

# BMW múlt

Szerző

A múlt század tízes éveinek elején alapított repülőgépmotor-gyárak, a Rapp Motor Werke és Gustav Otto Flugmaschinen-fabrik München egyesüléséből jött létre a Bayerische Motoren Werke, a Bajor Motorgyár 1917-ben. A mai napig jól csengő BMW márkanév a tehetséges mérnök, Franz Josef Popp ötlete volt, és a cég a kezdetektől fogva használta a hagyományos bajor színekre festett, pörgő repülőgép-propeller emblémát is.

Az első világháború katonai megrendeléseinek fellendültek a német repülőgépmotor-gyártó cégek. A Bajorországban készült erőforrásokat nem csak német repülőgépekbe építették be, hanem a holland Fokker modellekbe és az Osztrák-Magyar Monarchia gépeibe is. A Polából felszálló felderítő repülő is megbízható BMW-motorokkal járőröztek az Adria felett. A vesztes háború után az antant hatalmak a gyárat megkímélték, hogy Németország fizetni tudja a háborús kártérítést. A bajorok motorkerékpár-motorok gyártásába kezdtek, egy- és kéthengeres, léghűtéses kivitelben. Rgyebek között a Flink, a Victoria és a Helos vásárolt tőlük erőforrásokat. A két hengert akkor még a menetiránnyal párhuzamosan helyezték el, mely konstrukció a hátsó henger elégtelen hűtéséhez vezetett. A BMW motorkerékpár-konstruktöre, Max Friz viszont már keresztben helyezte el a hengereket a jobb hűtés érdekében, és a hátsó kereket kardántengellyel hajtotta meg. Ezzel lefektette a BMW motorkerékpárok ma is érvényben lévő alapkonstrukcióját.

1923-ban a Párizsi Szalonon az új 500-as, 8,5 lóerős R32-es BMW motor osztatlan sikert aratott. A cég megpróbálkozott teherautó- és traktorgyártással is, de ezekre a piacokra nem tudtak betörni. Repülőgép- és hajómotor gyártásuk viszont újból megindult. Magassági és távolsági világcsúcsok egész sorát állították fel a motorjaikkal olyan repülőgépek, mint a Heinkel, a Junkers, a Dornier és a Rorbach. 1925-ben a negyedliteresek közé is betörték, s a 250-es R39-es BMW-vel Josef Stelzer német bajnokságot nyert. Az európai GP-pályákon és a hegyi versenyeken sorra halmozták győzelmeiket, ezek közül is kemelkedik a Targa Florión aratott, három nagy sikerük: Paul Köppen (1927, 1929) és Ernst Henne (1928) diadalmaskodtak Szicília úttalan útjain.

A BMW-k elnyűhetetlenségének és versenysikereinek hírei hozzánk is korán eljutottak. A Laurin&Klement képviselő hozta be az első BMW motorokat. Tőlük az agilis Gecső és Társa cég vette át a képviselőt, s vitéz Horthy István és Zajác József révén 1927-ben és 1928-ban a hazai túraversenyeken már győzelmekkel is dicsekedhettek hirdetésekben. 1929-től a Magazier és Strausz cégé volt a BMW-képviselő. Az első Magyar GP-n, 1929 nyarán Meggyesi Zoltánt a képviselő gyári motoron indította az 500-asok kategóriájában. Az ötvenkörös versenyben Meggyesi gépének fékjei korán leégtek, és a győztes Balázs Lászlót (Sunbeam 500) megszorítani sem tudta. A második városligeti GP-n 1930 április elején, Karl Stegmann köszörülte ki a csorbát a Zoller-kompresszoros, 500-as BMW nyergében. Egyedül Karl Gall tudott vele lépést tartani egy hasonló motoron.

Ernst Henne, a &rdquo;a feketesapkás ember&rdquo; 1929-től majdnem évenként javította meg a motorkerékpárok abszolút gyorsasági világrekordját, elhódítva a hegemoniát az angoloktól.

A BMW-gyár fejlődése 1928-ban új szakaszába lépett: megvásárolta az eisenachi Dixi autógyárat. Az autózás hőskorában alapított (1896) cég típusváltási gondokkal küzdött és licenc alapján kezdte gyártani az angol Austin Sevent, Dixi néven. Az egykoron Wartburg márkanéven induló gyár a bajorok tulajdona lett, és a Dixi-kentaur fölé a BMW emblémája került a licenc Austin hűtőjére. A Wartburg márkanévvel tettek egy rövid kísérletet, de hamar elvetették.

A bajorok igazi német alapossággal fogtak autógyártásuk fellendítéséhez a világgazdasági válság alatt. Megerősített alvázzal, erősebb motorral, komfortosabb karosszériával és a kisautók kategóriájában szokatlan, lengő hátsótengellyel szerelték új modelljüket. A magyar képviselő is bemutatta az új BMW Dixi kisautót, Strausz Frigyes a kormánynál a TTC futárversenyén 1930 őszén. A Motoros című lap így tudósított: &rdquo;Strausz Frigyes (0,75 BMW) a verseny legkisebb hengerűrtartalmú autóját hozta pompás kondícióban célba. A kis négyhengeres BMW kocsi ez volt a hazai versenydebütjük. Meg is ostromolták kérdésekkel: -Hol, mi volt a legnehezebb a versenyből? &ndash; Strausz Frigyes meg ásítva kiböki, hogy - &hellip;a kora reggeli felkelés, nehogy lekéssük a startot.&rdquo; Strausz megnyerte a túrakocsi versenyt.

A harmincas évek elején Czulyba Mihály volt a BMW motorkerékpárok legjobb hírvivője. Mint a képviselő műhelyfőnöke, tökéletesen előkészített oldalkocsi BMW-jén nyerte a túraversenyeket, ügépőpálya-bajnokságokat, és 1931-ben, a harmadik magyar GP-n a városligetben is győztesként ünnepelelhatték.

Ernst Henne töretlen lendülettel keserítette el az angol motorkerékpáripárt. 1932 szeptemberében a magyar rekordpályára, Tátra látogatott, és kedvező körülmények között új világcsúcsot állított fel a 750-es, kompresszoros BMW-vel. Ideje 244,399 km/h volt, és ezzel 2 km/h-t javított Wright (1000 OEC-Temple) rekordján. A Motoros így írt a nagy napról: &rdquo;Motorsportunk külön hálás lehet Hennének, hogy sikeres világrekord-kísérlete helyszínéül a magyar

betont, Tátot választotta. Világrekordja újabb aranylapja motorsportunk történetének, melyet, sajnos, újabban csaknem kizárólag külföldiek írnak.&rdquo;

Az elhúzódó gazdasági válság alatt a BMW háromkerekű áruszállítókat és Morgan-rendszerű kisautókat is gyártott. A középkategóriájú autók piacára 1933-ban tudtak betörni. Új, 1200-as, hathengeres motorral gyártott modelljüket, a 303-ast kedvezően fogadták az igényes német vevők. Tetszetős, kényelmes karosszériákat a berlini Ambi.Budd cég szállította. Rudolf Schlecher és Fritz Fiedler voltak az első igazi BMW autó megalkotói Eisenach-ban.

1934 elejétől a négyhengeres 309-es modeljükkal az alacsonyabb árkategóriát is megcélozták, de a mindössze 22 lóerős motor elégtelen teljesítményű volt. A 303-assal új számozású programba kezdtek 1943 áprilisában, mely a típusorozaton kívül a hathengeres motorok úrtartalmár is jelezte. A 315-ös (34 LE) és 1935-től a 319-es (45 LE) típusokat 1,5, illetve, 1,9 literes motorokkal látták el. Sportautókat háromkarburátoros erőforrással szállították. Kétajtós limuzin, kétajtós kabrió és kétüléses sportkocsi alkotta modellprogramjukat. Hosszú távú túraversenyekről és egzotikus vidékeken, Afganisztánban, Mongóliában tett utazásokról számolt be a cég lapja, a BMW Blätter, bizonyítva az autók teljesítőképességét.

Hazánkban két évig szünetelt a BMW-k árusítása. A Magaziner és Strausz képviselő nem felelt meg az elvárásoknak, így a patinás Bárdi cég vette át a BMW autókat, míg a motorkerékpárokat a motoros körökben rendkívül népszerű és szakavatott Urbach László kínálta. Az istállótulajdonos Bárdi József még az üggetőn futtatott kedvenc paripáját is BMW-nek nevezte el, annyira együtt élt a márkában rejlő eladási lehetőségekkel.

Erns Henne ismert alakja Gyónon tűnt fel újból 1934 november elején, ahová a Mercedes versenyautóival érkezett rekordkíséreltre. Caracciola és Henne neve több mint ötezer nézőt csalt le Gyónra a szokatlanul rossz időjárás ellenére. Henne sikerrel döntötte meg a fennálló világcúcsokat az 500-as kompresszoros BMW-vel szőlóban (227,560 km/h) és a 750-es oldalkocsis géppel (246,238 km/h). A kísérleteket megtekintő és a motorsportok, a technika iránt mindig érdeklődő Horthy Miklós kormányzó nem tudott ellenállni a kísértésnek, kipróbálta Henne rekordgépét.

A BMW-gyár motorkerékpár-programja a harmincas évek elejére látványosan kibővült. R2-es (200 cm<sup>3</sup>), R4-es (400cm<sup>3</sup>), R5-ös (500 cm<sup>3</sup>), R12-es és R17-es (750 cm<sup>3</sup>) motorjaik közül válogathattak a vevők. Urbach László, aki az &rdquo;Utánozhatatlan-Utólérhetetlen&rdquo; jelszóval csalta a vevőket a Hunyadi tér 12.-be, az Autó-Motor 1934. karácsonyi számában egész oldalas hirdetésben kürtölte szét a BMW sikereit. Nemcsak a hirdetéseit voltak feltűnőek, hanem az eredményei is. Komlóssy Béla, majd az egyik legjobb magyar motorversenyző, Kozma Endre sok nagy versenyt nyert BMW-vel a hazai pályákon.

A BMW eisenachi autógyára az 1936-37-ben csak vászontetős kivitelben gyártott 329-est csak átmeneti modellnek tekintette első négyajtós típusához, a 326-oshoz. Az 1936 februárjában megrendezett Berlini Autószalonon a mindenben újat mutató 326-os típus áramvonalasabb és kényelmesebb volt, mint addig bármelyik modelljük. Eladási statisztikáikon is ez a típus javított a legtöbbet. A keskenyebb hűtődísz karakterisztikus része minden, a háborúig gyártott BMW autónak. A megnövelt teljesítményű motorral 115 km/h sebességgel lehetett száguldani az Autobahnon.

A 326-os BMW-ből 15 936 darab készült, kétharmad részüket az Ambi-Budd cég karosszálta. &ndash;melléük az Autenrieth, a Wandler, a Gläser és a Wienberger gyártott szép, két- és négyajtós, vászontetős karosszériát a BMW 326-os alvázára. Nagy feltűnést keltettek a BMW 327-es és 327/328-as, 55, illetve 80 lóerős motorú, nyitott és kupékarosszériás változatai is, melyek a mai napig az autóelegancia fokmérői. A luxuskategóriában a nálunk kevésbé ismert 335-ös modellel jelentek meg, amely a legnagyobb BMW gépkocsi volt a háború előtt. Hathengeres, 3,5 literes motorja 90 lóerőt teljesített, 150 km/h volt a végsebessége. Motorjában lánc helyett fogaskerék-áttétellel hajtották meg a vezérműtengelyt. Az alapmodell 326-ostól a meghosszabbított orr-rész különböztette meg. A 415 darab leszállított 335-ös közül sok készült négyajtós kabriókivitelben.

H.J. Aldingtonra, a Frazer-Nash egyik igazgatójára olyan jó benyomást tettek a BMW-k az 1934-es alpesi túraversenyen, hogy Angliába is importálták őket, jobbkormányos kivitelben, Frazer-Nash-BMW márkanév alatt.

Bárdi József 1937-től átkereszthette lovát, mivel a BMW képviselőt át kellett engednie a Majláth-cégnek. Majláth Mihály már a húszas évek kezdetén a magyar motorkerékpár- és autókerekelem kiemelkedő alakja volt. A lehel úton építette fel autópályáját, ahol méltó körülmények között árulhatta a BMW-eket és a DKW-kat.

A hazai politika Urbach Lászlótól 1939-ben, a Majláth-cégtől 1941-ben vette el a BMW képviselőt. A viláégés után a gyár a szovjet Awtowelo ellenőrzése alá került. 1949-ig 6000 BMW-t (EMW-t) gyártottak, egyre romló minőségben, szinte változatlan kivitelben. 327-es modellt még 1956-ban is készítettek! 1952-től a fehér-kék emblémát fehér-vörös váltotta fel. Még a hatvanas és hetvenes években is bőven lehetett látni háború előtti BMW autókat az útjainkon, vagy sötét utcákban letakarva, szebb időkre várva. A német ipar és ezen belül a háború előtti büszke autógyártó kapacitás nem létezik, mert fizikailag megsemmisült, vagy a Vörös Hadsereg jóvátétel fejében leszereli és a Szovjetunióba szállítja. Nem kerülheti el a végzetét a BMW sem. A müncheni törzsgyár - mely a háború alatt teljes egészében a repülőgép motorok gyártására koncentrált és ontja azokat a Luftwaffe számára ill. a Wehrmacht megrendelésére a könnyű személygépkocsikat (pl.Einheits-PKW) és az oldalkocsis motorkerékpárokat - szinte

majdnem teljesen megsemmisül. Az eisenachi üzem a Szovjetunió érdekövezetébe kerül. Mivel az utóbbi telephely birtokában volt minden szükséges termelőeszköznek, ezért a háború előtti típusokat később tudják kínálni. A müncheni BMW azonban nem akarta elfogadni, hogy úgy gyártsanak autókat a nevében, hogy a folyamatra nincs befolyása. Ezért a cég 1951-ben bírósági úton megtiltotta az eisenachiaknak a névhasználatot. Ezután a kelet-német járműveket EMW néven kínálták, majd a gyárat 1952-ben állami üzemmé (Volkseigenen Betrieb, VEB) nyilvánították. Münchenben ezidáig nem gyártottak autókat, a BMW motorkerékpárok, konyhai edények és fékek gyártásával maradt fenn, és élte túl ezt a nehéz időszakot. Az első világháború utáni modellt, az 501-es luxusautót, elsősorban hathengeres, majd V8-as motorokkal gyártották. Az autó előállítására annyira költséges volt, hogy a cég minden aladott példányon négyezer márkát veszített. További probléma volt az 50-es évek közepétől erősen csökkenő motorkerékpár piac. Még az 1955-ben az olasz ISO-konzern engedélyével gyártásba vett Isetta sem tudta a gyorsan erősödő pénzügyi válságot megakadályozni. A Der Spiegel 1959-ben világgá kürtölte, hogy a termelésben lévő 501-essel és az Isettával, a vállalat bankigazgatóknak ésapidíjasoknak készít autókat, hiszen a modellprogramból hiányoztak a középosztály számára készített autók. Tovább súlyosbította a helyzetet, hogy a konkurrencia teret nyert, és már nem csak az ős-rivális Mercedes mért fájdalmas csapást a BMW-re, hanem a többi nyugati ország márkái is, elsősorban a Citroen és a Peugeot, de még az egyre inkább magára találó Fiat is. Az autó globális, kulturális jelkép lett, amely szinte azonnal bebocsátást nyert a filmipar varázslatos világába is. Ez idő tájt olyan színészióriások tűntek fel -elsősorban olasz és francia autók volánja mögött - mint Jean Marais, Alain Delon, Marcello Mastroianni vagy Jean Paul Belmondo. A modern gépkocsi új távlatokat nyitott meg vizuális, műszaki és társadalmi szempontból egyaránt. Az autózás új kort hozott az emberiségnek: a szellemi és érzelmi jólét megismételhetetlen időszakát, amikor legalább egy kérdésben egyetértés uralkodott a világon. Ez az egyetértés pedig az autózás iránti kielégíthetetlen vágyban nyilvánult meg. Miután az 1958-as és 1959-es üzleti évben a BMW komoly üzleti veszteségeket könyvelt el, 1959. december 9.-én következett a drámai vezetőségi ülés. A Deutsche Bank által kinevezett igazgatóság és felügyelő bizottság előterjesztett egy ajánlatot, mely szerint a BMW-t eladják a Daimler-Benz Részvénytársaságnak, a kizrészvényesek kielégítése mellett. Úgy tűnt a BMW sorsa megpecsételődött, a nagy múltú gyárnak befellegzett, mert a Deutsche Bank a részvénytőke felét képviselte. Ekkor a személyi állományból, az üzemi tanácsokból, autókereskedőkből és kizrészvényesekből kialakuló szövetség -általános meglepetésre - elutasította az ajánlatot, hogy a darmstadt-i részvényesek, Erich Nold szénkereskedő és Dr. Friedrich Mathern frankfurti ügyvéd segítségével a társaság mérlegét megvizsgálathassák. Ehhez elég volt a szavazatok 10 %-a is. A mérleg valóban hibásnak bizonyult hiszen az új 700-as modell fejlesztési költségeit éven belül szabálytalanul leírták. Így a cég elkerülte a felvásárlást, majd elképesztő léptékű fejlődésnek indult, melyhez fogható mind a mai napig kevés akad! A BMW tehát független maradt, de még hiányzott a keresett középosztályú modell, melynek kifejlesztésére nem volt pénz. Ekkor jelent meg a cégnél a Bad Homburgi iparos, Herbert Quandt. Kész volt arra, hogy egy tőke kivonást követő tőkeemelés során, a ki nem osztott részvényeket átvegye. Ez megtörtént, így a Quandt csoport részesedése 60%-ra nőtt, és a bankok elvesztették a befolyásukat a BMW-ben. Így, továbbá az albachi turbinaüzem eladása révén a vállalat elegendő pénzhez jutott a hiányzó típus kifejlesztéséhez. Az autónak nagy teljesítményű limuzinnak kellett lennie, mert a 60-as években keletkezett egy piaci rés. 1962-ben mutatták be az 1500-ast, mely a kezdeti nehézségek után az 1800-as és 2000-es változatokkal együtt hatalmas siker lett, melyet a túrakocsiversenyeken elért győzelmei csak fokoztak. A cég helyzete az 1966-ban bemutatott 02-es szériával (1602,1802,2002) szilárdult meg. 1967-ben átvették a dingolfingeni Hans Glas GmbH-t és saját termelési központtá fejlesztették. A Glas termelési programjából néhány modellt még egy ideig gyártottak BMW-Glas márkanéven és BMW logóval. A régi lendületét visszanyert márka újabb forradalmi lépésre szánja el magát: 1968-ban bemutatja a BMW E3 2500-ast, később a 2800, 3.0SI-t, amely nyugodt járása és menettulajdonságai miatt a szakmai közönség egyik kedvence lett. Ezzel egyidőben a gyár bevezeti a számítástechnikát az autóiparba. Az átállás lassú, körülményes és költséges, hiszen a biztonság kedvéért a mérnökök eleinte minden számítást papíron is megismételnek, a BMW azonban bízik abban, hogy idővel megtérül a befektetés. A késő hatvanas évek az élet más területein is a kísérletezés és az elektronika jegyében telnek. A Beatles világszerte zenei forradalmat robbant ki, Bob Dylan 1965-ben bevezeti az elektromos hangszereket a country műfajába, színre lép a Doors és Frank Zappa. A tudományos élet is új magaslakat ostromol: Barnard professzor 1967 decemberében végrehajtja első szívtűtletését, két évvel később a Seiko piacra dobja a kvarcórát, és még ugyanebben az évben 22 órát tölt a Hold felszínén az Apollo 11 legénységének két tagja. (Megszületik a legendás mondás: kis lépés az embernek, de nagy lépés az emberiségnek!) 1968-ban megrendezik a mexikói olimpiát, ahol a magyar labdarúgó válogatott olimpiai bajnok lesz, és ahonnan a csapat egyik tagja, a földkerekség valaha volt egyik legjobb balösszekötője (Varga Zoli, akihez hasonlót e sorok írója mind a mai napig nem látott, pedig Ronaldinon, Zidane-on és Ronaldon edződött) nem tér vissza hazájába. Martin Luther King amerikai polgárjogi harcos Memphisben merénylet áldozata lesz, halálhírére az USA több mint száz városában zavargások törnek ki. A kedélyek alig csillapodnak, amikor Robert Kennedy szenátort, John F. Kennedy amerikai elnök öccsét, kampányútja során Los Angelesben egy merénylet halálosan megsebesíti. A világ közvéleménye kétségbeesett és nyugtalan, majd szinte szóltanul figyel, ahogyan a Varsói Szerződés öt tagállama (köztük Magyarország) csapatai a proletár internacionalizmus sztálini elvére hivatkozva, augusztus 21.-én megszállja Csehszlovákiát, Alexander Dubcek első titkárt pedig Moszkvába hurcolják. A súlyos világpolitikai helyzetben, alig figyelünk Stanley Kubrick amerikai filmrendező klasszikus kultuszfilmjére, a 2001. Űrodisszeia című munkájára, ami a filmtörténet egyedülálló látomásos Sci-Fi-je. Ugyanekkor ír zenét Ennio Morricone olasz zeneszerző a Volt egyszer egy Vadnyugat című filmhez, amely később legendává válik. A rádió halálos sebet kap. A televíziózás átveszi a helyét és szerepét! Szinte napra pontosan ekkor gurulnak át a gyártósorról, a készáruraktárba egy BMW 2000-essel, amelynek magyar megrendelője van és az alvázszáma szerint ő a 47.097. Az adatokból kiderül, hogy a megrendelő a Ganz Mávag vezérigazgatója, aki kiváltságosnak érezhette magát, hogy az akkori időkben - amely éppen eléggé terhelt volt az új gazdasági mechanizmussal, Leonyid Brezsnyevvel, és

a hiánygazdálkodással - egy ilyen új autót vásárolhatott magának. (Mai ésszel szinte felfoghatatlan.) A motor 100 lóerős, a műszerfal valódi rózsafa borítású, a fékeket szervó segíti és a rádióból finoman szól a hamisítatlan Zárai- Vámosi. Akkoriban ez volt a maximum. A technológiai szárnyalásra azonban újfent árnyat vetnek a politikai és gazdasági változások. Egyiptom és Szíria megtámadja Izraelt. A három héten át tartó hadműveletek sikertelenek, ám az arab országok megleckéztetik az Izraelt támogató Nyugatot, és olajembargót hirdetnek, majd jelentősen csökkentik a termelést. Az automobil a talajt vesztett jólét kudarcának jelképe lesz, az üzemanyaghiány felforgatja az életet, és különutakra kényszeríti a technológiai fejlődést. Nyugat-Európában évtizedek óta csökken az ipari termelés, a munkanélküliek száma egyetlen év alatt másfélszeresére nő. Ám a mindennapi élet a lassú komótos stílusról elrugaszkodott, majd felgyorsult, villámgyorsan tűntek fel, majd merültek feledésbe értékek, divatok és irányzatok. Rég volt ekkora önbizalma a nyugati kultúrának: kísérletekben sem volt hiány, és ha tévedtek is az úttörők, hihetetlen magabiztossággal haladtak tovább az általuk helyesnek vélt úton, és lettek úrrá az olajválság megrázkódtatásán.

Ettől az időszaktól (1970-től, 1993-ig ) a BMW megállíthatatlanul tör előre, szinte állva hagyva a csodálkozó konkurenciát. A forgalmát 18-szorosára, az autógyártást a négyszeresére, a motorkerékpárgyártást a háromszorosára, az alkalmazottak számát 23.000-ről, 71.000-re növeli.. Új telepek létesülnek Németországban (Regensburg, Spandau) Ausztriában, Dél- Afrikában és az Egyesült Államokban. Mindez hozzájárul, hogy a BMW név kifogástalanul csengjen mindenhol a világon, Beverly Hills-től, a moszkvai Vörös Térig.