

“ENTRE LA GUERRA Y LA PAZ: BMW, LA HISTORIA DE UNA AMBICIÓN”

Roberto Manso del Caño
Colegio Gaztelueta - Bachillerato Internacional
Marzo 2008

SUMARIO

Los acontecimientos de la historia tienen una notable influencia en el desarrollo de las empresas. Este es el caso de la prestigiosa firma automovilística BMW, que tuvo que hacer frente a recomienzos tras situaciones de conflicto. Tanto la Primera como la Segunda Guerra Mundial han tenido una importancia decisiva en la evolución de la firma. ¿Qué hubiese pasado si la BMW no hubiese intentado salir adelante tras esos conflictos bélicos?

INDICE

- I. BMW: introducción histórica
- II. Consecuencias de la I guerra mundial
- III. Relación entre éxito y demanda
- IV. Efectos de la II Guerra Mundial. la hora del recomienzo
- V. Análisis. la innovación tecnológica sigue a la demanda
- VI. Conclusiones
- VII. Bibliografía

I. BMW: INTRODUCCIÓN HISTORICA

Pienso que no son muchas las personas que conocen los comienzos de una empresa tan importante en la actualidad como es la BMW. A lo largo de esta monografía voy a analizar los cincuenta primeros años de la empresa, de 1913 a 1963, en los que por causas sociales BMW tuvo que realizar cambios para mantenerse activa. La decisiva labor de las personas que formaban tanto la dirección como el cuerpo de trabajo consiguieron el objetivo: aguantar durante las guerras y ser cincuenta años después de su fundación una de las mejores empresas automovilísticas. Hoy en día sigue estando entre las mejores.

BMW Tiene su sede principal en Munich, en el estado federal de Baviera¹. Alemania es uno de los países mas importantes en lo que a la producción de automóviles se refiere. En lo más alto de esa producción se encuentran los coches fabricados por BMW. Esta empresa fabrica automóviles para gente que demanda calidad. En su ya larga historia ha fabricado, fabrica y seguirá fabricando en el futuro maquinas de excelentes prestaciones, con el fin de ser conducidas.

En la gama que oferta BMW se pueden observar desde los vehículos más refinados, pasando por deportivos, lujosos todo terrenos a motocicletas. Es una empresa que tiene la mente puesta en el hoy y en el mañana. Mira al futuro

¹ http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

desarrollando coches que funcionan por combustibles no contaminantes, pero haciendo acopio de su experiencia en el pasado.

Los orígenes de BMW datan de marzo de 1913, fruto de la fusión de la marca de motores "Rap" y la empresa aeronáutica "Otto". Las iniciales BMW significan *Bayerische Motoren Werke*, es decir, fábrica bávara de motores². En sus comienzos, esta nueva empresa, nacida de la fusión de las dos anteriores, sólo se dedicaba a la fabricación de potentes motores de aviación. Es el caso, por ejemplo, del motor formado por 4 cilindros alineados, refrigerados por agua, que serían utilizados por los aviones en la Primera Guerra Mundial.

II. CONSECUENCIAS DE LA I GUERRA MUNDIAL

Cuando terminó la Primera Guerra Mundial, Alemania fue penalizada severamente. Una de las cláusulas del Tratado de Versalles (1919) incluía la prohibición de fabricar motores de aviones. En consecuencia, forzado por las circunstancias, la BMW se tuvo que adaptar al nuevo escenario. Comenzó a fabricar frenos para ferrocarriles³. De otro lado comenzó la fabricación de motores para motocicletas, y es así como en 1923 vio la luz la primera moto: la *R 32*. Esta motocicleta fabricada por BMW funcionaba gracias a un motor plano de doble cilindro en lugar de una cadena. De este modo, la energía llegaba a la rueda trasera a través de un mecanismo también conocido por los especialistas como "árbol". Este fue un principio de diseño que se sigue utilizando en las motocicletas de BMW hoy en día⁴.

Es así como Bayerische Motoren Werke lanzó al mercado su primera motocicleta. Animado por el éxito, la empresa continuó en esa línea, y a los pocos años puso sobre el asfalto alemán un nuevo modelo: el 315 Dixi⁵, el primer automóvil fabricado por esta marca. Se trató de un coche barato, que sería diseñado para la gente que demanda un vehículo asequible. Hay que tener en cuenta que en aquellos momentos históricos, la mayoría de las familias no tenían mucho dinero porque tras el conflicto bélico la economía estaba fracturada. Este modelo tenía unas características técnicas muy concretas: era un coche de 750 cm³ y 4 cilindros, con una potencia de 15 cv que alcanzaba una velocidad de hasta 74 km/h. Ese motor hizo que el nuevo modelo puesto en el mercado por BMW lograra muchas ventas, motivo que significó un nuevo éxito de la firma en la fabricación de automóviles. Este primer coche sólo fue el primero de una gran historia.

Cuando al cabo de pocos años desapareció la prohibición que impedía fabricar motores de aviones a BMW, en 1924, la empresa se propuso realzar su división aeronáutica. Al igual que con el primer automóvil, el éxito con los aviones fue igual o superior. Hacia el año 1930 ya eran muchos los *records* mundiales que pertenecían a aviones montados con motores de la marca alemana. Incluso ya se había realizado una vuelta al mundo con un barco volador (globo aerostático) que contaba con un motor BMW. Poco después, en 1935, la empresa fabricó un segundo automóvil, el 315. Tuvo tanto éxito como el anterior. El 315 era un coche deportivo que contaba con un motor de 1.500 cm³ y 40 cv de potencia que alcanzaba los 125km/h. De este modelo solo se fabricaron 242 unidades. Desde el punto de vista técnico cabe destacar que por primera vez en el ámbito de la fabricación de automóviles, constaba del radiador en forma de riñón que hoy día tienen algunos coches.

² http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

³ <http://www.coches-es.com/bmw/>

⁴ http://www.motos.bmw.es/mundo_BMW/historia/

⁵ <http://www.motorpasion.com/2006/11/13-la-historia-de-bmw>

III. RELACIÓN ENTRE ÉXITO Y DEMANDA

Corrieron los años. Los éxitos de la marca empezaron a llegar a manos de las berlinas de lujo y con sus descapotables, el 326, entre otros. El BMW 326 se realizó entre los años 1936 y 1941. Por sus características técnicas, y por su precio asequible (5.500 marcos) pronto adquirió un éxito de ventas. Llegaron a producirse 16.000 unidades en el periodo señalado. Tenía formas muy redondeadas. En la parte trasera en el maletero era notable la presencia marcada de la rueda de repuesto. El chasis construido con largueros perimetrales permitía que la carrocería no fuera alta, al permitir colocar los asientos dentro del perímetro⁶. Es así como, en los años previos al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, BMW fabricaba el modelo 327, un vehículo amplio y lujoso, y el 328, un deportivo descapotable. Ambos modelos estaban equipados con motores de dos litros y fueron muy avanzados para su época⁷.

Pasó un tiempo desde que la firma empezó a trabajar y competir en el mundo de los automóviles y en el de la fabricación de motores de aviones. Fue entonces cuando la empresa se dio cuenta de un importante aspecto estratégico desde el punto de vista del marketing: si se llegaba a percibir que los motores aeronáuticos y los vehículos de BMW eran fabricados por la misma empresa, probablemente aumentaría la confianza del público. La marca lograría así captar el interés de los demandantes a la hora de comprar vehículos. Es así como se procedió a realizar una campaña de marketing a través de películas y anuncios.

Ocho años después de iniciarse en la fabricación de automóviles, BMW fabricó el coche más rápido de su categoría, el 328 roadster. La ingeniería de este vehículo para la época era futurista: un motor de seis cilindros con un cabezal de aleación ligera, un chasis tubular, nuevo equipamiento de válvulas y tres carburadores de tiro inferior. Con todo esto revolucionó el mundo de los coches deportivos. Además, en honor a este deportivo, se fabricó un automóvil parecido para la competición. En las carreras resultó casi invencible. Solamente se fabricaron cinco unidades de este automóvil. Recibió el nombre de *Mille Miglia*, en honor de una famosa carrera italiana.

Sin embargo, los deportivos no eran los únicos tipos de vehículos que se fabricaban. La empresa también producía turismos elegantes y deportivos que proporcionaban estilo, velocidad y confort en los años treinta. Es el caso del 327. Algunos modelos compartían el mismo aspecto relajado, como el deportivo 321 y también el más elegante 335. Éste era un turismo muy refinado, y es el antecesor de las actuales grandes berlinas de lujo.

IV. EFECTOS DE LA II GUERRA MUNDIAL. LA HORA DEL RECOMIENZO

El estallido de la II Guerra Mundial, en 1939, hizo que la BMW suspendiese la producción de coches. La razón es evidente: tuvo que concentrar sus esfuerzos en el conflicto. Como ejemplo podemos citar el de las motocicletas, que transportaban a las tropas, y los aviones que surcaban el cielo con sus motores. Como consecuencia, las fábricas de BMW se convirtieron en objetivo prioritario de los bombardeos aliados. Tal era su importante papel en la guerra. La consecuencia de ello resultó fatal para la empresa: al finalizar el conflicto todas sus instalaciones quedaron destruidas. Hubo que empezar desde cero.

Sin nada y tampoco sin capital, la empresa llegó a la conclusión de que las motocicletas serían la mejor manera para recobrar la actividad. En efecto, esa sabía

⁶ <http://es.wikipedia.org/wiki/BMW>

⁷ <http://www.loscoches.org/a-historia-bmw.html>

decisión es la que ayudo a la empresa a modernizarse. En 1951 se lanzo una nueva moto: la R 51. Esta moto era estable y consumía poco combustible. NO era menos importante este aspecto, pues en aquella época el combustible era muy caro en la debido a la escasez de la posguerra. De manera que la gente prefería vehículos que consumiesen poco. Era el vehículo perfecto para un país en recuperación. A medida que la economía mejoraba iban surgiendo nuevas necesidades que había que cubrir: en particular vehículos para transportar a las crecientes familias alemanas. Teniendo en cuenta esto, como el llamado *sidecar* sólo servía para transportar a las parejas (sólo caben dos), los estrategas de BMW llegaron a la conclusión de que el futuro de la empresa dependía de su capacidad para volver a fabricar automóviles.

A finales de 1951, las fábricas volvían a estar a pleno rendimiento. BMW volvió a producir automóviles. Poco a poco se fueron introduciendo nuevos modelos de innovador diseño⁸. A uno de los nuevos coches fabricados se le denominó "501". Era un coche conservador, tanto en aspecto como en ingeniería, debido a que la carrocería estaba montada sobre un pesado chasis, y también a que el motor de 6 cilindros estaba basado en un modelo de preguerra, y le faltaba potencia. Estos dos motivos hicieron que el coche no tuviese éxito. Sin embargo, en 1954, el mismo modelo fue equipado con un motor V8, y recibió el nombre de 502. Este modelo, que llevaba un nuevo motor, se vendió mejor que el 501.

El primer motor de este estilo (V8) que vio la luz en Alemania era potente y suave. Además, también este motor fue el primero que se produjo en masa. Al mismo tiempo BMW, debido a la demanda de un coche pequeño, cómodo y asequible, suscribió un contrato de fabricación bajo licencia con una empresa italiana que producía el Isetta. Este vehículo no era habitual pues únicamente tenía una puerta y llevaba un motor de motocicleta. Por esta razón el precio del vehículo disminuía considerablemente.

Poco después del lanzamiento del motor V8, BMW lanzo al mercado dos vehículos elegantes y de estilo: uno coupé (el 503) y otro descapotable (el 507). Entre 1956 y 1959 se fabricaron pocas unidades de ambos coches, por lo que resultaban bastante caros.

En lo que respecta a los coches pequeños, BMW en 1959 presento el 700 refrigerado por aire. Este modelo fue el que hizo que la empresa alcanzase el éxito en el mercado automovilístico. Fue el primer modelo campeón de ventas de posguerra, así todo las versiones coupé del 700 con motor de 40 cv triunfaron en las pistas de carreras. Pronto la sociedad se dio cuenta de que la marca por fin había encontrado las claves del negocio.

No obstante, el éxito llegó en 1962 con la fabricación del modelo 1500. Este modelo tenía un diseño nuevo. Las líneas compactas y deportivas de esta berlina de 4 puertas gustaron tanto al público que los pedidos de este vehículo sobrepasaron con creces la capacidad de producción de BMW. El 1500 fue el primer modelo de una larga historia de vehículos que contaría con muchas versiones y diseños nuevos, mas concretamente la actual serie 3 es la descendiente de esos modelos. Al haber tenido tanto éxito, la empresa alemana produjo una versión más potente del modelo: un motor de 1,8 litros. Se le denominó "1800".

Siguiendo este progresivo desarrollo, la empresa fue considerando nuevas mejoras técnicas. Si bien hasta ese momento el rendimiento era lo que perseguían en mayor medida los compradores, a partir de ahí la seguridad empezó a ser cada vez

⁸ <http://www.nitrous.com.ar/bmw/historia.html>

mas importante para los automovilistas. Debido a eso, los modelos de BMW fueron sometidos en adelante a pruebas de seguridad.

V. ANALISIS. LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA SIGUE A LA DEMANDA

Ha llegado la hora de la investigación mas afondo sobre el tema del que hemos tratado hasta ahora. En las páginas que siguen haremos una explicación de la concreta evolución de la empresa al hilo de los acontecimientos. A lo largo de la historia de BMW se han sucedido, en efecto, diversos acontecimientos que han influido en su forma de trabajar: solo así se alcanza a comprender los motivos por los que se dio comienzo a la producción de motos, coches o motores de aviones por parte de BMW.

El lema de BMW es *Aus Freude am Fahren* significa "disfrutar conduciendo". La frase pone de manifiesto su apuesta por la conducción lujosa y deportiva de sus vehículos⁹. Esta marca tan prestigiosa tuvo su comienzo a mediados de la segunda década del siglo XX como fabricante de motores de aviones. De ahí que el logotipo de BMW sea la abstracción de una hélice girando ante el cielo azul¹⁰. Cuando se produjo la Primera Guerra Mundial la marca alemana se dedico a la fabricación de motores de aviones. Tras la derrota, como se ha dicho, el Tratado de Versalles supuso la prohibición de fabricar aviones. De manera que la producción derivó hacia la fabricación de motocicletas para evitar su cierre, con las consecuencias desastrosas que hubiese tenido para los trabajadores¹¹.

Durante esta fase de producción de motocicletas la empresa logro tanto éxito en el diseño del motor que todavía hoy se sigue utilizando el mismo tipo, aunque modernizado. No supuso la desaparición de la producción de motores de avión. De hecho, en 1919 un avión propulsado por motor BMW consiguió el record de altura alcanzado por un avión.

La marca alemana tras tener éxito en el mundo de las motocicletas se propuso empezar sus andaduras en el mundo del automóvil hacia el año veinte. Tiempo después, cuando desapareció la prohibición que impedía la fabricación de motores de aviones en territorio alemán, BMW reanudo su fabricación. Pronto llegaron a tener el mismo éxito o mayor que el que habían tenido antes y durante la guerra. Ese éxito en el campo aeronáutico tuvo como consecuencia indirecta un aumento de la seguridad y confianza de BMW para la fabricación de nuevos automóviles. La empresa se dio cuenta que el trabajo de sus ingenieros proporcionaba a sus coches algunos aspectos que las demás marcas no ofrecían al consumidor. Por esta razón la marca se fijo la meta de aumentar considerablemente la fabricación de vehículos.

BMW había visto que el éxito alcanzado le situaba en una excelente posición para intentar la fabricación de la maquina perfecta. Y se puso a ello. Ese nuevo intento fructificó en el diseño de un vehículo deportivo innovador: para su época tenían un motor y un chasis muy modernos, inimaginables para mucha gente en aquellos días. Fue la maquina perfecta, el deportivo de los deportivos, que muchos soñaban con adquirir.

Siguiendo la estela del éxito, la filosofía de BMW se afianzó en un objetivo: lograr los mayores beneficios. Este motivo llevó al inicio de una nueva etapa en la historia de la empresa: el mundo de las carreras de coches. Fruto de esta nueva línea

⁹ <http://www.nitrous.com.ar/bmw/historia.html>

¹⁰ http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

¹¹ http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

de producción cosechó un nuevo éxito: el nuevo modelo que llamó Mille Miglia en honor a una carrera italiana¹². La presentación de nuevo modelo producido fue novedosa. El vehículo ganó la carrera Nürburgring. El piloto que condujo el coche en esa ocasión, Ernst Henne, ganó la medalla de oro. Era el deportivo producido en más rápido. Ganó más de 120 carreras entre 1936 y 1940, pese a que sólo se fabricaron 464 unidades. Hasta nuestros días, la agilidad y estética del 328 siguen atrayendo a los aficionados al automovilismo de todo el mundo¹³. De todos modos, aunque mucha gente pueda creer que aquella época la firma BMW fabricaba tan sólo coches deportivos, lo cierto es que también producía elegantes turismos. Es el caso, por ejemplo, del 335, ya mencionado. Es el modelo sobre el que se basan las actuales berlinas de lujo.

Desde 1928 hasta el comienzo de la II Guerra Mundial, BMW había sido una marca del todo exitosa, tanto en lo que se refiere a motores aeronáuticos, como en la fabricación de automóviles y motocicletas. Sin embargo, a partir de 1939 las cosas van a cambiar. El conflicto supone la paralización de la producción de automóviles por parte de BMW. A partir de ese momento la empresa va a tener un papel muy importante, abasteciendo a uno de los bandos: el del III Rëich. El riesgo al que se vieron sometidas las factorías fue evidente: se convirtieron en el objetivo primario de los bombardeos, hasta que tan solo quedaron hierros.

A pesar de la destrucción que sufrió, la Guerra también fue una ocasión histórica para la innovación tecnológica de BMW. En 1944 fabricó el primer motor por turbina, que fue muy revolucionario.

Sea como fuere, en 1945, al término del conflicto, BMW había perdido sus tres fábricas situadas en la Alemania oriental. Las instalaciones en Munich quedaron también destruidas por las bombas¹⁴. Cabe destacar que antes de su completa destrucción, la empresa británica Bristol Aeroplane Company había inspeccionado la fábrica de BMW, y se había llevado los planos de los modelos producidos antes de la Guerra. Al cabo de un tiempo, la nueva subsidiaria de la empresa inglesa, Bristol Cars, inició la fabricación de su modelo 400. No por casualidad resultó ser prácticamente idéntico al BMW 327, incluyendo el famoso frontal en forma de "doble riñón"¹⁵.

Para lograr resurgir de entre las cenizas, BMW decidió comenzar fabricando el tipo de motocicleta que tanto éxitos les había dado en el pasado. Fue así como se reactivó la producción de la empresa. Al mismo tiempo se dedicó a la reconstrucción de la factoría de Munich, y sólo en 1952 pudo reanudar la producción de automóviles¹⁶. Esta línea de producción se vio incentivada, como ya ha sido apuntado, por las necesidades de la población alemana. No estuvo exenta de errores, como fue el caso del 501, ya explicado. Fue el primer fracaso de la empresa¹⁷.

Pero el sonado fracaso supuso una nueva oportunidad para la empresa. Los responsables analizaron con seriedad las razones de lo sucedido. Llegaron a la conclusión de que se trataba de un motor muy antiguo, que no podía mover con facilidad el pesado vehículo. Fruto de este proceso de análisis, en 1954 se lanzó al

¹² La Mille Miglia es una de las carreras más míticas. Se disputó entre 1927 y 1957 durante 24 ocasiones y antes de la Segunda Guerra Mundial llegó a formar parte del calendario del Mundial de Formula 1 (Fuente: <http://www.historiasdelmotor.com/2007/mille-miglia/>)

¹³ http://www.motos.bmw.es/mundo_BMW/historia/

¹⁴ http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

¹⁵ http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

¹⁶ <http://www.coches-es.com/bmw/>

¹⁷ <http://www.autos-clasicos.net/bmw/bmw-507/bmw-507.php>

mercado el mismo coche pero con un motor V8. A diferencia del anterior, este nuevo vehículo tuvo un notable éxito. Es así como la empresa había acertado de lleno. Una vez más había superado una difícil prueba.

En lo que respecta a los vehículos de tamaño pequeño, a partir de entonces BMW también procedió a su fabricación. El 700 fue el primer modelo de posguerra en tener un gran éxito. Es así como, al margen de los grandes modelos, que eran poco asequibles para el gran público, la empresa encontró las claves del negocio. Y volvió a tener éxito en la venta de automóviles.

VI. CONCLUSIONES

Las conclusiones a las que llego al término de este breve ensayo sobre la historia de BMW son las siguientes:

Primera

A través de este trabajo me he dado cuenta de que los acontecimientos de la historia pueden ser determinantes para el desarrollo. Nunca me había planteado la influencia que puede llegar a tener una guerra, y menos que influya en el comportamiento de la empresa. Gracias a este trabajo he llegado a la conclusión de que las guerras, que en todo caso es preciso evitar, tienen también consecuencias inesperadas. En el caso de BMW supuso, en e caso de la I Guerra Mundial, la fabricación de frenos de ferrocarriles para no irse a la bancarrota. No obstante son los directivos y trabajadores de una empresa los que, sin caer en el desánimo, hacen que tenga éxito. Su esfuerzo y tesón les llevan a conseguir los objetivos perseguidos.

Segunda

Por otra parte, el trabajo me ha ayudado a entender que hay que estar dispuesto a todo en todos los momentos, tanto en los malos como en los buenos y que no hay que rendirse. BMW ha pasado por situaciones muy complicadas. Empezó incluso de cero después de la Segunda Guerra Mundial. Sin capital e incluso sin fábricas. Es el claro ejemplo de que si en los malos momento no nos rendimos, luego podemos obtener buenos resultados. Véase lo importante que es actualmente la marca BMW en el mercado de los automóviles.

Tercera

Otra lección que me ha aportado es que siempre se puede hacer mejor el trabajo, y por tanto conseguir más éxito. Lo que es especialmente importante en el caso de una empresa. BMW lo expresa muy bien, desde mi punto de vista, cuando se da cuenta de que un vehículo tiene mucho éxito la marca decide producir más modelos y versiones mejoradas parecidas a ese vehículo. De esta manera se logra el máximo éxito. En nuestra vida se demuestra que cuando hacemos algo bien o mal, siempre hay que tener claro que se podía haber hecho mejor. Otra lección es que debemos estar en una continua actitud de superación.

Cuarta

Por último quiero destacar que cuando algo no sale bien hay que tratar de analizar el por qué. Y buscar la solución. Tratar de resolverlo y no volver a errar. Con esto me estoy refiriendo al caso de por ejemplo el fracaso que tuvo BMW con la fabricación del modelo 501. Los ingenieros responsables analizaron cuales podían

haber sido las causas del fracaso. Después de mucho pensar llegaron a la conclusión que el problema se encontraba en el motor, que le faltaba potencia. Esto les llevó a poner un motor más potente, e hicieron que ese mismo modelo, pero con otro nombre, 502, fuese todo un éxito. Esto aplicado en nuestra vida nos tiene que ayudar para que cuando hacemos algo mal, o alguien esta molesto con nosotros, tenemos que pensar como podemos mejorar.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

Con consecuencia de mi afición al mundo del motor me he puesto en contacto con BMW España. Les expliqué los objetivos de mi investigación y ofrecieron su colaboración para realizar el proyecto. En concreto, me han facilitado información sobre la historia de la firma.

Por otra parte he consultado varias páginas de Internet, que detallo a continuación:

<http://www.coches-es.com/bmw/>

<http://www.autos-clasicos.net/bmw/bmw-507/bmw-507.php>

http://www.motos.bmw.es/mundo_BMW/historia/

http://www.publispain.com/bmw/historia_del_bmw.htm

<http://www.historiasdelmotor.com/2007/mille-miglia/>

<http://www.nitrous.com.ar/bmw/historia.html>

<http://www.loscoches.org/a-historia-bmw.html>

<http://es.wikipedia.org/wiki/BMW>

nº palabras: 3.886
