιουργήθηκε υπό την αιγίδα του βασικού μετόχου Quandt με σκοπό τη διασφάλιση της ανεξαρτησίας της BMW AG, και στην καθιέρωση νέων δομών και μοντέλων.

Η επιτυχία της BMW 700 αποτέλεσε την πλατφόρμα για τη νέα αρχή, και η επανάσταση ήρθε το 1961 με τη BMW 1500. Ήταν το πρώτο μοντέλο της “New Class”. Η παραγωγή αυτοκινήτων αναβαθμίστηκε κατά ένα επίπεδο με

τα σπορ, μεσαία sedan και τα μοντέλα της δίθυρης Σειράς 02 κυκλοφόρησαν από το 1966 και μετά. Μέσα σε λίγα μόλις χρόνια, η εταιρία είχε εξελιχθεί από υποψήφια εξαγοράς σε εταιρία - ναυαρχίδα. Από το 1963, ο ισολογισμός της εταιρίας παρουσίασε κέρδη, και οι μέτοχοι έλαβαν και πάλι μέρος στην επόμενη χρονιά. Το 1966, η Bayerische Motoren Werke εξαγόρασε την κατασκευάστρια αυτοκινήτων Glas, που αρχικά κατασκεύαζε αγροτικά μηχανήματα και συνέχισε με την παραγωγή του Goggomobil (κατηγορία microcar) και άλλων μοντέλων σε υψηλότερες κατηγορίες οχημάτων. Αυτή η εξαγορά έδωσε στην εταιρία πρόσθετες εγκαταστάσεις παραγωγής στις περιοχές Dingolfing και Landshut, που σταδιακά ενσωματώθηκαν στο δίκτυο παραγωγής. Το 1968, οι πωλήσεις της εταιρίας ξεπέρασαν το ένα δισεκατομμύριο μάρκες.

Η BMW αντιμετωπίζει την πετρελαϊκή κρίση και επικεντρώνεται σε ένα παγκοσμιοποιημένο μέλλον.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ανοδική πορεία διακόπηκε εξ αιτίας της πετρελαϊκής κρίσης. Ενώ τα όρια ταχύτητας και οι απαγορεύσεις στην Κυριακάτικη οδήγηση είχαν έντονη επίδραση στους καταναλωτές και γινόταν συζήτηση ακόμα και για κουπόνια βενζίνης η διοίκηση της BMW AG θέλησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες και να αναδυθεί από την κρίση ισχυρότερη. Μαζί με τα νέα μοντέλα και την πρόσθετη δυναμικότητα παραγωγής, η εταιρία ενίσχυσε και τις δομές των εμπορών της εντός Γερμανίας και προώθησε το διεθνισμό δημιουργώντας στρατηγικά τις δικές τις εταιρίες πωλήσεων.

Τα γεγονότα του 1973 είναι συμβολικά αυτής της αυτοπεποίθησης. Ήταν η χρονιά που δημιουργήθηκε το 'τετρακύλινδρο' κτίριο στο Μόναχο. Το νέο διοικητικό κέντρο που απαρτίζεται από τέσσερα κυκλικά τμήματα εγκαινιάστηκε επίσημα στο Μόναχο μαζί με το Μουσείο BMW. Οι σκελετοί των κτιρίων ήταν έγκαιρα έτοιμοι για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1972 και η δουλειά στο εσωτερικό είχε ολοκληρωθεί. Στο Dingolfing, ένα νέο εργοστάσιο παραγωγής ξεκίνησε τις εργασίες του. Η BMW Σειρά 5 παρουσιάστηκε σαν διάδοχος της "New Class". Στη Νότια Αφρική, η εταιρία εξαγόρασε ένα εργοστάσιο συναρμολόγησης από τον τοπικό εισαγωγέα και αυτή η εγκατάσταση έμελλε να γίνει η πρώτη μονάδα παραγωγής της εταιρίας εκτός Γερμανίας. Στη Γαλλία, η BMW AG ίδρυσε την πρώτη μιας σειράς θυγατρικών εταιριών με σκοπό την πώληση οχημάτων. Το 1975, όταν ξεκίνησε η άνοδος στη ζήτηση αυτοκινήτων, η BMW βρισκόταν σε ιδανική θέση με νέα μοντέλα, εκτενή δυναμικότητα παραγωγής και βελτιστοποιημένες δομές πωλήσεων.

Από την επανευθυγράμμιση μετά την εξαγορά της Rover στη στρατηγική Number ONE.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η διεύθυνση της Bayerische Motoren Werke έκανε για μία ακόμα φορά αλλαγή κατεύθυνσης. Το 1994, ακολούθησαν την ευρύτερη τάση της αυτοκινητοβιομηχανίας για συγχωνεύσεις και εξαγόρασαν το British Rover Group, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσθετα target groups με μία μεγαλύτερη γκάμα αυτοκινήτων. Το εγχείρημα δεν στέφθηκε με επιτυχία. Το 2000, το Rover Group

ξαναπουλήθηκε. Η BMW συνέχισε την ανάπτυξη της μάρκας MINI. Εν τω μεταξύ η εταιρία είχε προχωρήσει σε αναδιοργάνωση και είχε αγοράσει το όνομα και τα δικαιώματα της Rolls-Royce Motor Cars. Η BMW κατάφερε επίσης να ενσωματώσει με επιτυχία τις μάρκες αυτές στον όμιλο. Ως η παγκοσμίως πρώτη προμηθεύτρια premium μικρών αυτοκινήτων, η MINI εξελίχθηκε σε θρύλο διασκεδαστικής οδήγησης και προσωπικής έκφρασης. Ως η επιτομή της τελειότητας σε τέσσερις τροχούς, η Rolls-Royce σύντομα ανέκτησε την παλιά δόξα και λάμψη της σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η τρέχουσα διεθνής ευθυγράμμιση της εταιρίας συνεχίστηκε με την επέκταση του παγκοσμίου δικτύου παραγωγής. Αυτό έδωσε την ευκαιρία στο BMW Group να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που σχετίζονταν με τις διακυμάνσεις των νομισματικών ισοτιμιών και τις τοπικές εξελίξεις σε διαφορετικές αγορές. Με βάση το συλλογισμό 'η παραγωγή ακολουθεί την αγορά', στήθηκαν εγκαταστάσεις παραγωγής στις ΗΠΑ και την Κίνα. Το εργοστάσιο της BMW στο Spartanburg άνοιξε στη Ν. Καρολίνα το 1994 και απέκτησε ιδιαίτερη σημασία σαν κέντρο τεχνολογίας για τα μοντέλα BMW X, που είναι ιδιαίτερα δημοφιλή στη Β. Αμερική. Το 2004, η BMW εγκαινίασε μία εγκατάσταση παραγωγής στο Shenyang στη βορειοανατολική Κίνα στα πλαίσια της κοινοπραξίας Brilliance China Automotive Holdings Ltd. για τον ανεφοδιασμό της τοπικής αγοράς.

Λίγο πριν την απαρχή της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008, η εταιρική στρατηγική "Number ONE" είχε προσδιορίσει τις αρχές για βιώσιμη, επικερδή ανάπτυξη και μακροπρόθεσμη αύξηση της αξίας. Τα σχετικά μέτρα περιλάμβαναν την επέκταση της γκάμας των παρεχόμενων υπηρεσιών με βάση την ατομική μετακίνηση και στόχο είχαν την εδραίωση του BMW Group στην πρώτη θέση ως παγκόσμιου premium κατασκευαστή αυτοκινήτων και μοτοσικλετών και ως παρόχου premium υπηρεσιών χρηματοδότησης και μετακίνησης.

Η συνεπής χρήση της τεχνολογίας EfficientDynamics επέτρεψε στο BMW Group να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO2 για τα οχήματα των μαρκών του. Το BMW Group αναλαμβάνει επίσης εταιρική ευθύνη υιοθετώντας μία συντηρητική μέθοδο διαχείρισης πόρων στη διαδικασία παραγωγής. Ήδη από το 2014, πάνω από τη μισή ενέργεια που καταναλώνεται στις εγκαταστάσεις της σε όλο τον κόσμο παράγεται από ανανεώσιμες πηγές. Επιπλέον, η ίδρυση της νέας μάρκας BMW i δημιούργησε μία ολιστική πρωτοβουλία για βιώσιμη μετακίνηση στο πλαίσιο του EfficientDynamics. Το BMW Group έχει αναλάβει κορυφαίο ρόλο στη διαμόρφωση της ατομικής μετακίνησης του μέλλοντος με ηλεκτρικά και plug-in υβριδικά οχήματα, καινοτόμες υπηρεσίες και συνεπή υλοποίηση στόχων βιωσιμότητας σε ολόκληρη την αλυσίδα αξιών.

4. Συναγωνισμός με τους καλύτερους: Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός κίνητρο για κορυφαίες επιδόσεις.

Ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα, οι αγωνιστικές διοργανώσεις θεωρούνταν το ιδανικό σκηικό για κατασκευαστές μοτοσικλετών και αυτοκινήτων προκειμένου να εντυπωσιάσουν το αυτοκινητιστικό κοινό με τις επιδόσεις νέων οχημάτων. Η επίτευξη εθνικών και παγκόσμιων ρεκόρ θεωρείτο μία ακόμα τεκμηριωμένη απόδειξη προηγμένης τεχνολογίας. Για παράδειγμα, τον Ιούνιο του 1919, ο πιλότος δοκιμών Zeno Diemer δημιούργησε αίσθηση πετυχαίνοντας παγκόσμιο ρεκόρ ύψους πτήσης με αεροπλάνο. Απογειώθηκε από το αεροδρόμιο Oberwiesenfeld του Μονάχου με ένα αεροσκάφος της Γερμανικής Flugzeugwerke και αεροκινητήρα BMW IV, και πέταξε σε ύψος 9.760 m.

Τρεις μήνες αργότερα ο Diemer πέτυχε νέο ρεκόρ για επιβατικά αεροσκάφη. Στις 13 Σεπτεμβρίου 1919, πέταξε σε ύψος 6.750 m με το Junkers F 13 του με αεροκινητήρα BMW IIIa και οκτώ επιβάτες μέσα στο αεροσκάφος. Μεταξύ Ιουλίου και Νοεμβρίου 1932, ο Walter von Gronau και το πλήρωμά του πέταξαν το Dornier "Wal" (Whale) με κινητήρα BMW επί συνολικά 254 ώρες πτήσεις καλύπτοντας μία απόσταση 44.800 km, κάνοντας τον πρώτο περίπλοο της Γης με υδροπλάνο. Το "rail Zeppelin", σχεδιασμένο από το πρωτοπόρο στον τομέα Franz Kruckenberg επίσης με κινητήρα BMW, κατέγραψε παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας 230 km/h για σιδηροδρομικά οχήματα κατά μήκος μιας ευθείας τροχιάς 12 km μεταξύ Ludwigslust και Wittenberg.

Σε δύο τροχούς, ο εργοστασιακός αναβάτης της BMW Ernst Jakob Henne πέτυχε πολυάριθμα ρεκόρ ταχύτητας μεταξύ 1929 και 1937. Η εταιρία χρησιμοποίησε τα ρεκόρ για διαφημιστικούς λόγους με το σλόγκαν "BMW – η ταχύτερη μοτοσικλέτα στον κόσμο". Για το τελευταίο ρεκόρ του, ο Henne οδήγησε τη μοτοσικλέτα του με έναν υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα 500 cc και αεροδυναμικό φέριγκ αναπτύσσοντας ταχύτητα 279,503 km/h σε μία κλειστή ευθεία ενός αυτοκινητόδρομου κοντά στη Φρανκφούρτη – ρεκόρ που διατήρησε επί 14 χρόνια. Ακολούθησαν και άλλα ρεκόρ, αναδεικνύοντας τις δυνατότητες καινοτομίας της εταιρίας. Στην πίστα δοκιμών της BMW στο Miramas, Γαλλία, το πρωτότυπο BMW H2R πέτυχε εννέα ρεκόρ για υδρογονοκίνητα οχήματα το Σεπτέμβριο του 2004.

Πρώτο σλόγκαν: "Tested in Sport – Proven in Series" ('Δοκιμασμένο στους Αγώνες – Αποδεδειγμένο στην Παραγωγή').

Η πρώτη αγωνιστική επιτυχία για τη BMW σημειώθηκε το Φεβρουάριο του 1924. Ήταν η μέρα που ο σχεδιαστής και οδηγός αγώνων Rudolf Schleicher κέρδισε στην ανάβαση Mittenwalder Gsteig. Το σλόγκαν "Δοκιμασμένο στους Αγώνες – Αποδεδειγμένο στην Παραγωγή" ("Tested in Sport – proven in Series") από εκεί και μετά καθιερώθηκε σαν παρατσούκλι, ενώ ακολούθησαν πολλά ακόμα Γερμανικά πρωταθλήματα και οι πρώτες διεθνείς επιτυχίες. Η

νίκη που κατέκτησε ο Georg Meier με μία αγωνιστική μοτοσικλέτα BMW turbo το 1939 ήταν ένα ξεχωριστό ορόσημο. Ο Meier ήταν ο πρώτος αναβάτης εκτός Ηνωμένου Βασιλείου που κέρδισε το Tourist Trophy στην κατηγορία 500 cc, γνωστή σαν Senior TT, στο Isle of Man. Ο Βρετανός Jock West, επίσης αναβάτης της BMW, ήρθε δεύτερος. Ακριβώς 75 χρόνια αργότερα, ο Michael Dunlop από τη Β. Ιρλανδία ακολούθησε τα βήματα του Meier και κέρδισε με μία BMW S 1000 RR στο Senior TT.

Ο “Schorsch” Meier συνέχισε τις προηγούμενες επιτυχίες του και τη μεταπολεμική περίοδο και κατέκτησε το Γερμανικό Πρωτάθλημα το 1947. Οι αγωνιστικές μοτοσικλέτες της ομάδας με κινητήρες BMW στο Sidecar Combination World Championship πέτυχαν ένα εντυπωσιακό σερί νικών με 20 τίτλους κατασκευαστών και 19 τίτλους αναβατών μεταξύ 1954 και 1974. Το 1980, η BMW R 80 G/S δημιούργησε αίσθηση σε αγώνες εκτός δρόμου για πρώτη φορά. Την κατάκτηση του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Off-road ακολούθησαν νίκες στο Ράλι Παρίσι – Ντακάρ τις χρονιές 1981, 1983, 1984 και 1985. Δύο ακόμα νίκες γενικής κατάταξης σημειώθηκαν στους θεαματικότερους αγώνες αντοχής στον κόσμο με μονοκύλινδρα μοντέλα το 1999 και 2000.

Από το Golden Alpine Trophy στη νίκη γενικής κατάταξης στο Mille Miglia.

Το πρώτο αυτοκίνητο που κατασκεύασε η BMW απέδειξε την αξία του σε спор διοργανώσεις από την αρχή. Τέσσερις μόλις εβδομάδες μετά την κυκλοφορία της, η BMW 3/15 PS κέρδισε στο International Alpine Rally. Αυτό αποτέλεσε μία δοκιμή αξιοπιστίας σε απόσταση 2.650 km από το Μόναχο μέχρι το Κόμο της Ιταλίας. Η ομάδα της BMW κατάφερε να αποφύγει βλάβες και ποινές και απέσπασε το Golden Alpine Trophy. Στο σημείο αυτό, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός είχε ήδη γίνει απαραίτητο πεδίο δοκιμών δρομολογώντας και νέες λεπτομερείς βελτιώσεις υπό απαιτητικές συνθήκες.

Η θρυλική BMW 328 roadster έκανε την πρώτη της δημόσια εμφάνιση στην αγωνιστική πίστα. Τον Ιούνιο του 1936, ο Ernst Henne απέδειξε την επιτυχία του σε τέσσερις τροχούς οδηγώντας το νέο μοντέλο στη νίκη της κατηγορίας του στο Eifel Race στην πίστα του Nürburgring. Επιπλέον, έκανε τον ταχύτερο γύρο παρά τους ισχυρότερους κινητήρες των ανταγωνιστών του. Τέσσερα χρόνια αργότερα, η BMW πέτυχε έναν από τους μεγαλύτερους θριάμβους στη μέχρι τότε ιστορία της. Οι Fritz Huschke von Hanstein και Walter Bäumer ήρθαν πρώτοι στη γενική κατάταξη στον αγώνα αντοχής Mille Miglia που πραγματοποιήθηκε στην Ιταλία οδηγώντας μία BMW 328 Touring Coupé. Ακόμα περισσότερες BMW 328 διέσχισαν τη γραμμή τερματισμού στη συνέχεια - στις θέσεις τρία, πέντε και έξι -χαρίζοντας στην ομάδα από το Μόναχο την πρώτη θέση στη σχετική κατάταξη.

Ρεκόρ στο βόρειο σιρκουί, νίκη στο πρωτάθλημα αυτοκινήτων τουρισμού.

Αρχικά, τη μεταπολεμική περίοδο υπήρξαν μέτριες επιτυχίες στο μηχανοκίνητο αθλητισμό. Στις αρχές τις δεκαετίας του 1960, οι πρώτες νίκες επιτεύχθηκαν

σε αναβάσεις και αγωνιστικά σιρκουί με τη BMW 700. Η “New Class” έκανε για πρώτη φορά αισθητή την παρουσία της εδώ. Το 1966, ο Hubert Hahne κέρδισε το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού οδηγώντας τη BMW 2000 TI. Επίσης, έγινε ο πρώτος οδηγός που οδήγησε αυτοκίνητο τουρισμού στο βόρειο τμήμα της πίστας του Nürburgring σε λιγότερο από δέκα λεπτά. Η αυξανόμενη σημασία του μηχανοκίνητου αθλητισμού φάνηκε καθαρά με την ίδρυση της BMW Motorsport GmbH το Μάιο του 1972. Τα επόμενα χρόνια, πολυάριθμες επιτυχίες σημειώθηκαν κυρίως στους αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού. Στη συλλογή τίτλων συνέβαλαν οι BMW 3.0 CSL, BMW 635 CSi, BMW 320 Group 5 και η BMW M3 Group A, που έγινε το πιο επιτυχημένο αυτοκίνητο τουρισμού στον κόσμο.

Η BMW 3.0 CSL ήταν επίσης το πρώτο μοντέλο που προσέλκυσε την προσοχή σαν Art Car. Τον Ιούνιο του 1975, ένα μοντέλο του coupé με εξακύλινδρο κινητήρα 450 hp παρατάχθηκε στην εκκίνηση του 24 Hours of Le Mans. Η βαφή της είχε σχεδιαστεί από τον Αμερικανό καλλιτέχνη Alexander Calder. Η BMW Motorsport GmbH δημιούργησε επίσης αίσθηση στις αγωνιστικές πίστες όλου του κόσμου με ένα μοναδικό σπορ αυτοκίνητο. Η BMW M1 λανσαρίστηκε το 1978 και έδωσε την ευκαιρία σε ιδιώτες να αγωνιστούν απέναντι σε πιλότους της F1, στο πρωτάθλημα BMW Procar που είχε δημιουργηθεί ειδικά για το σκοπό αυτό.

Τίτλος Παγκοσμίου Πρωταθλήματος F1 μετά από 630 ημέρες.

Κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού της δεκαετίας του 1960, η BMW συμμετείχε στο πρωτάθλημα της F1 για πρώτη φορά με τετρακύλινδρο κινητήρα από μοντέλο μαζικής παραγωγής. Το 1967, οι Hubert Hahne and Jo Siffert συμμετείχαν στο πρωτάθλημα Formula 2 με τη Βρετανική ομάδα Lola οδηγώντας οχήματα με κινητήρες BMW. Μετά από μερικές πρώτες δυσκολίες, η δεύτερη θέση στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα F2 το 1969 ήταν γεγονός (Hubert Hahne). Η Εργοστασιακή Ομάδα της BMW αποσύρθηκε μετά τη σεζόν το 1970, αλλά η BMW επέστρεψε στη F2 σαν προμηθευτής κινητήρων και κυριάρχησε στους αγώνες τα επόμενα χρόνια. Στην επιτυχία συνετέλεσε κυρίως η ομάδα March Engineering. Αυτή αρχικά βοήθησε το Γάλλο οδηγό Jean-Pierre Jarier και στη συνέχεια το συμπατριώτη του Patrick Depailler να κερδίσουν στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα F2. Επιπλέον, μέχρι το 1982, οι οδηγοί Jacques Laffite, Bruno Giacomelli, Marc Surer και Corrado Fabi είχαν γίνει πρωταθλητές σε αυτή την αγωνιστική κατηγορία χάρη στους κινητήρες της BMW.

Το 1982, η BMW ανέβηκε στη σκηνή της F1 σαν πάροχος κινητήρων μαζί με την εταιρία της Brabham. Για μία φορά ακόμα, η εταιρία εφοδίασε το μονοθέσιο με τετρακύλινδρο κινητήρα. Ο τετρακύλινδρος κινητήρας 1.5 λίτρων είχε υπερσυμπιεστή και ψηφιακά ηλεκτρονικά που ήταν μοναδικά στη F1 εκείνη την εποχή. Αρχικά, απέδιδε περίπου 800 hp και αργότερα έφτασε τα 1300 hp. Στις 13 Ιουνίου 1982, Ο Βραζιλιάνος Nelson Piquet πέτυχε την πρώτη του νίκη στον Καναδά. Την επόμενη χρονιά τον περίμενε κιόλας ο μεγάλος θρίαμβος. Ο Piquet κέρδισε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα – μόλις 630 ημέρες μετά τον πρώτο αγώνα της συνεργασίας BMW & Brabham Team στη

F1. Ο Nelson Piquet ήταν ο πρώτος πιλότος που κατέκτησε τον τίτλο οδηγώντας μονοθέσιο με κινητήρα turbo.

Επιτυχίες στο Γερμανικό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού (DTM).

Ο συνδυασμός των γραμμάτων BMW και DTM έχει άμεση σχέση με το μηχανοκίνητο αθλητισμό. Το 1984, το Γερμανικό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού – τότε ακόμα γνωστό σαν “Deutsche Produktionswagen-Meisterschaft” (DPM) ή “German Production Car Championship” – δημιουργήθηκε σαν μία δοκιμασία αντοχής των αγωνιστικών μοντέλων της κατηγορίας Group A που ήταν πολύ κοντά στα αντίστοιχα παραγωγής. Στον πρώτο αγώνα στο Zolder, Βέλγιο, η BMW 635 CSi πήρε τετραπλή νίκη. Ο Volker Strycek χάρισε στη BMW το καλύτερο τελείωμα της σεζόν κερδίζοντας τον τίτλο.

Το 1987, η BMW M3 έκανε το ντεμπούτο της στους αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού και αμέσως κέρδισε τους τρεις σημαντικότερους τίτλους της σεζόν. Ο Eric van de Poele έγινε πρωταθλητής του DTM, ο Winfried Vogt κέρδισε το Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα και ο Roberto Ravaglia διασφάλισε τον τίτλο για το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού που πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά. Το 1989, ο Ιταλός οδηγός Ravaglia κέρδισε τον δεύτερο τίτλο DTM με τη BMW M3. Ο Ravaglia ήταν επίσης ο οδηγός που κέρδισε τον τελευταίο αγώνα της σεζόν στο DTM την τελευταία φορά που αυτό το μοντέλο συμμετείχε με εργοστασιακή ομάδα. Η πρώτη γενιά της BMW M3 κυριάρχησε σε διεθνείς αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού για μία πενταετία. Οι αμέτρητες νίκες που σημείωσε το αυτοκίνητο το καθιστούν το πιο επιτυχημένο αυτοκίνητο τουρισμού μέχρι σήμερα. Ακόμα και μετά από αυτό, η μάρκα BMW παρέμεινε ενεργή στους αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού. Οι επιτυχίες συνεχίστηκαν κυρίως σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Το 1988, η BMW 320d αναδείχτηκε νικήτρια στο 24 Hour Race στο Nürburgring το πρώτο αυτοκίνητο που κέρδισε στο συγκεκριμένο αγώνα με κινητήρα diesel. Το 2001 και 2004, ο Ολλανδός οδηγός Peter Kok και ο Βρετανός Andy Priaulx κέρδισαν αντίστοιχα τον τίτλο του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος οδηγώντας μία BMW 320i. Το 2005, όταν λανσαρίστηκε η νέα έκδοση του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Αυτοκινήτων Τουρισμού, ο Priaulx κατέκτησε κατευθείαν τον τίτλο. Το 2006 και 2007, υπερασπίστηκε επίσης με επιτυχία τον Τίτλο του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος οδηγώντας τη νέα BMW 320si.

Το 2012, η BMW επανήλθε στο DTM – τα γράμματα συμβόλιζαν τώρα το Deutsche Tourenwagen-Master ή German Touring Car Masters. Τρεις ομάδες και έξι οδηγοί συμμετείχαν στον αγώνα με την τέταρτη γενιά της BMW M3. Η επιστροφή έφερε μέγιστη επιτυχία από την πρώτη στιγμή. Ο Καναδός Bruno Spengler τελείωσε την πρώτη σεζόν σαν Πρωταθλητής DTM με τη BMW M3. Η BMW κέρδισε επίσης τους τίτλους των κατασκευαστών και των ομάδων. Την επόμενη χρονιά, η BMW Team πέτυχε πέντε αγωνιστικές

νίκες. Ο Βραζιλιάνος Augusto Farfus έκλεισε τη σεζόν παίρνοντας τη δεύτερη θέση στην κατάταξη των οδηγών και συνέβαλε σημαντικά στην επιστροφή της BMW στην κορυφή της κατάταξης των κατασκευαστών.

Τη σεζόν του 2014 DTM, η BMW αγωνίστηκε για πρώτη φορά με τη νέα BMW M4 DTM. Από την αρχή, ο Γερμανός Marco Wittmann οδήγησε το νέο εργαλείο στη νίκη. Καθώς προχωρούσε η σεζόν, ο Wittmann πέτυχε τρεις ακόμα νίκες και διασφάλισε τον τίτλο των οδηγών ως ο νεαρότερος Γερμανός Πρωταθλητής στην ιστορία του DTM. Ο τίτλος των ομάδων δόθηκε επίσης στη BMW. Η επόμενη σεζόν χαρακτηρίστηκε από δυσκολίες στην αρχή και ένα εντυπωσιακό κυνηγητό στη συνέχεια. Η σεζόν ολοκληρώθηκε με μία ακόμα νίκη της BMW στην κατάταξη των κατασκευαστών.

5. Το σωστό προϊόν την κατάλληλη στιγμή. Μπροστά από νέες τάσεις και με το βλέμμα στο μέλλον.

Η διαδρομή που ακολούθησε για να γίνει από κατασκευάστρια αεροπορικών κινητήρων – με πωλήσεις εξαρτημένες κυρίως από τις κρατικές προμήθειες – κορυφαία premium αυτοκινητοβιομηχανία με παγκόσμια απήχηση συνδέεται στενά με την ιστορία της ατομικής μετακίνησης τα τελευταία 100+ χρόνια. Αδιαλείπτως, η εταιρία χρησιμοποιεί τις ικανότητες και τη δημιουργικότητά της για την παραγωγή προϊόντων που ικανοποιούν σύγχρονες ανάγκες και επιθυμίες με μοναδικά χαρακτηριστικά και εξατομικευμένο στυλ. Νέες κατηγορίες οχημάτων δημιουργήθηκαν και νέα target groups αξιοποιήθηκαν με αλάνθαστο ένστικτο για φιλοδοξίες πελατών που δεν καλύπτονταν από άλλους παίκτες της αγοράς. Επίσης μπορούσε να αναγνωρίζει εξειδικευμένες αγορές (niche markets) με δυνατότητα βιώσιμης ανάπτυξης και επινοούσε καινοτομίες που μετατρέπονταν σε τάσεις.

Μετά την αρχική περίοδο που χαρακτηρίστηκε από την παραγωγή εξακύλινδρων αεροπορικών κινητήρων για στρατιωτικούς σκοπούς, ευκαιρίες για νέες εφαρμογές και προκλήσεις εμφανίστηκαν μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Η αυξανόμενη σημασία της πολιτικής αεροπορίας κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920 ενθάρρυνε την Bayerische Motoren Werke να σχεδιάσει νέους και εξαιρετικά ισχυρούς αεροκινητήρες βασισμένους σε δοκιμασμένα σχέδια. Ο αεροπορικός κινητήρας BMW VI, ένας δωδεκακύλινδρος V, λανσαρίστηκε το 1926. Στη συνέχεια εξελίχθηκε σε επιτυχία στις εξαγωγές σε όλο τον κόσμο και έγινε ένα από τα πιο επιτυχημένα προϊόντα της εταιρίας τη δεκαετία του 1920. Ο κινητήρας BMW VI τοποθετήθηκε και στο Heinkel HE 70, που θεωρούνταν το ταχύτερο εμπορικό αεροπλάνο στον κόσμο την εποχή εκείνη και πήρε το παρατσούκλι 'Κεραυνός'.

Τεχνολογία υψηλής ποιότητας για προηγμένες απαιτήσεις.

Επίσης, η εταιρία προσάρμοσε με ακρίβεια την πρώτη της μοτοσυκλέτα στις ανάγκες της εποχής. Η BMW R 32 λανσαρίστηκε το 1923 και προσέφερε ασφαλή και σπορ συμπεριφορά με ένα υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας. Ο άξονας μετάδοσης είχε σαφή πλεονεκτήματα τη χαμηλή φθορά και ελάχιστες απαιτήσεις συντήρησης στις χωμάτινες πίστες. Από την πρώτη στιγμή, η BMW R 32 έγινε διάσημη για την κορυφαία της ποιότητα. Τα επόμενα χρόνια, η BMW λανσάρισε νέα μοντέλα με νέες σχεδιαστικές λεπτομέρειες και όλο και μεγαλύτερη ιπποδύναμη σχεδόν κάθε χρόνο. Στη συνέχεια, κατασκευάστηκαν σπορ και μοτοσυκλέτες τουρισμού για πελάτες με ποικίλες φιλοδοξίες. Η εικόνα πωλήσεων εξελίχθηκε θετικά όχι μόνο στην εγχώρια αγορά. Η BMW γνώρισε αυξανόμενη ζήτηση στις ΗΠΑ, στη Ν. Αμερική και τη Β. Αφρική και στην Άπω Ανατολή. Ακόμα και το 1928, σχεδόν 5.000 μοτοσυκλέτες BMW κατασκευάστηκαν στο εργοστάσιο του Μονάχου.

Η BMW σκόπευε επίσης να προσελκύσει πιο ‘σοφιστικέ’ πελάτες με τα πρώτα της μεσαία αυτοκίνητα. Το σημαντικότερο, η BMW 326 που λανσαρίστηκε το 1936 χρησιμοποιούσε εξακύλινδρο κινητήρα 50 hp σε συνδυασμό με ευρύχωρο εσωτερικό και υψηλή ποιότητα κατασκευής. Πουλήθηκαν περίπου 16.000 μονάδες και αναδείχτηκε σε bestseller της μάρκας μέχρι την εποχή εκείνη. Η εταιρία βρισκόταν σε μία επιτυχημένη τεχνολογική και εμπορική πορεία με αεροπορικούς κινητήρες, αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες πριν οι πολιτικές αλλαγές στη Γερμανία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 σταματήσουν απότομα τον παγκόσμιο προσανατολισμό της εταιρίας και την επέκταση του προγράμματος καταναλωτικών προϊόντων.

Η BMW ανακαλύπτει μία εξειδικευμένη αγορά στη μεσαία κατηγορία.

Στη μεταπολεμική Γερμανία, η BMW Isetta αρχικά αντανάκλυνε το πνεύμα της εποχής κατά τη διάρκεια του οικονομικού θαύματος. Πουλήθηκαν πάνω από 160.000 μονάδες του “Motocoupe” – το διθέσιο είχε ζήτηση ακόμα και στις ΗΠΑ, τη χώρα των road cruisers. Η BMW 700 δικαίωσε τις σπορ φιλοδοξίες και αρχικά λανσαρίστηκε σαν coupé το 1959 και λίγο αργότερα σαν sedan. Οι επιτυχημένες πωλήσεις της διασφάλισαν την επιβίωση της εταιρίας.

Το 1961, η BMW λανσάρει τελικά τη BMW 1500 – ένα είδος μοντέλου που οι πελάτες είχαν πραγματικά επιθυμήσει. Οι υπεύθυνοι πωλήσεων αναγνώρισαν την ανάγκη για ένα υψηλής ποιότητας, μεσαίο sedan. Οι μηχανικοί σχεδίασης προσέφεραν ένα τετράθυρο αυτοκίνητο με αεροδυναμική σχεδίαση και ισχυρό, τετρακύλινδρο κινητήρα και προηγμένη τεχνολογία πλαισίου. Η “New Class” ήταν σύμβολο εξατομικευμένου χαρακτήρα βασισμένου κυρίως στα χαρακτηριστικά άνεσης και το σπορ στυλ. Αυτό το όχημα έδωσε την ευκαιρία στην εταιρία να αναγνωρίσει μια εξειδικευμένη αγορά (niche market) που τις προσέφερε οικονομική επιτυχία μέσω ελκυστικών προϊόντων. Το 1965, το ισχυρότερο μοντέλο μέχρι εκείνη την εποχή λανσαρίστηκε με τη BMW 1800 TI/SA σαν πλατφόρμα για το μηχανοκίνητο αθλητισμό – ταυτόχρονα το νέο σλόγκαν, που χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα, ενσωμάτωσε τους λόγους της επιτυχίας της “New Class”: “Freude am Fahren” – “The Ultimate Driving Machine” (Το Απόλυτο Εργαλείο Οδήγησης).

Μετά από έντεκα χρόνια, είχαν πουληθεί πάνω από 350.000 οχήματα “New Class”, κάτι που ανέβασε τα νούμερα παραγωγής της εταιρίας σε εντελώς νέα επίπεδα. Ωστόσο, ακόμα και σε αυτό το αρχικό στάδιο αναγνωρίστηκαν οι δυνατότητες για μία ακόμα οικογένεια μοντέλων της “New Class” με βάση τις διαστάσεις και την τιμή πώλησης. Το 1966, η BMW 1600-2 γιόρτασε την πρεμιέρα της στο Σαλόνι της Γενεύης. Το στυλ του compact, δίθυρου sedan έδινε ακόμα μεγαλύτερη έμφαση στο σπορ χαρακτήρα του. Τα συστήματα κίνησης και πλαισίου προέρχονταν από τις τετράθυρες εκδόσεις όπως και η στρατηγική διάθεση των μοντέλων με διαφορετικούς κινητήρες.

Πιο θεαματική έκδοση ήταν η BMW 2002 turbo που λανσαρίστηκε το 1973 – όχι μόνο λόγω του κινητήρα 170 hp αλλά κυρίως εξαιτίας ενός υπερσυμπιεστή που τοποθετούνταν για πρώτη φορά σε Ευρωπαϊκό αυτοκίνητο. Παράλληλα με το επίπεδο ισχύος, η δίθυρη έκδοση ενθουσίασε ειδικούς και κοινό με τη μοναδική ευελιξία της. Η απήχηση στις αυτοκινητιστικές αγορές ήταν συντριπτική. Μέχρι το 1977, είχαν πουληθεί πάνω από 862.000 οχήματα BMW Σειράς 02 σε όλο τον κόσμο.

Μοτοσικλέτα ελεύθερου χρόνου – εκτός και εκτός δρόμου.

Το 1973, το “The Ultimate Driving Machine” έγινε πρότυπο για τις μοτοσικλέτες BMW. Η εταιρία είχε προηγουμένως λανσάρει τα νέα μοντέλα BMW R 50/5, BMW R 60/5 και BMW R 75/5 στην αγορά. Οι μοτοσικλέτες είχαν γίνει απολαυστικά μέσα ελεύθερου χρόνου, μια ανάγκη που κάλυπταν με τον καλύτερο τρόπο οι σπορ μοτοσικλέτες τουρισμού. Οι φιλοδοξίες των νέων target groups για άνεση επίσης είχαν ληφθεί υπόψη με μία άνετη σέλα και ηλεκτρική μίζα.

Το 1980, η BMW σημείωσε το επόμενο πρωτοποριακό επίτευγμα στην κατηγορία μοτοσικλετών. Η touring Enduro BMW R 80 G/S ήταν ο προάγγελος μιας δημοφιλούς κατηγορίας που εξακολουθεί να προσφέρει γνήσια οδηγική απόλαυση σήμερα εντός και εκτός δρόμου. Για μία φορά ακόμα, τα εξαιρετικά χαρακτηριστικά βασίστηκαν σε αποκλειστικές καινοτομίες όπως το παγκοσμίως πρώτο μονόμπρατσο ψαλίδι με την ονομασία popover, που τοποθετήθηκε σε μοτοσικλέτα. Το ‘εργαλείο’ παντός εδάφους με τα αρχικά GS σήμερα αποτελεί την πιο επιτυχημένη σειρά στην προϊοντική γκάμα της BMW Motorrad.

Επιτυχία σε μία νέα κατηγορία: Sports Activity Vehicle.

Ένα νέο είδος πολυμορφικότητας χαρακτήριζε επίσης το πρωτοποριακό πρωτότυπο με το οποίο η BMW δημιούργησε αίσθηση στην αγορά του αυτοκινήτου το 1999. Πριν καν καθιερωθεί η τεράστια παγκόσμια ζήτηση για SUV, η εταιρία λανσάρισε τη BMW X5 στο Διεθνές Σαλόνι του Ντιτρόιτ, που συνδύαζε δυναμικές επιδόσεις στο δρόμο με ανώτερη συμπεριφορά παντός εδάφους, υπερυψωμένα καθίσματα και τετρακίνηση. Αυτή προανήγγειλε το λανσάρισμα της κατηγορίας Sports Activity Vehicle (SAV) όπου η BMW έπαιξε επίσης πρωτοποριακό ρόλο καθώς μετέφερε τη φιλοσοφία σε άλλες κατηγορίες οχημάτων τα επόμενα χρόνια και από τότε πετυχαίνει ποσοστά ανάπτυξης άνω του μέσου όρου. Η γκάμα περιλαμβάνει τώρα πέντε μοντέλα BMW X, μεταξύ των οποίων δύο Sports Activity Coupé που επέτρεψαν στη μάρκα να προσελκύσει νέα target groups με ιδιαίτερη επιτυχία και από τότε πετυχαίνει ποσοστά ανάπτυξης άνω του μέσου όρου. Από την αρχή, η BMW X5 κατασκευάζεται στο Αμερικανικό εργοστάσιο της BMW στο Spartanburg, όπου παράγονται επίσης τα μοντέλα BMW X6, BMW X3 και BMW X4.

Το μέλλον της ατομικής μετακίνησης έχει ξεκινήσει.

Στο κατώφλι του επόμενου αιώνα της ιστορίας του, το BMW Group αναλαμβάνει πρωτοποριακό ρόλο στο σχεδιασμό μέσων μετακίνησης που

είναι ανεξάρτητα από ορυκτά καύσιμα και απαλλαγμένα από τοπικούς ρύπους. Τα πρώτα μοντέλα της νέας μάρκας BMW i προαναγγέλλουν το μέλλον της αυτοκίνησης στην premium κατηγορία.

Από το 2013, το BMW i3 αποτελεί το Απόλυτο Εργαλείο Οδήγησης (Ultimate Driving Machine) όντας ένα αμιγώς ηλεκτρικό premium αυτοκίνητο. Ο πρωτοποριακός χαρακτήρας του οφείλεται στο γεγονός ότι δεν βασίζεται σε κάποιο υπάρχον μοντέλο όπου ο κινητήρας εσωτερικής καύσης έχει απλά αντικατασταθεί από έναν ηλεκτροκινητήρα. Επιπλέον, το plug-in υβριδικό μοντέλο BMW i8 που λανσαρίστηκε το 2014 μείνους οδηγούς από τώρα το μέλλον της σπορ αυτοκίνησης.

6. Χρονολόγιο: 100 γεγονότα από 100 χρόνια.

7 Μαρτίου 1916

Ιδρύεται η Bayerische Flugzeugwerke AG σαν διάδοχος της κατασκευάστριας αεροσκαφών Gustav-Otto-Flugmaschinenfabrik με έδρα στην Lerchenauer StraÙe στο Μόναχο. Το 1922, η παραγωγή κινητήρων, το όνομα και το λογότυπο της Bayerische Motoren Werke AG μεταφέρονται σε αυτή την εταιρία. Αυτή θεωρείται ως ημερομηνία ίδρυσης της νέας “New BMW AG”.

21 Ιουλίου 1917

Η κατασκευάστρια αεροπορικών κινητήρων Rapp-Motorenwerke GmbH, που ιδρύθηκε το 1913, καταχωρείται στο Εμπορικό Μητρώο με την ονομασία Bayerische Motoren Werke GmbH, και σύντομα νέες εγκαταστάσεις παραγωγής ανεγείρονται στη Moosacher StraÙe στο Μόναχο.

10 Δεκεμβρίου 1917

Το στρογγυλό λογότυπο με τα γράμματα BMW και ο χαρακτηριστικός έλικας με τα εθνικά χρώματα της Βαυαρίας – λευκό και μπλε – καταχωρείται με τον αριθμό 221388 στο Μητρώο Εμπορικών Σημάτων του Βρετανικού Γραφείου Ευρεσιτεχνιών. Στο τέλος της δεκαετίας του 1920, τα χρώματα αυτά εμφανίζονται για πρώτη φορά σε διαφήμιση σαν μία στυλιζαρισμένη περιστρεφόμενη προπέλα που από τότε αποτελεί τη βάση για την ερμηνεία του λογοτύπου.

17 Ιουνίου 1919

Ο πιλότος δοκιμών Zeno Diemer φτάνει σε ύψος 9.60 με το αεροσκάφος του, παραγωγής της Γερμανικής Flugzeugwerke και εξακύλινδρο εν σειρά κινητήρα BMW IV, καταρρίπτοντας νέο, παγκόσμιο ρεκόρ ύψους.

6 Ιουλίου 1922

Η Bayerische Flugzeugwerke AG αγοράζει το όνομα της Bayerische Motoren Werke, το λογότυπο μάρκας και την παραγωγή κινητήρων από την τρέχουσα ιδιοκτήτρια, Knorr-Bremse AG.

28 Σεπτεμβρίου 1923

Στη Γερμανική Έκθεση Αυτοκινήτου του Βερολίνου, παρουσιάζεται η BMW R 32: η πρώτη μοτοσικλέτα με το σήμα της μάρκας, που εξελίχθηκε υπό τις οδηγίες του Max Friz, με δικύλινδρο, τετράχρονο κινητήρα Boxer.

2 Φεβρουαρίου 1924

Ο μηχανικός και οδηγός αγώνων Rudolf Schleicher πετυχαίνει τον καλύτερο χρόνο οδηγώντας μία BMW R 32 στην ανάβαση Mittenwalder Gsteig – και κερδίζει την πρώτη νίκη για τη BMW στην ιστορία του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

1^η Οκτωβρίου 1928

Η BMW αγοράζει την Fahrzeugfabrik Eisenach στη Θουριγγία όπου το μικρό μοντέλο Dixi 3/15 PS κατασκευάζεται σαν έκδοση του Βρετανικού Austin Seven με ειδική άδεια. Έτσι η εταιρία γίνεται κατασκευάστρια αυτοκινήτων.

22 Μαρτίου 1929

Η πρώτη BMW 3/15 PS φεύγει από τη γραμμή συναρμολόγησης του κτιρίου παραγωγής που έχει ενοικιαστεί από τον κατασκευαστή αμαξωμάτων Ambi-Budd στο παλιό αεροδρόμιο Berlin-Johannisthal.

22 Ιουνίου 1931

Το “Rail Zeppelin” με αεροπορικό κινητήρα ένα δωδεκακύλινδρο BMW VI του σχεδιαστή σιδηροδρόμων Franz Kruckenberg αναπτύσσει ταχύτητα 230 km/h και πετυχαίνει νέο παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας για σιδηροδρομικά οχήματα.

1^η Μαρτίου 1932

Η BMW τερματίζει τη συμφωνία ειδικής άδειας με την Austin και πολύ σύντομα παρουσιάζει το πρώτο σχέδιο αυτοκινήτου που δημιουργήθηκε στους κόλπους της εταιρίας: η BMW 3/20 PS με νέο τετρακύλινδρο κινητήρα και δίθυρο ατσάλινο αμάξωμα.

22 Ιουλίου 1932

Ο πιλότος Wolfgang von Gronau απογειώνεται με το υδροπλάνο Dornier “Wal” (whale), που χρησιμοποιεί δύο δωδεκακύλινδρους κινητήρες 600 hp τύπου BMW VIIa, και ολοκληρώνει τον πρώτο περίπλου της Γης καλύπτοντας συνολική απόσταση 44.800 km.

11 Φεβρουαρίου 1933

Η BMW 303 παρουσιάζεται στη Διεθνή Έκθεση Αυτοκινήτου του Βερολίνου ως το πρώτο εξακύλινδρο μοντέλο της μάρκας και το πρώτο με τη χαρακτηριστική μάσκα που αποτελεί σήμα κατατεθέν της BMW.

21 Δεκεμβρίου 1934

Η κατασκευή αεροκινητήρων ανατίθεται σε ειδική εταιρία με αναδρομική ισχύ από 1^{ης} Ιανουαρίου 1934 και γίνεται BMW Flugmotorenbau GmbH.

15 Φεβρουαρίου 1936

Η BMW 326 παρουσιάζεται στη Διεθνή Έκθεση Αυτοκινήτου του Βερολίνου, το νέο μεσαίο μοντέλο με εν σειρά εξακύλινδρο κινητήρα, σχεδιασμένο με πλαίσιο τετραγωνικής διατομής, αεροδυναμικό αμάξωμα και υδραυλικό σύστημα φρένων.

14 Ιουνίου 1936

Η δλίτρη, σπορ BMW 328 κάνει την πρώτη της δημόσια εμφάνιση στον Eifel Race στο Nürburgring – Ο Ernst Jakob Henne πετυχαίνει αμέσως καθαρή νίκη από την αρχή μέχρι το τέλος οδηγώντας το νέο μοντέλο.

28 Νοεμβρίου 1937

Ο εργοστασιακός οδηγός της BMW Ernst Henne ξεκινά ένα σερί πολλών παγκόσμιων ρεκόρ και πετυχαίνει ρεκόρ ταχύτητας 279,503 km/h με μοτοσικλέτα BMW με κινητήρα turbo και πλήρες φέρινγκ – ρεκόρ που κράτησε επί 14 ολόκληρα χρόνια.

8 Ιουνίου 1939

Ο Georg “Schorsch” Meier είναι ο πρώτος μη Βρετανός που κερδίζει στην κατηγορία Senior-ΤΤ του Isle of Man οδηγώντας μία υπερτροφοδοτούμενη μοτοσικλέτα BMW.

30 Σεπτεμβρίου 1939

Η BMW AG αποκτά όλες τις μετοχές της Brandenburgische Motoren Werke GmbH στο Berlin-Spandau. Η BMW είχε ήδη συνεργαστεί με την εταιρία στην εξέλιξη αερόψυκτων κινητήρων αεροσκαφών.

28 Απριλίου 1940

Οι Fritz Huschke von Hanstein και Walter Bäumer πετυχαίνουν νίκη γενικής κατάταξης στον αγώνα αντοχής Mille Miglia στην Ιταλία, οδηγώντας τη BMW 328 Touring Coupé, ενώ ανεβάζουν τη BMW στην πρώτη θέση της κατάταξης των ομάδων σε όλες τις κατηγορίες.

30 Απριλίου 1945

Στρατιώτες του 7^{ου} Αμερικανικού Στρατού φτάνουν στο λεγόμενο ‘σκιάδεσ’ εργοστάσιο και το στρατόπεδο του Allach κοντά στο Μόναχο. Από το Δεκέμβριο του 1939, φυλακισμένοι πολέμου, κατάδικοι, εργάτες σε καταναγκαστικά έργα και τρόφιμοι στρατοπέδων συγκέντρωσης εργάζονται εκεί και σε άλλες εγκαταστάσεις για την παραγωγή αεροπορικών κινητήρων.

17 Δεκεμβρίου 1948

Η παραγωγή μοτοσικλετών ξεκινά εκ νέου στο Μόναχο. Μία BMW R 24 με μονοκύλινδρο κινητήρα είναι το πρώτο όχημα της BMW AG τη μεταπολεμική εποχή.

11 Μαρτίου 1954

Η BMW 502 παρουσιάζεται στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Γενεύης με οκτακύλινδρο κινητήρα, ο πρώτος παγκοσμίως πλήρως αλουμινένιος V8 που τοποθετείται σε αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής.

12 Σεπτεμβρίου 1954

Μετά την πρώτη τους νίκη στον τελευταίο αγώνα στη Monza, οι Wilhelm Noll και Fritz Cron κερδίζουν τον πρώτο τους τίτλο στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σε αγώνα μοτοσικλέτας με sidecar με μία BMW. Μέχρι το 1974, η BMW είχε καταφέρει να συγκεντρώσει 19 Τίτλους Αναβατών και 20 Κατασκευαστών στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα σε αυτή την κατηγορία.

1^η Οκτωβρίου 1954

Η BMW αποκτά την άδεια κατασκευής ενός διθέσιου microcar με μία εμπρός πόρτα από τον Ιταλό κατασκευαστή Iso. Η BMW Isetta έχει πολλές φίνες

λεπτομέρειες, χρησιμοποιεί κινητήρες μοτοσικλετών BMW και λανσάρεται ως “Motocoupe” - best-seller της μάρκας τη δεκαετία του 1950.

15 Ιανουαρίου 1955

Μία νέα σειρά μοντέλων παρουσιάζεται στην Έκθεση των Βρυξελλών με τις BMW R 50 και BMW R 69 να φέρουν πίσω ανάρτηση με ψαλίδι. Η σειρά προσδιόρισε το πρόγραμμα μοτοσικλετών BMW μέχρι το 1969.

22 Σεπτεμβρίου 1955

Πρώτη δημόσια εμφάνιση για τη BMW 507 στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης. Αυτό το roadster με την υπογραφή του σχεδιαστή Albrecht Graf Goertz έχει οκτακύλινδρο κινητήρα 150 hp και εκθειάζεται από τον Τύπο σαν ένα “Όνειρο από το Isar”.

9 Ιουνίου 1959

Το Δ.Σ. της BMW AG παρουσιάζει το BMW 700 Coupé στους εκπροσώπους του Διεθνούς Αυτοκινητιστικού Τύπου. Αυτό το αυτοκίνητο έμελλε να θέσει τις βάσεις για μία επικερδή παραγωγή αυτοκινήτων μεγάλης κλίμακας.

9 Δεκεμβρίου 1959

Στην Ετήσια Γενική Συνέλευση της BMW AG, μία ομάδα μικρομετόχων εμποδίζει την εξαγορά από την Daimler-Benz AG. Ο βασικός μέτοχος Herbert Quandt αποφασίζει να αυξήσει το ποσοστό του κάτι που διασφαλίζει την ανεξαρτησία της BMW.

30 Νοεμβρίου 1960

Η Ετήσια Γενική Συνέλευση της BMW AG εγκρίνει το σχέδιο αναδιοργάνωσης για την επανευθυγράμμιση της εταιρίας, καθορίζοντας την τροχιά για ένα επιτυχημένο μέλλον.

21 Σεπτεμβρίου 1961

Η BMW 1500 γιορτάζει την παγκόσμια πρεμιέρα της στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης – η απαρχή της πρωτοποριακής επιτυχίας της “New Class”.

29 Ιουνίου 1964

Τα θετικά οικονομικά στοιχεία ενθαρρύνουν την Ετήσια Γενική Συνέλευση της BMW AG να περάσει μία απόφαση για πληρωμή μερίσματος στους μετόχους για πρώτη φορά από το τέλος του πολέμου.

18 Ιουνίου 1965

Η BMW AG πουλά τις υπόλοιπες μετοχές της στη BMW Triebwerkbau GmbH στη MAN AG κάτι που διακόπτει πρόσκαιρα την εμπλοκή της στην παραγωγή αεροπορικών κινητήρων.

7 Μαρτίου 1966

Η δίθυρη BMW 1600 παρουσιάζεται στους προσκεκλημένους μπροστά στη Βαυαρική Κρατική Όπερα στα πλαίσια του εορτασμού της 50ής επετείου της εταιρίας.

2 Ιανουαρίου 1967

Η BMW AG εξαγοράζει την εταιρία Hans Glas GmbH, που παράγει αρκετά οχήματα μεταξύ των οποίων το Goggomobil microcar, πολυάριθμα άλλα μοντέλα και αγροτικά μηχανήματα.

25 Σεπτεμβρίου 1968

Οι νέες εξακύλινδρες BMW 2500 και BMW 2800 παρουσιάζονται σε συνέντευξη τύπου στη Λίμνη Tegernsee. Μετά από διάλειμμα αρκετών χρόνων, η μάρκα κάνει και πάλι την είσοδό της στην πολυτελή κατηγορία με αυτά τα μοντέλα.

31 Δεκεμβρίου 1968

Η BMW AG ολοκληρώνει άλλη μία χρονιά ρεκόρ. Περισσότερα από 100.000 αυτοκίνητα παράγονται για πρώτη φορά σε ένα χρόνο.

13 Μαΐου 1969

Η παραγωγή μοτοσικλετών στο κύριο εργοστάσιο της BMW στο Μόναχο φτάνει στο τέλος της. Η παραγωγή μεταφέρεται στην περιοχή του Βερολίνου όπου η νέα BMW Σειρά 5 φεύγει από τη γραμμή συναρμολόγησης το Σεπτέμβριο του 1969.

16 Μαρτίου 1971

Η εταιρία εισέρχεται στο χώρο των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών με την ίδρυση της BMW Kredit GmbH.

20 Οκτωβρίου 1971

Μία νέα πίστα και εγκαταστάσεις δοκιμών της BMW εγκαινιάζονται στο Aschheim κοντά στο Μόναχο.

24 Μαΐου 1972

Ιδρύεται η BMW Motorsport GmbH. Αυτή είναι υπεύθυνη για όλες τις δραστηριότητες του μηχανοκίνητου αθλητισμού και για την εξέλιξη αγωνιστικών αυτοκινήτων και εξαιρετικά σπορ μοντέλων για χρήση στο δρόμο.

31 Αυγούστου 1972

Η BMW AG ιδρύει τη BMW (South Africa) (Pty) Ltd και έχει το πλειοψηφικό μερίδιο σε αυτή την εταιρία πωλήσεων και παραγωγής. Έτσι το εργοστάσιο της Rosslyn στη Νότια Αφρική γίνεται η πρώτη εγκατάσταση παραγωγής εκτός Γερμανίας.

10 Σεπτεμβρίου 1972

Στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Μονάχου, μία BMW 1602 Elektro χρησιμοποιείται σαν όχημα υποστήριξης στο αγώνισμα του μαραθωνίου. Είναι το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό αυτοκίνητο από τη BMW.

12 Σεπτεμβρίου 1972

Η BMW λανσάρει μία νέα φιλοσοφία ονοματολογίας των μοντέλων της με την πρώτη BMW Σειρά 5 ως διάδοχο της “New Class”. Αυτή προσφέρει στη BMW σαφείς ονομασίες μοντέλων που είναι ευκολομνημόνευτες. Το συγκεκριμένο πρότυπο ονοματολογίας ισχύει μέχρι σήμερα. Το πρώτο ψηφίο αντιπροσωπεύει τη σειρά και τα δύο επόμενα υποδηλώνουν το μοντέλο με βάση τον κυβισμό.

8 Ιανουαρίου 1973

Όταν η θυγατρική της BMW ιδρύεται στη Γαλλία, η εταιρία ξεκινά τον έλεγχο των δραστηριοτήτων πωλήσεων σε διεθνείς αγορές.

18 Μαΐου 1973

Εγκαινιάζονται επίσημα το νέο διοικητικό κτίριο της BMW και το Μουσείο BMW. Η κατασκευή του δομικού κελύφους του ‘Τετρακύλινδρου’ κτιρίου και του Μπoλ σχήματος του Μουσείου είχαν ολοκληρωθεί έγκαιρα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της προηγούμενης χρονιάς.

27 Σεπτεμβρίου 1973

Έναρξη παραγωγής στο εκτεταμένο και πλήρως εκσυγχρονισμένο εργοστάσιο του Dingolfing. Αρχικά, κατασκευάζονται εδώ τα μοντέλα BMW Σειράς 5.

14 Ιουνίου 1975

Μία BMW 3.0 CSL σχεδιασμένη από τον Αμερικανό καλλιτέχνη Alexander Calder είναι το πρώτο BMW Art Car που εκκινεί στις 24 Ώρες του Le Mans. Είναι η απαρχή μιας συναρπαστικής και μοναδικής Art Collection την οποία η BMW εξακολουθεί να επεκτείνει μέχρι σήμερα.

30 Ιουνίου 1975

Στο Ολυμπιακό Στάδιο του Μονάχου, το Δ.Σ. της BMW AG παρουσιάζει τη BMW Σειρά 3 σαν διάδοχο της επιτυχημένης Σειράς 02 με νέα τεχνολογία και ονομασία.

3 Φεβρουαρίου 1976

Η BMW Motorsport GmbH αναλαμβάνει την ίδρυση μιας σχολής οδήγησης που έχει καθιερωθεί σαν BMW Driving Experience & MINI Driving Experience, προσφέροντας ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης και εμπειρίας για μεγαλύτερη απόλαυση και ασφάλεια στο τιμόνι. Τα πρώτα επίσημα μαθήματα ξεκινούν στις 22 Απριλίου 1977.

11 Μαρτίου 1976

Τα coupé μοντέλα της νέας BMW Σειράς 6 παρουσιάζονται στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Γενεύης.

5 Οκτωβρίου 1978

Η BMW M1 παρουσιάζεται στο Mondial de l'Automobile του Παρισιού. Είναι ένα σπορ αυτοκίνητο με κινητήρα στο κέντρο που αποδίδει 277 hp και έχει εξελιχθεί από τη BMW Motorsport GmbH. Η αγωνιστική της έκδοση δημιουργεί αίσθηση σε αγώνες όπως το Procar Series στο πρόγραμμα υποστήριξης της Formula 1 στην Ευρώπη το 1979 και 1980.

21 Ιουνίου 1979

Τελετή θεμελίωσης για το εργοστάσιο κινητήρων στο Steyr, Αυστρία, που σήμερα λειτουργεί σαν κέντρο τεχνολογίας για την εξέλιξη και παραγωγή μιας γκάμας κινητήρων όπως τα diesel σύνολα της BMW.

20 Ιανουαρίου 1981

Ο Γάλλος οδηγός αγώνων Hubert Auriol κερδίζει στο Ράλι Παρίσι – Ντακάρ οδηγώντας μία BMW R 80 G/S προσφέροντας μία ακόμα απόδειξη αξιοπιστίας για το Enduro μοντέλο που λανσαρίστηκε την προηγούμενη χρονιά με επίπεδο δικύλινδρο (flat-twin) Boxer κινητήρα.

13 Ιουνίου 1983

Η BMW παρουσιάζει την πρώτη σειρά αυτοκινήτων στην ιστορία της εταιρίας με κινητήρα diesel, την BMW 524td με έναν εν σειρά εξακύλινδρο turbo diesel που αποδίδει 85 kW/115 hp.

15 Οκτωβρίου 1983

Στο Grand Prix Νοτίου Αφρικής, ο Βραζιλιάνος οδηγός αγώνων Nelson Piquet έγινε Παγκόσμιος Πρωταθλητής της Formula 1 στο τιμόνι της Brabham BMW – μόλις 630 ημέρες από την πρεμιέρα της BMW, ενώ είναι ο πρώτος πρωταθλητής με μονοθέσιο με κινητήρα turbo.

1^η Ιανουαρίου 1985

Ιδρύεται η BMW Technik GmbH σαν μία αυτόνομη δεξαμενή σκέψης και εκκολαπτήριο καινοτομιών, που εξελίσσει οραματικές φιλοσοφίες οχημάτων και εξαρτημάτων.

12 Σεπτεμβρίου 1985

Η BMW παρουσιάζει το πρώτο AWD μοντέλο στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης, την τετρακίνητη BMW 325i και την εξαιρετικά σπορ BMW M3.

5 Μαρτίου 1987

Η BMW 750i παρουσιάζεται στο Σαλόνι της Γενεύης, το πρώτο δωδεκακύλινδρο μοντέλο που φεύγει από Γερμανική γραμμή παραγωγής από τη λήξη του πολέμου.

22 Μαΐου 1987

Επίσημα εγκαινιά για το νέο Εργοστάσιο της BMW στο Regensburg. Το πρώτο μοντέλο που παράγεται εκεί από το τέλος του 1986 είναι η BMW Σειρά 3 sedan.

11 Σεπτεμβρίου 1987

Η BMW Z1 roadster που εξελίχθηκε από τη BMW Technik GmbH παρουσιάζεται στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης.

15 Νοεμβρίου 1987

Ο Ιταλός Οδηγός Αγώνων Roberto Ravaglia γίνεται ο πρώτος Παγκόσμιος Πρωταθλητής στα Αυτοκίνητα Τουρισμού, οδηγώντας μία BMW M3 με την ομάδα Schnitzer Motorsport.

27 Απριλίου 1990

Το Κέντρο Έρευνας & Μηχανολογίας (FIZ – γνωστό σήμερα σαν Κέντρο Έρευνας & Καινοτομίας - Research & Innovation Centre) εγκαινιάζεται επίσημα κατά τη διάρκεια γκαλά στην περιοχή Milbertshofen του Μονάχου. Περίπου 7.000 ερευνητές, σχεδιαστές, διευθυντές και τεχνικοί εργάζονται σε ένα άριστα συνδεδεμένο δίκτυο.

1^η Ιουλίου 1990

Η BMW AG ενώνει τις δυνάμεις της με την εταιρία Rolls-Royce Plc για τη δημιουργία της ανεξάρτητης εταιρίας Rolls-Royce GmbH με αντικείμενο την εξέλιξη, κατασκευή και πώληση στροβιλοκινητήρων αεροσκαφών και αυτή η κοινοπραξία ξαναφέρει την εταιρία πίσω στις ρίζες της. Μετά την επανευθυγράμμιση της εταιρίας, η BMW AG πουλά τις μετοχές της στη Rolls-Royce plc στα τέλη του 1999.

10 Μαρτίου 1992

Ανοίγει το νέο εργοστάσιο της BMW Fahrzeugtechnik GmbH στην περιοχή παραδοσιακής κληρονομιάς στο Eisenach. Εργαλεία πρεσών κατασκευάζονται εκεί για το δίκτυο παραγωγής της εταιρίας.

1^η Αυγούστου 1993

Η BMW Motorsport GmbH που ιδρύθηκε το 1972 μετονομάζεται σε BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile (BMW M GmbH: For individualists.).

29 Ιανουαρίου 1994

Με την υπογραφή της συμφωνίας εξαγοράς, η BMW AG αποκτά το Βρετανικό Rover Group, που περιλαμβάνει τις μάρκες Rover, MG, MINI και Land Rover.

8 Απριλίου 1994

Δημιουργείται η BMW Group Mobile Tradition και από το 2008 είναι υπεύθυνη για όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με ιστορικά προϊόντα της εταιρίας ως BMW Group Classic.

8 Σεπτεμβρίου 1994

Ξεκινά η παραγωγή οχημάτων στο Εργοστάσιο της BMW στο Spartanburg στην πολιτεία της Ν. Καρολίνα – μία BMW 318i είναι το πρώτο μοντέλο που

φεύγει από τη γραμμή παραγωγής. Τα επίσημα εγκαίνια της νέας εγκατάστασης πραγματοποιούνται στις 15 Νοεμβρίου.

8 Ιουνίου 1998

Η εταιρία ανακοινώνει τη συνέχιση της μάρκας MINI, που απέκτησε από την εξαγορά του Rover Group, με ανεξάρτητη σχεδίαση.

14 Ιουνίου 1998

Η BMW 320d είναι το πρώτο όχημα με κινητήρα diesel που κερδίζει στον 24ωρο Αγώνα του Nürburgring.

10 Ιανουαρίου 1999

Η BMW παρουσιάζει ένα πρωτότυπο Sports Activity Vehicle στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Ντιτρόιτ. Η BMW X5 συνδυάζει της спор ταυτότητα της μάρκας με την ευελιξία ενός AWD οχήματος και ιδρύει μία νέα κατηγορία στην αγορά με αυτή τη φιλοσοφία.

1^η Οκτωβρίου 1999

Η BMW AG και το Rover Group συγχωνεύονται στο BMW Group, και η νέα δομή υπογραμμίζει τη λειτουργία του Group ως ομπρέλας για αρκετές μάρκες.

29 Οκτωβρίου 1999

Ο Πύργος της BMW γνωστός και σαν “Τετρακύλινδρο” κτίριο και το γειτονικό Μουσείο BMW θεωρούνται τοπόσημα πολιτιστικής κληρονομιάς και τελούν υπό προστασία.

9 Μαΐου 2000

Η BMW AG πουλά το Rover Group χωρίς τις μάρκες MINI και Land Rover στο Phoenix Venture Group, και μετά από δύο εβδομάδες η Ford Motor Corporation εξαγοράζει τη Land Rover. Μόνον η MINI παραμένει στους κόλπους του BMW Group.

26 Απριλίου 2001

Λίγους μήνες μετά το επαναλανσάρισμα της μάρκας, το πρώτο MINI φεύγει από τη γραμμή συναρμολόγησης του πλήρως εκσυγχρονισμένου εργοστασίου παραγωγής στην Οξφόρδη (Ηνωμένο Βασίλειο), εκεί όπου κατασκευαζόταν το κλασικό Mini.

13 Σεπτεμβρίου 2001

Παγκόσμια πρεμιέρα για τη νέα BMW Σειρά 7 στο Διεθνές Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης. Η BMW λανσάρει το επαναστατικό σύστημα iDrive για πρώτη φορά με την τέταρτη γενιά του πολυτελούς sedan.

31 Δεκεμβρίου 2002

Το BMW Group κλείνει την οικονομική χρονιά του με νέο ρεκόρ πωλήσεων. Για πρώτη φορά, πάνω από ένα εκατομμύριο αυτοκίνητα BMW και MINI πωλήθηκαν μέσα σε ένα χρόνο.

3 Ιανουαρίου 2003

Από τότε που ξεκίνησε η χρονιά, η μάρκα Rolls-Royce αποτελεί επίσημο τμήμα του BMW Group. Η Rolls-Royce Motor Cars Limited συνεχίζει με την παρουσίαση του πρώτου μοντέλου της νέας εποχής στη νέα έδρα της εταιρίας στο Goodwood: πρόκειται για τη Rolls-Royce Phantom.

20 Μαΐου 2004

Το εργοστάσιο παραγωγής του Dadong ανοίγει στο Shenyang στη βορειοανατολική Κίνα. Το εργοστάσιο λειτουργεί στα πλαίσια της κοινοπραξίας με την Brilliance China Automotive Holdings Ltd.

25 Σεπτεμβρίου 2004

Η γνήσια οδηγική απόλαυση που αποτελεί κλασικό χαρακτηριστικό της μάρκας προσφέρεται για πρώτη φορά στην compact κατηγορία μέσω της BMW Σειράς 1 που παρουσιάζεται στο Mondial de l'Automobile του Παρισιού.

13 Μαΐου 2005

Ανοίγει το εργοστάσιο της BMW στη Λειψία, σχεδιασμένο από την διαπρεπή αρχιτέκτονα Zaha Hadid. Τα πρώτα αυτοκίνητα που παράγονται εκεί είναι μοντέλα BMW Σειράς 3, ενώ ακολουθούν και άλλα.

7 Σεπτεμβρίου 2005

Το BMW Group περιλαμβάνεται για πρώτη φορά στο Δείκτη Βιωσιμότητας Dow Jones Sustainability Index ως ο παγκοσμίως πιο βιώσιμος κατασκευαστής αυτοκινήτων.

13 Σεπτεμβρίου 2006

Όταν λανσάρεται η παραγωγή για τη νέα γενιά μοντέλων MINI, το Βρετανικό Τρίγωνο Παραγωγής MINI ξεκινά επίσημα τη λειτουργία του με εγκαταστάσεις σε Swindon, Hams Hall και Oxford.

27 Σεπτεμβρίου 2007

Το Δ.Σ. της BMW AG παρουσιάζει τη νέα εταιρική στρατηγική Number ONE με στόχο την μακροπρόθεσμη, επικερδή ανάπτυξη.

17 Οκτωβρίου 2007

Εγκαίνια για το BMW Welt. Το φουτουριστικά σχεδιασμένο κτίριο με πολυλειτουργική χρήση προσφέρει μία μοναδική εμπειρία μάρκας. Πελάτες από όλο τον κόσμο μπορούν να παραλαμβάνουν το νέο τους αυτοκίνητο σε μία ατμόσφαιρα αντιπροσωπευτική για BMW.

19 Νοεμβρίου 2008

Παρουσίασε του MINI E στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Los Angeles. Πρόκειται για ένα αμιγώς ηλεκτρικό μικρό αυτοκίνητο για δοκιμές σε πραγματικές κυκλοφοριακές συνθήκες. Είναι ένα προϊόν για το project i που δημιουργήσε το BMW Group με σκοπό την ανάπτυξη βιώσιμων λύσεων μετακίνησης.

21 Φεβρουαρίου 2011

Η νέα μάρκα BMW i παρουσιάζεται στο BMW Welt. Οι καινοτομίες που εξελίχθηκαν από την εταιρία για τη νέα μάρκα περιλαμβάνουν ηλεκτροκίνητα οχήματα και πρωτοποριακές υπηρεσίες μετακίνησης.

1^η Απριλίου 2011

Η υπηρεσία premium car-sharing (κοινοχρησίας οχημάτων) DriveNow μπαίνει σε λειτουργία στο πλαίσιο κοινοπραξίας μεταξύ BMW Group και Sixt AG στο Μόναχο.

1^η Σεπτεμβρίου 2011

Το εργοστάσιο παραγωγής ανθρακονημάτων που βρίσκεται στο Moses Lake στην Αμερικανική Πολιτεία Washington αρχίζει τη λειτουργία του στο πλαίσιο κοινοπραξίας μεταξύ BMW Group & SGL Group. Το εργοστάσιο παράγει υλικό ενισχυμένο από ανθρακονήματα (CFRP) που απαιτείται για την παραγωγή των κλωβών επιβατών στα μοντέλα BMW i3 και BMW i8.

15 Ιανουαρίου 2012

Η Γερμανική ομάδα ιδιωτικής συμμετοχής German X-raid οδηγεί το MINI ALL4 Racing στη νίκη στο Ράλι Ντακάρ. Το αυτοκίνητο σχεδιάστηκε με βάση το MINI Countryman και βελτιστοποιήθηκε ειδικά για ράλι αντοχής.

29 Απριλίου 2012

Μετά από 18 ολόκληρα χρόνια, η BMW επιστρέφει στο German Touring Car Masters (DTM) στο Hockenheim στις 21 Οκτωβρίου θριαμβεύοντας με τρεις τίτλους. Ο Καναδός Bruno Spengler γίνεται Πρωταθλητής DTM στο BMW M3 DTM, ενώ η BMW κερδίζει επίσης στο πρωτάθλημα των κατασκευαστών και των ομάδων.

24 Μαΐου 2012

Το Εργοστάσιο του Τιεχι ανοίγει στο Shenyang ως η δεύτερη μονάδα παραγωγής στην Κίνα που λειτουργεί υπό την κοινοπραξία BMW Group και Brilliance China Automotive Holdings Ltd.

18 Σεπτεμβρίου 2013

Η παραγωγή της BMW i3 ξεκινά στο Εργοστάσιο της BMW στη Λειψία. Αυτό επιτρέπει στο BMW Group να φέρει στο δρόμο το πρώτο premium ηλεκτρικό όχημα που σχεδιάστηκε εξ αρχής για ένα τέτοιο σύστημα κίνησης.

26 Φεβρουαρίου 2014

Το BMW Group Classic ανακοινώνει τη μετεγκατάστασή του, κάτι που υποδηλώνει την επιστροφή στις ιστορικές ρίζες της εταιρίας. Η αγορά εκτάσεων στην περιοχή Moosacher Straße, Μόναχο, από την Knorr-Bremse AG ξαναφέρει μερικές από τις πρώτες εγκαταστάσεις παραγωγής στην ιδιοκτησία της εταιρίας.

5 Ιουνίου 2014

Τα πρώτα plug-in σπορ BMW i8 παραδίδονται σε πελάτες στο BMW Welt στο Μόναχο.

10 Ιουνίου 2015

Η νέα BMW Σειρά 7 παρουσιάζεται στο BMW Welt. Η έκτη γενιά του πολυτελούς sedan διαθέτει μοναδικές καινοτομίες, όπως η δομή αμαξώματος από carbon, σύστημα αναγνώρισης χειρονομιών BMW και τηλεχειριζόμενο παρκάρισμα.

6 Δεκεμβρίου 2015

Η BMW i βραβεύεται με το “Momentum of Change” Award από τα Ηνωμένα Έθνη στη Διάσκεψη για το Κλίμα του ΟΗΕ στο Παρίσι για τη δέσμευσή του στην επέκταση της υποδομής δημόσιας φόρτισης. Είναι το αποκορύφωμα μιας μοναδικής σειράς εθνικών και διεθνών αυτοκινητιστικών διακρίσεων, όπως το “Grünes Lenkrad” (Green Steering Wheel) για το BMW i3 και το “World Green Car Award” που έχουν αποσπάσει διαδοχικά τα BMW i3 και BMW i8. Τα βραβεία αυτά δόθηκαν ήδη στη μάρκα BMW i και τα οχήματά της στη φάση λανσαρίσματος.

6 Ιανουαρίου 2016

Η εταιρία χρησιμοποιεί τη σχεδιαστική μελέτη BMW i Vision Future Interaction σαν βιτρίνα πρωτοποριακών καινοτομιών στους τομείς ελέγχου και αυτόνομης οδήγησης στην Έκθεση Ηλεκτρονικών Καταναλωτικών Αγαθών - Consumer Electronics Show (CES) στο Las Vegas.

7 Μαρτίου 2016

Η 100ή επέτειος της εταιρίας γιορτάζεται σε γκαλά στο στάδιο Olympiahalle του Μονάχου.