



100 LET PODJETJA BMW



BMW – Bayerische Motoren Werke je podjetje, ki je 7. marca 2016 praznovalo 100 let obstoja. Natanko na ta dan pred 100 leti je bilo namreč ustanovljeno podjetje Bayerische Flugzeug Werke, ki je prevzelo podjetje Rapp Motoren Werke in se kasneje preimenovalo v BMW, ki ga danes poznamo.

Koncern BMW danes zaposluje 116000 ljudi po celem svetu in ima nekaj več kot 80 milijard EUR letnega prometa. Vendar pot do tega uspeha ni bila lahka. V svojem obstoju je podjetje BMW moralo prestati in se ukvarjati s finančnimi, kakor tudi političnimi krizami, da je lahko preživelo. Vzpon podjetja BMW je povezan z najmračnejšima obdobjema 20. stoletja, in sicer tako s 1. kakor tudi z 2. svetovno vojno. Leta 1917 je cesarska vojska naročila veliko število letalskih motorjev za letala, ki so sodelovala v 1. svetovni vojni, kar je za BMW pomenilo velike prihodke in širitev podjetja. Leta 1918 je bila vojna za Nemčijo zgubljena in po pogodbi iz Versailles – a, je poleg ostalih poraženih držav Nemčija dobila prepoved imeti svojo lastno vojsko, kakor tudi prepoved gradnje letal naslednjih pet let.

Leta 1923 je BMW predstavil svoje prvo motorno kolo R32. Imel je dvovaljni boxer motor, ki je postal sinonim za motocikle BMW.



BMW R32, 1923

Leta 1929 je BMW dal v prodajo svoj prvi avto, ki pa še ni bil pravi BMW, saj je BMW prevzel podjetje Dixi iz Eisenacha in s tem dobil pravice do izdelave njihovega modela 3/15, ki je bil licenčni izdelek in je izhajal iz angleškega Austina Seven. V tem obdobju je BMW ponovno vzpostavil razvoj in proizvodnjo letalskih motorjev.



BMW 3/15, 1929

Šele model 303, predstavljen leta 1933, je bil prvi pravi BMW, razvit z lastnim znanjem podjetja. Bil je prvi BMW, ki je imel značilni ledvički na maski.



BMW 303, 1933

BMW 303 je bil prvi BMW s šestvaljnim linijskim motorjem. Imel je 1,2 litra gibne prostornine in je dosegel moč 30 konjskih sil. S tem modelom je BMW predstavil zelo lahko in vzvonojno togo šasijo avtomobila, kar mu je pripomoglo, da je bil kljub majhni moči motorja hiter - "vozniški" avtomobil.



Prvi BMW – jev linijski šestvaljni motor, ki je bil vgrajen v model 303 iz leta 1933

Leta 1936 sta bila predstavljena modela 326 in 328. Oba sta imela dvolitrski šestvaljni linijski OHV motor. BMW 326 je bil na voljo kot limuzina s trdo ali platneno streho.



BMW 326, 1936

BMW 328 pa je bil dvosedežni športni avto, namenjen uživanju v vožnji. Bil je zelo uspešen na dirkah in leta 1940 je posebna izvedba tega avtomobila zmagala na znameniti dirki "Mille Miglia" v Italiji.

Da so inženirji pridobili na moči motorja in ga naredili konkurenčnega, so namesto, da bi zasnovali glavo z zgoraj ležečo odmično gredjo, raje zasnovali glavo s hemisferičnimi zgorevalnimi komorami, navpičnimi sesalnimi kanali in dvojnimi vzvodi za odpiranje izpušnih ventilov.



BMW 328, 1936



Glava motorja BMW 328 z navpičnimi sesalnimi kanali

Leta 1937 je bil predstavljen BMW 327, ki je v bistvu bil kupe izvedba modela 326 in je bil proti doplačilu dobavljiv z motorjem modela 328 in je s tem dobil oznako 327/8.



BMW 327, 1937

Z bližajočo 2. svetovno vojno je podjetje BMW spet povečalo prihodke, kot eden izmed dobaviteljev opreme nemški vojski. Vendar pa je po koncu 2. svetovne vojne BMW dobesedno obležal v ruševinah. Tovarna v Münchnu je bila porušena, tovarna v Eisenachu je bila v sovjetski coni. Praktično vse je bilo potrebno zgraditi znova. V veliko pomoč pri tem je bil posel, ki ga je podjetje

BMW uspelo pridobiti od zavezniških sil, in sicer za vzdrževanje vseh vojaških vozil, ki so bila po koncu vojne v bazah zavezniških sil, nameščenih v Nemčiji.

Leta 1952 je bil predstavljen BMW 501 - "Barockengel", zelo pompozna, vendar zastarela, saj sta njegova tehnika, kakor tudi delno dizajn izhajala še iz 30-ih let. Kljub temu, da se je avto dobro prodajal, je bil problem, da je BMW pri vsakem izgubil 4000 takratnih mark.



BMW 501 - "Barockengel", 1952

Leta 1956 je bila predstavljena BMW Isetta, ki se je izkazala za prodajno uspešnico in je pripomogla k preživetju podjetja.

BMW Isetta, 1956



Še istega leta sta bila predstavljena modela 507 - športni roadster in 503 - luksuzni kupe oziroma kabriolet, z osem valjnim V8 motorjem, katera sta se izkazala za predraga in je BMW spet z njima delal izgubo. Tako je imel BMW v programu ali zelo majhen avtomobilček ali avtomobile višjega razreda. Zaradi takšnih slabih strateških odločitev je bilo podjetje vedno bližje propadu. Leta 1959 je skoraj prišlo do prodaje

podjetja BMW konkurenčnemu in finančno močnemu Daimler – Benz – u. To je preprečil Herbert Quandt, veleindustrialec, ki je vstopil v lastniško strukturo podjetja BMW. Družina Quandt je še danes večinski lastnik podjetja BMW.

Quandt je s svežim kapitalom omogočil razvoj podjetja oziroma za BMW najpomembnejšega avtomobila nasploh. To je bil leta 1961 predstavljeni BMW 1500 (Neue Klasse). Za tedanji čas precej zmogljiv in zelo vozen avtomobil je dobesedno povzdignil BMW nad ostale tekmece.



BMW 1500, 1961

Bil je tudi prvi BMW s Hofmeisterjevim prelomom (Hofmeister Knick), tako se imenuje spodnji naprej obrnjeni del C – stebrička strehe, ki je še dandanes značilen za avtomobile BMW. Imel je 1,5 litrski štirivaljni motor z blokom iz sive litine in v glavi motorja ležečo odmično gredjo, gnano z verigo. Dandanes je znan kot legendarni M10. Njegove močnejše različice 1600, 1800, 1800 TI – SA, 2000 so samo še pripomogle k uspehu. Bil je tudi zelo uspešen na dirkah turnih avtomobilov.

Leta 1962 je bil predstavljen BMW 3200 CS, katerega je zasnoval Bertone, luksuzni kupe z osemvaljnim V8 motorjem, podedovanim od modelov 503 in 507. Bil je prvi BMW z vgrajenimi disk zavorami in zadnji BMW z V8 motorjem do 90 – ih let.



BMW 3200 CS, 1962

Leta 1966 je bilo znova prelomno leto za BMW, saj so na ženevskem avtosalonu predstavili BMW 1600 – 2, ki je bil sicer osnovan na modelu 1500, vendar je bil manjši in je imel le dvoja bočna vrata.



BMW 1602, 1966

Kmalu so ta model preimenovali serijo – 02. Tako so bili na voljo modeli 1602, 1802 ter 2002 v dveh različicah karoserije. Kot limuzina s tremi vrati ali touring s tremi vrati in slednji je bil brez kančka dvoma zanimivejša verzija.



BMW 2002 touring

Leta 1968 je bil predstavljen BMW 2500 – E3, velik luksuzni avtomobil višjega razreda s šestvaljnim linijskim motorjem, imenovanim M30, ki je po zasnovi izhajal iz štirivaljnega M10. Kasneje je BMW predstavil še modele 2800, 3.0Li, 3.3Li, ki so imeli motorje z večjo gibno prostornino in večjo močjo. Izdelovali so jih vse do leta 1977.



BMW 3.3Li, 1974

Vrhunec serije – 02 je bil 2002 turbo iz leta 1973. Bil je prvi BMW s turbo motorjem. Imel je 170 konjskih moči in ogromno turbo luknjo in še večjo porabo goriva, ki je bila redko pod 16 litri na 100 km. Na sprednjem spojlerju je imel velik narobe obrnjen napis 2002 turbo, da so ga vozniki pred njim v vzvratnem ogledalu videli pravilno napisanega in se lahko pravočasno umaknili s poti. S svojo pojavo in zmogljivostmi je poskrbel, da se je o njem govorilo tudi v parlamentu, zaradi česar BMW tovarniško ni namestil napisov na sprednjem spojlerju, ampak je nalepke priložil v prtljažniku in prepustil kupcem samim, da se odločijo, ali bodo namestili napis ali ne..., in zelo. Malo jih ni namestilo napisa. V času svetovne gospodarsko – energetske krize je bil to res avtomobil, ki se je vsemu svetu posmehoval v obraz in se ni zmenil za resnost situacije po svetu. Po letu dni proizvodnje in prodanih le 1672 avtomobilih so ga umaknili iz proizvodnje.



BMW 2002 turbo

Serija – 02 je bila velik prodajni uspeh in prav zato je BMW šele leta 1975 predstavil njegovega naslednika, serijo 3 – E21.

Leta 1973 je BMW preselil centralo v novo upravno stavbo, imenovano "Viercylinder" - štirivaljnik, 100 metrov visok nebotičnik s štirimi stolpi cilindrične oblike in 22 nadstropji. Pred njim so postavili BMW muzej v stavbi, imenovani "Salatschüssel" – skleda za solato.

Prvi BMW serije 3 – E21 je nadaljeval s tradicijo serije 02, hkrati pa je kljub svoji velikosti dobil šestvaljne motorje. Model 323i je imel 143 konjskih moči in je bil resen konkurent precej močnejšim avtomobilom.

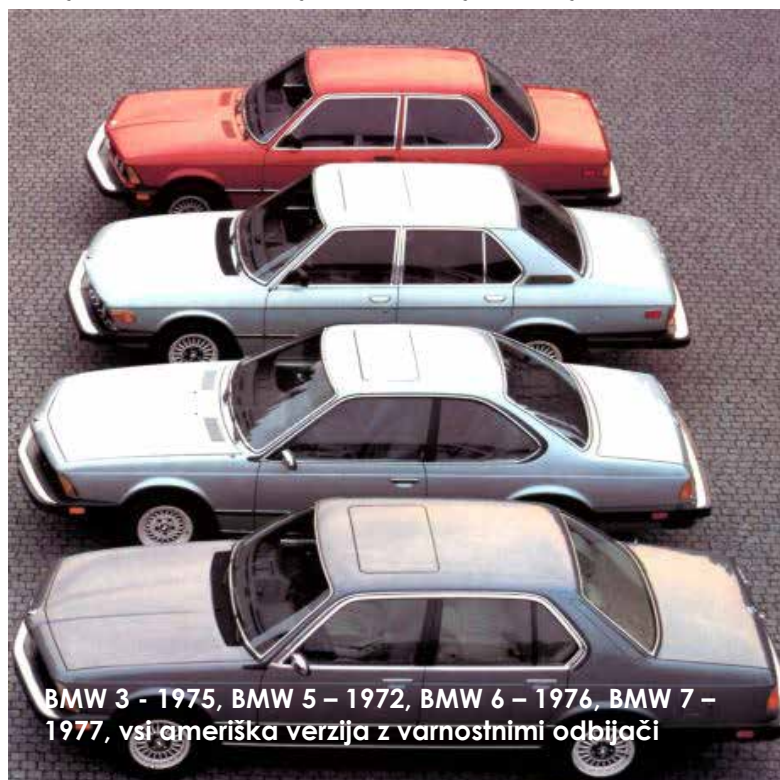


BMW "Viercylinder" – štirivaljnik in spredaj BMW muzej v stavbi, imenovani "Salatschüssel" – skleda za solato



BMW 323i, 1976, platišča Alpina

Zaradi uspeha serije 2500 so se pri BMW – ju odločili, da so pripravljene na resen vstop na tržišče avtomobilov višjega razreda, zato so v 70 – ih letih predstavili kar dve seriji velikih limuzin: serijo 5 – E12 leta 1972, kar so bili malo manjši avtomobili kot modeli 2500 – E3 in še večje avtomobile serije 7 – E21 leta 1977. Med njima pa je bila leta 1976 predstavljena še serija 6 – E24, velik luksuzni kupe, ki si je delil podvozje in motorje s serijo 7.



BMW 3 - 1975, BMW 5 – 1972, BMW 6 – 1976, BMW 7 – 1977, vsi ameriška verzija z varnostnimi odbijači

Z razširitvijo ponudbe je dotekal nov kapital, zaradi česar si je BMW lahko privoščil razvoj športnega avtomobila M1, ki je prišel v prodajo leta 1978 ter se je lahko kosal s super športnimi avtomobili tedanjega časa.

BMW M1, 1978



Obliko BMW M1 je zasnoval Giugiaro, poganjal ga je 3,5 litrski linijski šestvaljnik, ki je dosegel moč 277 konjskih sil. Izdelanih je bilo le 453 in od tega jih je 20 dirkalnikov serije BMW M1 Procar Championship, v kateri je dirkal med drugimi tudi Niki Lauda. Prvenstvo BMW M1 Procar je bilo organizirano v sklopu dirk F1 in je dirkačem omogočilo dodaten trening na progi.

Zelo uspešen je bil tudi BMW – jev agregat v F2, ki je bil narejen na osnovi 2 litrskega bloka motorja M10. Njegova posebnost je bila glava s 4 radialno nameščenimi ventili na valj, ki so imeli vsak svoj (!!!) sesalni oz. izpušni kanal. Glavo motorja je pa zasnoval nihče drug kot Ludwig Apfelbeck.

BMW F2 motor z Apfelbeck glavo motorja in po 8 sesalnimi in izpušnimi kanali



Leta 1983 postane Nelson Piquet svetovni prvak v F1 z avtomobilom Brabham – BMW, katerega je poganjal BMW agregat M12/13. Njegov blok je bil dobesedno eden izmed zgodnjih 1,5 litrskih blokov M10, na katerega so inženirji namestili dirkaško glavo in gromozansko turbino, kar mu je v zadnjih različicah leta 1986/87 omogočilo za kvalifikacije doseči moč nad (!!!) 1400 konjskih sil, za dirko pa so mu malce znižali tlak turbine in je zato dosegel (le) okrog 1100 konjskih sil. Ta motor je zasnoval "papež motorjev" Paul Rosche.



BMW M12/13, na sliki prva verzija z manjšo turbino iz leta 1981, leta 1986/87 je bila le ta bistveno večja

Leta 1985 BMW na osnovi serije 3 izdela legendarni M3 s štirivaljnim 2,3 litrskim motorjem, ki je dosegel moč 195 konjskih sil. Ta avto je bil osnova za dirkalnike DTM, s katerimi je BMW osvojil več prvenstev. Zaradi izboljšanja aerodinamike je dobil nižji sprednji spojler, bolj položno zadnje steklo, dvignjen pokrov prtljažnika z velikim spojlerjem ter razširjene blatnike, ki so pokrili širša kolesa.

BMW M3, 1985



Še dandanes velja M3 – E30 za enega izmed najboljših voznških avtomobilov vseh časov. V 80-ih letih je BMW samo še utrdil svoj položaj na tržišču in spet je bil čas, da dajo v prodajo avtomobil, ki je bil nekaj posebnega. To je bil BMW Z1 iz leta 1988, dvosedežni roadster s plastično karoserijo in kot posebnost z vrati, ki so se odpirala navzdol in se ob tem skrila v zelo širok prag avtomobila. Z v imenu avtomobila je pomenil "Zukunft" – prihodnost.



BMW Z1, 1988

Imel je jeklen okvir, na katerega so se namestili plastični paneli, ki so tvorili karoserijo avtomobila. Inženirji so zasnovali Z1 z idejo, da bo vsak kupec dobil zraven avtomobila še en komplet karoserijskih panelov v drugi barvi, kot so bili montirani na avtomobil in sam doma zamenjal kompletno karoserijo oziroma spremenil barvo avtomobila. Seveda se je to izkazalo za predrago, tako so bili prodani Z1 opremljeni le z že montiranimi paneli. Je pa bil Z1 popolnoma vozen in uporaben tudi brez montiranih panelov. Z1 je bil prvi BMW z večvodilno zadnjo premo, ki je kasneje bila uporabljena tako v modelih serije 3, kakor tudi v modelih serije 5. Izdelanih jih je bilo 8000.



BMW Z1 z odstranjenimi karoserijskimi paneli

Leta 1994 je BMW prevzel angleško tradicionalno podjetje Rover (vključno z znamkami Land Rover, Mini in MG) za 2 milijardi mark in si od tega obetal smo še povečanje podjetja in dostop do nove tehnologije, katere podjetje BMW še ni imelo. Vendar se je ta nakup izkazal za frontalni udarec v betonski zid in to s polnim plinom. Modeli podjetja Rover so bili zastareli in vsem vložkom in trudu navkljub se niso prodajali. Tako je BMW do leta 2006, ko so Rover prodali podjetju Ford, zabeležil izgubo več kot 10 milijard mark... (vir izven podjetja BMW navajajo bistveno višjo število), kar pa še vedno ni pomenilo, da se v 90 – ih letih ni našlo nekaj sredstev za razvoj sanjskega avtomobila, duhovnega naslednika modela 507, in sicer modela Z8 iz leta 1999. Spet je to bil dvosedežni roadster, tokrat z 4.9 litrskim V8 motorjem, kateri je dosegel moč 400 konjskih sil. Marsikaj o vloženem trudu inženirjev pove podatek, da je bil Z8 boljši od Ferrari - ja 360 Modena, ki je veljal za referenco v razredu športnih avtomobilov, v kar treh disciplinah, in sicer v pospeševanju, bočnem pospešku in zaviranju.



BMW Z8, 1999, z nameščeno trdo streho

Kot prvi BMW je imel aluminijasti prostorski okvir - "alu spaceframe", zaradi česar je imel zelo nizko težišče in veliko vzvojno togost. Prav tako novost so bila neonska svetila. Narejenih je bilo le 5703.

V zgodovini podjetja BMW je le malo avtomobilov (da o motociklih ne govorim), kateri si ne bi zaslužili omembe, če ne celo lastnega članka. Izbor predstavljenih vozil je čisto subjektiven in kdo se morda ne bi strinjal z mano glede pomembnosti določenih modelov.



Po spodrsrljaju s podjetjem Rover, se je BMW osredotočil na nove poslovne možnosti in je razširil svoj prodajni program od najnižjega razreda z znamko Mini, kakor tudi do najbolj luksuznega razreda z znamko Rolls – Royce. Z uvedbo serije 1 je dal na tržišče avtomobil v najbolj prodajanem segmentu vozil v Evropi, ki pa je za zadnjim pogonom ravno zaradi tega edinstven. Na trend povišanja prodaje v segmentu terenskih vozil je BMW odgovoril s predstavitvijo serij X5, X3 in X1. Ker pa so kupci dandanes vedno zahtevnejši, je na voljo pri podjetju BMW praktično avtomobil za vsak segment prodajanih vozil. Tako obsega trenutni prodajni program BMW – ja 38 različnih modelov avtomobilov s kar 271 različnimi motorji. Serija 3 je najbolje prodajani BMW vseh časov. Po prodaji osebnih vozil je že pred časom BMW prehitel Mercedes – Benz. Motocikli BMW so prav tako med najbolj cenjenimi in prodajanimi motocikli na svetovnem tržišču. Vse kaže na to, da je BMW pripravljen na naslednjih 100 let. In mi mu jih privoščimo!

Viri:

<https://www.bmwgroup.com/en/next100.html>
http://www.bmw.de/vc/ncc/xhtml/start/startWithModelSelection.faces?productType=1&brand=BM&market=DE&country=DE&locale=de_DE
<https://www.bmw.de/de/topics/faszination-bmw/bmw-design/highlights.html>
<https://en.wikipedia.org/wiki/BMW>
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_BMW_vehicles
<https://de.wikipedia.org/wiki/Kategorie:BMW-Motor>
https://en.wikipedia.org/wiki/BMW_Motorrad
<http://blog.caranddriver.com/on-the-occasion-of-bmws-100th-anniversary-mercedes-notes-that-its-older>
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/bmw-autokonzern-verkuendet-rekordgewinn-zum-jubilaem-a-1081468.html>
http://www.autoevolution.com/news/bmw-celebrates-80-years-of-6-cylinder-engines-and-kidney-grilles-photo-gallery-72427.html#agal_7
<http://www.conceptcarz.com/vehicle/z9278/BMW-lsetta.aspx>
https://en.wikipedia.org/wiki/BMW_M12