Hundert brummende Jahre

BMW wird hundert Jahre alt. Die Geschichte des deutschen Autobauers ist eng mit jener der schwerreichen Industriellenfamilie Quandt verknüpft – und damit mit einigen der dunkelsten Kapitel Deutschlands sowie einem grossen Erpressungsskandal.

von Stephanie Hess und Marius Leutenegger

Auch wenn die Bayerischen Motorenwerke AG im März ihren hundertsten Geburtstag feierte: Die eigentliche Erfolgsgeschichte von BMW begann erst Ende der 1950er-Jahre – als sich die Geschichte des Unternehmens mit jener der Familie Quandt kreuzte. Der Autobauer stand kurz vor der Pleite, als Herbert Quandt das Unternehmen übernahm. Nur zwei Jahre später brachte BMW sein Mittelklasseauto «1500» heraus – und traf damit einen Nerv in den Jahren des Wirtschaftswunders. Es war der Anfang eines sagenhaften Aufschwungs.

Dabei war BMW ursprünglich gar kein Autounternehmen. Die 1916 gegründete Firma in München baute zunächst Flugzeugmotoren. Erst Anfang der Zwanzigerjahre stellte sie ihr erstes Strassenvehikel vor, ein Motorrad. Kurz darauf folgte das erste Auto. Der Zweite Weltkrieg stoppte aber die Entwicklung zum Autobauer: Die Reichsführung benötigte Flugzeugmotoren von BMW, der Auto- und Motorradbau wurde zum Nebenzweck. Strafgefangene, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter bauten in den Fabriken von BMW Triebwerke für die deutsche Luftwaffe.

Foto: © BMW

Herbert Quandt, rechts neben dem Betriebsratsvorsitzenden Kurt Golda, hat den Aufschwung von BMW erst möglich gemacht.

Der «Barockengel» ist ein Reinfall

Nach dem Krieg kam BMW nicht mehr richtig auf die Beine. Das Unternehmen stellte Kochtöpfe, Motorräder und Fahrzeugbremsen her, um sich über Wasser zu halten. Erst 1952 folgte das erste Auto nach dem Krieg; wegen seiner geschwungenen Karosserieform bezeichnete man es als «Barockengel». Trotz des hübschen Namens war das Modell ein Reinfall: Die Produktion war so aufwendig, dass BMW auf jedes verkaufte Exemplar viertausend Mark drauflegte. Von da an sanken die Einnahmen von Jahr zu Jahr. 1959 stand das Unternehmen vor der Pleite.

Da trat Herbert Quandt auf den Plan. Er war schon damals ein reicher Mann. Sein Vater Günther Quandt hatte in den 1910er-Jahren ein Vermögen mit Uniformen für die Soldaten des Ersten Weltkriegs gemacht und es bei der grossen Umverteilung während der Inflation vermehrt. Ab Anfang der Dreissigerjahre stellte Günther Quandt seine beiden damaligen grossen Unternehmen in den Dienst der Nationalsozialisten.

Der Tourensportwagen BMW 327 wurde von 1937–1941 gebaut und war als Coupé und Cabriolet erhältlich.

Foto: SurkovDimitri, istockphoto.com

Der BMW i3 fährt ohne Abgase und lässt sich zu grossen Teilen recyceln.

Foto: Keystone/AP/Tom Kirkpatrick/BMW

Umfassend nachhaltig

Der i3 von BMW gilt als das umweltfreundlichste Auto der Welt. Auf diesen Lorbeeren ruht sich der Konzern aber nicht aus.

2015 war ein turbulentes Jahr für Europas Autoindustrie. Der Abgasnormenskandal bei Volkswagen wird bekannt. Später stellt man auch bei Renault Verfehlungen fest. Ein Problem für die ganze Branche, könnte man meinen. Doch die Zahlen sagen anderes: Der europäische Automarkt erlebt ein starkes Jahr. Die Neuzulassungen steigen 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 9,3 Prozent auf 13,7 Millionen Fahrzeuge.
Zu den grossen Gewinnern gehört BMW. Zum hundertjährigen Bestehen kann der Autobauer auf ein sattes Absatzplus von 12,4 Prozent zurückblicken. Was ist das Erfolgsrezept? «Wir arbeiten täglich am Vertrauen unserer Kunden», sagt Sven Grützmacher von der BMW Group Switzerland.

Grüner Sportwagen

Was nach einer Floskel klingt, hat bei BWM durchaus Substanz. Im Bereich der Nachhaltigkeit läuft beim deutschen Autobauer die Vertrauensarbeit unter einem eigenen Buchstaben: «i». Vor sechs Jahren lancierte BMW das komplett neue Fahrzeugkonzept für Elektroautos. Es gibt bis heute zwei i-Modelle: den vollelektrischen Kleinwagen i3 und den Sportwagen i8 mit Plug-in-Hybridantrieb, einer Kombination aus Benzin- und Elektroantrieb. Damit verbraucht der i8 trotz seiner Stärke so wenig Benzin wie ein normaler Kleinwagen.
Beim i-Programm geht es BMW nicht nur um Elektroautos. Im Fokus steht die ganze Wertschöpfungskette – und zwar vom Design über die Produktion bis zum Recycling der Fahrzeuge. In allen Bereichen hat das Unternehmen für sich selber verbindliche ökologische Einsparziele festgelegt, etwa bezüglich Wasserverbrauch oder Ausstoss von Treibhausgasen.

Foto: © BMW

Ein Sportwagen, der so wenig Benzin braucht wie ein Kleinwagen: Der BMW i8 fährt mit einer Kombination aus Benzin- und Elektroantrieb.

Sitze aus PET-Flaschen

Bei den i-Modellen setzt BMW in der Fahrgastzelle die sehr leichte Karbonfaser ein, um das grosse Gewicht der Elektroantriebbatterie auszugleichen. Für die Herstellung dieser Fasern wird allerdings sehr viel Strom benötigt – wofür bei BMW gemäss i-Konzept ausschliesslich saubere Energie aus Wasser- und Windkraft eingesetzt wird. Durch solche Massnahmen sinken in der gesamten Herstellung der i-Modelle der Energieverbrauch um fünfzig und der Wasserverbrauch um siebzig Prozent.
In der i-Baureihe verwendet BMW zudem erstmals viele ökologische Materialien. So bestehen etwa die Stoffsitze aus zu Garn gesponnenen ehemaligen PET-Flaschen. Für die Türinnenverkleidung werden Naturfasern eingesetzt. Und auch die Autos selber sind wahre Recyclingwunder: 95 Prozent der in einem BMW i3 verbauten Materialien können wiederverwertet werden.

Weltweit Preise gesammelt

Im Hinblick auf die immer noch zahlreichen Benzinschleudern im BMW-Wagenpark mag das i-Konzept ein Tröpfchen auf den heissen Stein sein. Ein wichtiges Projekt für die mobile Zukunft ist es aber auf jeden Fall – und ein ausgezeichnetes dazu: Der Konzern sammelte damit überall auf der Welt Preise, unter anderem auch in der Schweiz. Die Auto-Umweltliste und der Verkehrs-Club der Schweiz haben das Konzept jüngst mit dem Innovationspreis 2016 ausgezeichnet.

In den «Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken» sowie in der «Accumulatoren-Fabrik Aktiengesellschaft» (AFA) schufteten Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge. Dokumente des Quandt-Biografen Rüdiger Jungbluth belegen, dass Günther Quandt es allerdings zuerst zweimal ablehnte, KZ-Häftlinge zu beschäftigen. 1943 wurde der Druck aber zu gross.

Exfrau heiratet Joseph Goebbels

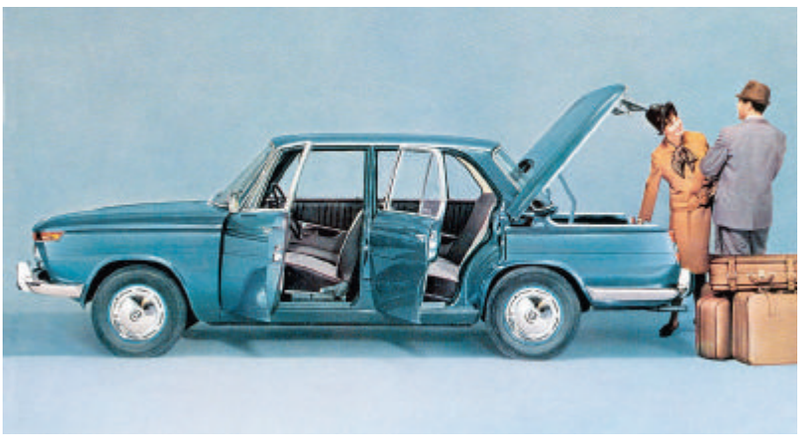
Auch privat war Günther Quandt mit der späteren Reichsführung verbandelt. Seine Exfrau heiratete 1931 Joseph Goebbels – und Quandt war auf ein gutes Verhältnis mit dem Reichspropagandaleiter bedacht. Dieser soll kurz nach der Machtergreifung in seinem Tagebuch notiert haben: «Herr Quandt kommt zu Besuch. Fliesst über vor (...) Das macht der Sieg.»

Die Quandts wurden nie von einem Gericht dafür verurteilt, dass sie im Zweiten Weltkrieg Zwangsarbeiter beschäftigt hatten. Günther Quandt wurde zwar angeklagt und verbrachte eineinhalb Jahre in einem Straflager. Am Ende sprach ihn das Gericht aber frei: Er sei nur ein Mitläufer gewesen. Sein Sohn Herbert Quandt, der seit 1940 ebenfalls im Vorstand der AFA sass, wurde nie vor Gericht gestellt. Er machte sich, unabhängig geworden vom Vater, vielmehr bereit für seinen grossen Coup: die Machtübernahme bei BMW.

Als Hauptaktionär räumte Herbert Quandt mit den alten Strukturen auf. Auch dank staatlicher Überbrückungshilfen führte er das Unternehmen zurück auf die Spur – und zum Erfolg. Einige Jahre nach der Übernahme sagte er in einem Interview: «Ich war von Anfang an fest davon überzeugt, dass BMW es schaffen wird. Es mussten nur die Fehler erkannt werden, und es galt, sie entschlossen zu beseitigen.» Er sollte Recht behalten. Ab Mitte der Sechzigerjahre stiess das Werk München an seine Grenzen. Neue Fabriken entstanden, seine weltweit grösste baute der Konzern im niederbayerischen Dingolfing.

Fotos: © BMW

Den «Barockengel» BMW 502 entwickelte der deutsche Autobauer in den Fünfzigerjahren. Er war ein Reinfall – BMW musste bei jedem Modell draufzahlen.



Modell des Aufschwungs: Mit dem «1500» brachte BMW seinen ersten Mittelklassewagen heraus.

Ein Kraftpaket zum Jubiläum: Anfang Jahr hat BMW das neue M2-Coupé vorgestellt.

Schon bald Milliardenumsätze

Herbert Quandt war nie Vorstandsvorsitzender bei BMW. Aber als Mehrheitseigentümer hatte er stets das letzte Wort. 1965 betrug der Umsatz bereits eine halbe Milliarde Mark. Und er wuchs weiter, auch nach Herbert Quandts Tod 1982: Bis 1993 stieg er auf rund 28 Milliarden. Neue Produktionsstandorte in Deutschland, Österreich, Südafrika und in den USA entstanden.

Bereits zu Lebzeiten verteilte Herbert Quandt sein grosses Vermögen an seine sechs Kinder aus drei Ehen. BMW ging an Tochter Susanne Klatten-Quandt, Sohn Stefan und deren Mutter Johanna Quandt, die dritte Ehefrau. Seit dem Tod

von Johanna Quandt im August 2015 sind die Kinder nun zu zweit Hauptaktionäre bei BMW. Stefan Quandt hält 34,2 Prozent der Stimmrechte, Susanne Klatten 29,3 Prozent.

Erpresser droht Susanne Klatten

Die Quandts zählen heute zu den reichsten Familien der Welt: Ihr Vermögen wird auf über dreissig Milliarden Euro geschätzt. So viel Reichtum lockt auch üble Gestalten an, zum Beispiel den Schweizer Helg Sgarbi, der später als «Gigolo-Erpresser» bekannt werden sollte. Er bändelte Mitte der 2000er-Jahre mit Susanne Klatten an, der reichsten Frau Deutschlands – und einer verheirateten Mutter dreier Kinder. Sgarbi liess ihre erotischen Zusammenkünfte filmen und fotografieren. Mit dem Material erpresste er Susanne Klatten über Monate hinweg. 7,5 Millionen Euro soll an das Netz italienisch-schweizerischer Erpresser geflossen sein, zu dem Sgarbi gehörte, bevor sich die öffentlichkeitsscheue Klatten zur Anzeige entschied. Ihr Zögern war berechtigt: Die Medien stürzten sich auf den Fall. Helg Sgarbi wurde festgenommen und zu sechseinhalb Jahren Haft verurteilt; der eigentliche Drahtzieher der Erpressung wurde erst im Herbst 2015 verurteilt.

Heute ist um die Besitzerfamilie Ruhe eingekehrt. Dafür steht das Unternehmen nun im Rampenlicht – dieses Jahr vor allem wegen seines Jubiläums, aber auch wegen seines anhaltenden Erfolgs: Die BMW Group gehört heute zu den grössten Autoherstellern der Welt. Mit achtzig Milliarden Euro Umsatz und 116 000 Angestellten ist sie eines der grössten Unternehmen Deutschlands. Und der Konzern behauptet seine Führungsposition in der Oberklasse: 2015 hat er 2,25 Millionen Autos verkauft, über zwölf Prozent mehr als im Vorjahr. Ein schönes Geburtstagsgeschenk! ■

Redaktorin Christine Schnapp als Testfahrerin

Auch Christen müssen von A nach B, und auch Frauen fahren gerne Auto. Und es darf schon mal ein zügiges sein. Deshalb ist diese BMW-Geschichte ein schöner Anlass für mich, zwei Vorurteile in einem Aufwasch vom Tisch zu wischen und eine Woche lang einen BMW zu testen, der von aussen wie ein Frauenauto aussieht (weil klein), und sich von innen beim Fahren wie eines anfühlt (weil schnell). Schnell heisst in diesem Fall in 4,7 Sekunden von null auf hundert. Das ist respektabel und ein schönes Gefühl im Bauch. Zudem ist das stilvolle, elegant dosierte Aufbrummen der sechs Zylinder beim Beschleunigen wie eine Arie von Bach in meinen Ohren.

Die Kernkompetenz des M135i ist aber nicht das Schnelle, sondern das Kurvenfahren. Unglaublich, wie kein Scheitelpunkt dieses Auto aus der Ruhe bringen kann, weder bei starkem Regen noch bei Schnee auf der Strasse, über Pässe genauso wenig wie über Land. Man fühlt sich richtig gut aufgehoben in dieser Maschine, die keine Sekunde von der Linie abweicht, auch wenn sich der Fuss nicht vom Gaspedal zurückziehen mag. Dass das Kurvenwunder nur drei Türen hat, geht für mich völlig in Ordnung. Dieses Auto ist meine kinderfreie Zone, es hat nur Platz für mich, meinen Liebsten und zwei Koffer – das Fahren ist so ruhig und angenehm, dass es gerne auch länger dauern dürfte, etwa schnell ans Mittelmeer oder so.

Für alle Sinne

Eigentlich wären an dieser Stelle ein paar technische Details angebracht, aber ich bin mit dem Schwärmen noch nicht durch. Das Kurvenwunder ist nämlich auch von aussen betrachtet eines. Abgesehen von der perfekten Portionierung von Schnauze und Heck ist der M135i zwar rundlich, aber gleichzeitig

Foto: Kevin Nieberle

Viel Freude mit dem BMW M135i xDrive.

schlank und fällt nicht ins Kindchenschema. Er sieht sportlich-angriffig aus, aber nicht bissig – die perfekte optische Präsenz also. Einziger Wermutstropfen: Das Testauto war ein Automat, das ist einfach nicht dasselbe Fahren. Schliesslich will ich das selber tun, sonst würde ich ja ein Taxi rufen. Aber klar, es gibt das Modell auch mit Handschaltgetriebe. Und jetzt doch noch ein wenig Technik: Alle Modelle der 1er-Reihe sind mit einer SIM-Karte ausgestattet, sie ermöglicht die Funktion «Intelligenter Notruf», sprich das Auto ruft nach einem Unfall selbstständig einen Krankenwagen, nachdem es anhand der aktivierten Airbags gezählt hat, wie viele Passagiere sich im Fahrzeug befinden. Und wenn man ein Hotelzimmer braucht in der nächsten Stadt oder einen Tisch im Restaurant: einfach den BMW-Concierge anrufen, der macht das. Solche Sachen finde ich gut.

Leicht fiel es mir nicht, dieses Auto nach dem Test wieder zurückzubringen. Man kriegt es fast so lieb wie ein Baby.

Christine Schnapp