BMW Unter dem nationalsozialistischen Regime

Unter dem nationalsozialistischen Regime der 1930er und 1940er Jahre wandelte sich die BMW AG zum reinen Rüstungskonzern. Um steigenden Aufträgen nachzukommen, wurden auch Zwangsarbeiter, Strafgefangene und KZ-Häftlinge in der BMW Flugmotoren-Produktion eingesetzt. Das große menschliche Leiden und Schicksal der Zwangsarbeiter bedauert das Unternehmen heute zutiefst. Mit der 1983 erschienenen Publikation „BMW – eine deutsche Geschichte“ initiierte die BMW AG als erster deutscher Industriekonzern eine öffentliche Debatte zu diesem Kapitel ihrer Vergangenheit. Zahlreiche weitere Publikationen folgten. Explizit setzt sich das Unternehmen mit seiner Geschichte auseinander und ist 1999 Gründungsmitglied der Stiftung „Erinnerung, Verantwortung, Zukunft“ zur Entschädigung der ehemaligen Zwangsarbeiter. Seit den 90er Jahren fördert die BMW Group aktiv interkulturelle Offenheit, Respekt und Verständigung

1944 wurde das Werk München durch alliierte Luftangriffe stark zerstört

... während das Werk Allach nahezu verschont blieb. Mitte 1945 erhielt BMW die Genehmigung zur Reparatur von US-Armee-Fahrzeugen in Allach und durfte dafür Ersatzteile sowie Ackergeräte und Fahrräder herstellen. Auch Motorräder durften wieder gebaut werden. Dazu war BMW aber vorerst nicht in der Lage.

Oktober 1945

Die US-Militärregierung befahl, die BMW Werke München und Allach zu demontieren. Damit verlor BMW in München bis 1949, in Allach sogar bis 1955, die Verfügungsgewalt über sein Vermögen. Besonders im Werk München-Milbertshofen wurden fast alle intakten Maschinen abgebaut und als Reparationsgut in alle Welt verschifft.

Sommer 1947

Die Konstruktionspläne für das erste BMW Nachkriegsmotorrad lagen vor, und kurz vor Weihnachten 1948 wurde die erste R 24 unter der Belegschaft verlost. Das erste Serienmodell fand auf einem durch Kriegs- und Nachkriegszeit unterversorgten Markt reissenden Absatz. Schon 1950 gingen zudem 18 Prozent der BMW Maschinen in den Export. Das Unternehmen konnte sich schnell erholen.

1951 wagte BMW den Einstieg in den Markt der Oberklassewagen

Der Neubeginn nach dem Krieg fällt BMW durch den Verlust des Eisenacher Automobilwerks schwer. Erst zur IAA 1951 steht ein neues Modell bereit: Der 501. Der BMW 501 war eine Großraum-Limousine für höchste Ansprüche. Da das Werk Eisenach unter sowjetischer Verwaltung stand, war er auch das erste BMW Serienautomobil, das komplett in München gebaut wurde. Der "Barockengel", wie er wegen seiner schwungvollen Formen bald genannt wird, verfügt über viele technische Leckerbissen. Das besonders feinfühlige Fahrwerk wird in den höchsten Tönen gelobt.

Selbst das lenkradgeschaltete Getriebe sitzt anderswo als bei anderen Autos: Statt direkt an den Motor angeflanscht duckt sich die Schaltbox mit vier vollsynchronisierten Gängen unter den Vordersitzen, mit dem Triebwerk durch eine kurze Gelenkwelle verbunden. Das Arrangement

hat unter anderem den Vorteil, dass die Motoraufhängung nicht auf das höchste Getriebedrehmoment ausgelegt werden muss, man kann das Triebwerk also ungewöhnlich weich lagern. Der 65 PS starke Sechszylinder, eine modifizierte Version des 326-Triebwerks, benimmt sich deshalb mustergültig laufruhig in dem 501.

Drei Jahre später dient der "Barockengel" als Plattform für eine Sensation: Als auf dem Genfer Salon des Jahres 1954 der BMW 502 debütiert, begrüßt die Fachwelt den ersten serienmäßigen Leichtmetallmotor der Welt und ersten deutschen Achtzylinder der Nachkriegsgeschichte enthusiastisch: "Der neue Leichtbau V-Achtzylinder von BMW dürfte die bisher glücklichste Synthese der Automobilbau-Kunst diesseits und jenseits des großen Teiches sein", jubiliert etwa die Motor-Revue.
Durch den Krieg hatten es die Hersteller recht schwer am Leben zu bleiben. Doch die Großraum-Limousine floppte. Nur die kleine Isetta brachte Gewinne.

1955 BMW Isetta Mobil bei jeden Wetter

Für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung sind diese exklusiven Wagen freilich unerreichbar.
Zu Beginn der fünfziger Jahre, als es den Menschen langsam wirtschaftlich wieder besser geht, setzt ein Boom für motorisierte Kleinfahrzeuge aller Art ein. Mit der deutlichen Verbesserung der Lebensbedingungen steigen auch die Ansprüche an das Niveau der Fahrzeuge und das Bedürfnis nach "Wetterschutz" wird immer stärker. War man vor kurzem noch stolz Motorrad, eventuell mit Beiwagen gefahren, so will man jetzt nicht mehr schwere, wetterfeste Kleidung tragen, sondern trocken und sauber von Ort zu Ort kommen.

Der BMW Vorstand beschließt deshalb, ein gut verkäufliches Kleinst-Automobil in das Produktionsprogramm aufzunehmen. So machen sich BMW-Ingenieure auf den Weg zu diversen Automobilausstellungen, um nach einem Kleinstwagen zu suchen, der sich für eine Lizenzfertigung in München eignen würde. Dabei stoßen sie in Turin auf die avantgardistische Isetta der Firma Iso in Mailand. Auf den ersten Blick sehr ungewöhnlich mit Fronttür, seitlich angeordnetem Zweitakt- Mittelmotor und hinterer Schmalspur, erkennen die BMW Ingenieure das Potenzial, das in diesem eiförmigen Mobil steckte. Der laute und schwache Zweitakter lässt sich gut durch einen laufruhigen BMW Motorradmotor ersetzen und die Passagiere sitzen in diesem winzigen Gefährt zumindest nebeneinander wie in einem richtigen Auto. Besonders originell ist die Fronttür, die zusammen mit dem Lenkrad und Armaturenbrett öffnet, so dass die Passagiere quasi in das Fahrzeug hineinlaufen können.

Als die erste BMW Isetta schließlich im Frühjahr 1955 am Tegernsee der Presse vorgestellt wird, ist das Erstaunen groß. Optisch und technisch ist das italienische Original bei BMW in vielen Details modifiziert und verbessert worden. Andere Scheinwerfer und ein neuer Motordeckel verändern die Karosserie, dazu verspricht der 12 PS Motorradmotor mit 250 ccm jetzt eine Höchstgeschwindigkeit knapp über 80 km/h. Von der Öffentlichkeit wird die skurrile Isetta begeistert aufgenommen. Die Zeiten sind günstig für unkonventionelle Fahrzeuge und das italienische Flair trägt während der ersten Reisewelle in den Süden nicht wenig zum Erfolg bei.

Schon 1955 verlassen rund 13 000 Isettas die Fabrik in München.

Während sich die Iso Isetta in Italien nur schleppend vermarkten lässt, steigen die Verkaufszahlen in Deutschland im Spitzenjahr 1957 bis auf fast 40 000. Inzwischen gibt es auch eine "stärkere" Variante mit 300 ccm und 13 PS, eine modernisierte Karosserie und Sondermodelle als Cabrio, Tropenversion und sogar Kleinstlieferwagen. Neben dem Glas Goggomobil wird die "Knutschkugel" zum erfolgreichsten Fahrzeug dieser Art in Deutschland.