

MINI Werk Oxford ? 100 Jahre Automobilbau.

MINI Werk Oxford - 100 Jahre Automobilbau. Oxford. Das MINI Werk Oxford feiert im März 100 Jahre Automobilbau - in einer Phase, die gekennzeichnet ist von steigenden Produktionszahlen, höheren Investitionen und anhaltender Expansion. Zum jetzigen Zeitpunkt sind im Werk Oxford 3.700 Angestellte beschäftigt, die an jedem Tag bis zu 900 MINI fertigen und bislang mehr als 2,25 Millionen MINI zu den über 11,65 Millionen Fahrzeugen beigesteuert haben, die in diesem Werk seit 1913 vom Band gelaufen sind. Das erste Automobil, das in dem Werk gefertigt wurde, war am 28. März 1913 ein Bullnose Morris Oxford. Es folgten Modelle zahlreicher berühmter britischer Marken, wie MG, Wolseley, Riley, Austin, Austin Healey, Mini, Vanden Plas, Princess, Triumph, Rover und Sterling sowie des japanischen Herstellers Honda. Außerdem wurden dort die Automobilmarken Morris und MINI gegründet. In der Niederlassung der "Pressed Steel Company", die am selben Standort in Cowley untergebracht ist, entstanden zudem Karosserien für Rolls-Royce, Bentley, Jaguar, MG, Standard-Triumph, Ford und Hillman sowie Fertigungs-Formen für Alfa Romeo. Das Werk hat eine lange und eindrucksvolle Tradition beim Export von Fahrzeugen: Mehr als 1,7 Millionen MINI konnten Kunden in Übersee ausgeliefert werden. Eine große Zahl bedeutender Fahrzeuge lief in diesem Werk vom Band. Dazu zählen der Bullnose Morris, der Morris Minor, der Mini, der indische Hindustan Ambassador sowie die aktuellen MINI Modelle. In den 1980er Jahren wurden kurzzeitig Hondas gefertigt, zudem wurden dort einige berühmt-berüchtigte Modelle geboren: der frühe Riley Pathfinder, der oft belächelte Morris Marina, das in den 1970er Jahren Aufsehen erregende, keilförmige Automobil Princess und der Austin Maestro - dank seines Bordcomputers eines der ersten "sprechenden" Fahrzeuge der Welt. Das Werk Oxford war in den vergangenen 100 Jahren im Besitz acht verschiedener Eigentümer, beginnend mit dem Gründer William Morris, dem das Werk direkt und über Morris Motors bis 1952 gehörte, ehe Morris mit seinem Erzrivalen Austin zur British Motor Corporation fusionierte. Morris, zu dieser Zeit bekannt als Lord Nuffield, übernahm für sechs Monate den Vorsitz, ehe er zurücktrat. In den frühen 1960er Jahren waren in dem Werk 28.000 Menschen beschäftigt und fertigten eine außergewöhnlich breite Fahrzeug-Palette. 1967 fusionierte BMC mit Jaguar, die British Motor Holdings entstand. Ein Jahr später erfolgte der Zusammenschluss mit dem Lkw-Hersteller Leyland (zu dem auch Triumph und Rover gehörten). Das Unternehmen firmierte nun als British Leyland Motor Corporation und wurde 1974 verstaatlicht. Es folgten zahlreiche Namensänderungen, 1986 firmierte das Unternehmen schließlich unter dem Namen Rover Group. Firmenchef Graham Day sollte das Unternehmen im Auftrag der Thatcher-Regierung privatisieren und war 1988 mit dem Verkauf an British Aerospace erfolgreich. 1994 wurde die Gruppe, zu der auch Land Rover gehörte, an BMW weiterverkauft. Die BMW Group investierte stark in Rover und entschied schon sehr bald, dass die Erneuerung von Mini einen hohen Stellenwert haben sollte. Doch massiver Gegenwind und ein unvorteilhafter Wechselkurs veranlassten BMW dazu, Rover im Jahr 2000 an das Phoenix Consortium und Land Rover im Jahr 2004 an Ford zu verkaufen. Die Marke MINI und das Werk Oxford, wie es nun genannt wurde, blieb ebenso im Besitz von BMW wie das angeschlossene Swindon Presswerk sowie die neue Hams Hall Motorenfabrik, die kurz vor dem Produktionsstart stand. Heute fertigen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Werk Oxford die MINI Modelle Hatchback, Cabrio, Clubman, Clubvan, Roadster und Coupé, und es wird im großen Stil investiert. Unter anderem werden etwa 1.000 neue Roboter in einer neuen Karosserie-Fertigung sowie in den bestehenden Anlagen installiert. Die Maßnahmen sind der Löwenanteil des Investitionsprogramms in Höhe von 750 Millionen Pfund, das im vergangenen Jahr aufgelegt wurde und außerdem Modernisierungen sowie Neuinstallationen im Hams Hall Motorenwerk sowie im Swindon Presswerk vorsieht. Das Werk Oxford hat in den vergangenen 100 Jahren mit Hunderttausenden Angestellten sowie Zehntausenden indirekten Arbeitsplätzen einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand Großbritanniens und vieler weiterer Nationen auf der Welt geleistet. Das Werk hat eine lange und erfolgreiche Export-Tradition. Mitte der 1930er Jahre machten Produkte von Morris fast 30 Prozent aller britischen Exporte aus. Im Jahr 1950 lief das 100.000. Übersee-Modell, ein Morris Minor, vom Band, 1962 lieferte BMC 320.000 Fahrzeuge - bei einer Jahresproduktion von 850.000 - in über 170 Länder aus. Der größte Teil dieser Automobile wurde in Oxford gefertigt. BMC war Anfang der 1960er Jahre der größte britische Exporteur, genau wie Morris in den 1930ern. Das Werk Oxford beförderte zudem industrielle Aktivitäten in überraschend vielen Ländern in aller Welt, indem es Zehntausende Automobile für den CKD-Export (vollständig zerlegter Bausatz) produzierte, die im Ausland endmontiert wurden. Zu den Ländern, in denen Automobile mit CKD-Bausätzen gefertigt wurden, zählen Argentinien, Australien, Belgien, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Iran, Irland, Italien, Kuba, Neuseeland, die Niederlande, Malaysia, Mexiko, Nigeria, Ostafrika, Spanien, Sri Lanka, Tansania, Trinidad, Türkei, Uganda, Uruguay und viele andere. 1967 waren 40 Prozent aller BMC-Exporte CKD-Automobile, die Bausätze wurden in 21 Werken rund um den Globus montiert. Zu den vielen Modellen, die in diesen entfernten Fabriken entstanden sind, zählen Morris Oxford, Minor, MGA, Mini, Morris 1100 und Nutzfahrzeuge. Noch heute präsentiert das Werk Oxford eindrucksvolle Exportzahlen: Nicht weniger als 1,7 Millionen MINI Automobile wurden seit 2001 in mehr als 100 Ländern ausgeliefert. Das Werk Oxford ist der zentrale Baustein im britischen Produktionsnetzwerk der BMW Group, das auch das Hams Hall Motorenwerk in Birmingham sowie das Swindon Presswerk - ehemals ein Teil von "Pressed Steel" - umfasst. Für alle Standorte zeichnet sich eine glänzende Zukunft ab, denn in den kommenden Jahren beginnt die Produktion der nächsten Fahrzeug-Generation in der MINI Familie - und dies bei wachsender Produktion und ansteigenden Exporten. Die Fahrzeuge. Im Werk Oxford wurden zahlreiche populäre Automobile gebaut, viele davon setzten neue Maßstäbe. Alle Highlights im Überblick: Bullnose Morris Oxford (1913-1926) William Morris erstes Automobil hieß eigentlich Morris Oxford, wurde aber wegen des charakteristischen, oben abgerundeten Messing-Kühlers als "Bullnose" (Stiernase) bekannt. Durch eine Reihe mutiger Preissenkungen stieg Morris bis 1924 zur absatzstärksten britischen Automobilmарke auf. Morris Minor (1928-1932) Morris senkte den Preis des erschwinglichen Kleinwagens schließlich auf 100 Pfund, so dass das Fahrzeug enorm populär wurde. Gemeinsam mit dem kleinen Austin Seven sorgte der Minor dafür, dass Kraftfahrzeuge in Großbritannien bezahlbar waren. Morris Eight (1935-1948) In der Vor- und Nachkriegszeit war dieser rundliche Morris ein echter Verkaufsschlager. Das Modell erfuhr zahlreiche Überarbeitungen und gehörte bis in die 1960er Jahre zum britischen Straßenbild. Morris Minor (1948-1971) Dieser von Alec Issigonis konstruierte Minor wartete mit großen Verbesserungen in punkto Handling, Lenkung, Bremsen und Raumangebot auf und wurde ein großer Erfolg. Von ihm wurden erstmals in Großbritannien mehr als eine Million Exemplare verkauft. Zur Ehren dieses Meilensteins entstand das limitierte "Minor Millions" Modell, das in einem ungewöhnlichen Flieder-Farbtönen lackiert war. Das Fahrzeug wurde in den Modellversionen Limousine, Traveller (Kombi mit einem Holzaufbau), Cabrio, Lieferwagen und Pick-up hergestellt. Morris Oxford III (1956-1958) Der Oxford aus den 1950er Jahren war als Familienauto eine feste Größe in der Produktpalette von Morris und trug denselben Modellnamen, mit dem Morris angefangen hatte. Eigentlich ein unspektakuläres Automobil - bis auf die Tatsache, dass es die Basis für den in Indien ungemein populären Hindustan Ambassador bildete. 1957 übergab Morris alle Produktionsmittel des Oxford III an Hindustan. Die Produktion des Ambassador - oder "Amby", wie er allgemein genannt wird - dauert bis heute in kleiner Auflage an. BMC Mini (1959-1969) Dieser revolutionäre Mini stammt ebenfalls aus der Feder von Alec Issigonis und definierte das Kleinwagendesign mit seinem quer angeordneten Antriebsstrang im Vorderradantrieb und platzsparender Konstruktion neu. Das typische Go-Kart-Feeling bildete die Basis für die sportlicheren Cooper, die es wie David gegen Goliath auch mit starken Konkurrenten aufnehmen konnten und mit ihren Leistungen Schlagzeilen machten. Klassenlos, angesagt, geliebt und vielfach exportiert bereicherte das Fahrzeug die englische Sprache um ein Wort und wurde zum berühmtesten - und meist produzierten - britischen Automobil. Das Werk Oxford produzierte den BMC Mini ab 1959 zehn Jahre lang, sein Pendant, das Werk in Longbridge, Birmingham, blieb bis zur Modelleinstellung im Jahr 2000 die wichtigste Produktionsstätte in Großbritannien. BMC 1100/1300 (1962-1974) Das zweite Modell mit Frontantrieb von Alec Issigonis ist im Grunde ein vergrößerter Mini im "Pininfarina"-Design, ausgestattet mit Hydrolastik-Federung. Damals war das Modell der fortschrittlichste Familien-Kleinwagen am Markt, verkaufte sich sogar besser als der Mini und blieb zehn Jahre lang der britische Bestseller. Bei der Präsentation trug das Fahrzeug die Bezeichnung Morris, später wurde es auch als Austin, MG, Riley, Vanden Plas und Wolseley verkauft. Als Karosserieversionen waren Zweitürer, Viertürer und Kombi erhältlich. Morris Marina (1971-1980) Der Marina, als Angriff auf den Ford Cortina konzipiert, wurde zu seiner Zeit zwar belächelt, gehörte aber trotz einfacher Technik über Jahre zu den fünf meistverkauften Modellen. Bis in die 1970er Jahre war der Marina ein Hauptumsatzträger des Werks. Ungewöhnlicher Weise war das Cabrio günstiger als die Limousine. 1980 wurden die Fahrzeuge nach einem Facelift in Ital - das letzte Morris-Modell überhaupt - umbenannt. Wie von seinem Vorgänger, dem Minor, wurden auch vom Marina mehr als eine Million verkauft. Triumph Acclaim

(1981-1984) Der Acclaim war im Grunde ein Honda Civic unter anderem Namen und ein Überbrückungsmodell als Resultat einer ungewöhnlichen Vereinbarung zwischen BL Cars und Honda aus dem Jahr 1979. Ziel war es, dass BL zwischen der Präsentation des Austin miniMetro im Jahr 1980 und dem Austin Maestro drei Jahre später ein neues Modell anzubieten hatte. Die zum Bau des Acclaim von Honda konzipierten Fertigungsstraßen führten im Werk Oxford erstmals Roboter ein. Der Acclaim war das erste japanische Auto, das in Großbritannien gefertigt wurde und zudem der letzte Triumph. Die Partnerschaft zwischen BL und Honda führte schließlich dazu, dass der japanische Konzern ein eigenes Werk in Swindon errichtete. Rover 800 (1986-1989) / Honda Legend (1986-1988) Diese Oberklassewagen sind ein interessantes Resultat der Zusammenarbeit von Rover- und Honda-Ingenieuren. Innen-Karosserie, Federungen und Teile des Antriebsstrangs waren in Modellen beider Marken identisch, das Karosserie- und Interieurdesign hingegen individuell. Im Werk Oxford wurde nicht nur der Rover 800, sondern für einen kurzen Zeitraum auch das Schwestermodell Honda Legend produziert. Der 800 war auch Teil einer unter dem Markennamen Sterling groß angelegten Export-Offensive in die USA. Diese viel intensivere Zusammenarbeit mündete in eine Blütezeit, in der Just-in-Time-Produktion sowie fortwährend optimierte Verfahren aus Japan im Werk Oxford Einzug hielten und so die Fahrzeugqualität signifikant verbesserten. Rover 75 (1999-2000) Der erste und einzige Rover, der vollständig im Besitz von BMW entwickelt wurde, war der elegante 75, das Produkt einer umfassenden Verbesserung der Qualität und dynamischen Ansprüche der Marke. Die Produktion wurde nach Longbridge in Birmingham verlagert und 2005 vorzeitig eingestellt. Zuvor hatte BMW Rover im Jahr 2000 verkauft. Allerdings leben Modellvariationen in China als Roewe und MGs weiter. MINI (2001-2006) Der neue MINI positionierte die Marke Mini neu: Ein größerer "Supermini" mit Premium-Anspruch sollte einen neuen Markt erobern - so wie es einst das Original getan hatte. Das gefeierte Design huldigte seinem Vorgänger und brachte es in Einklang mit zeitgemäßem und begeisterndem Flair. Nicht weniger Beifall gab es für das praktische und einfallreiche Interieur-Design sowie die Fertigungsqualität. Der MINI war der Vorreiter für eine neue Dimension an Individualisierungsmöglichkeiten, wie es sie in einem Kleinwagen noch nie gegeben hatte. Dieser Trend wird bis heute oft kopiert. Aus dem Stand wurden - anders als beim classic Mini - alle Verkaufsziele übertroffen. Im Jahr 2002 folgte ein MINI Cabrio. MINI (2006 bis heute) Die nächste MINI Generation entwickelte das Konzept aus dem Jahr 2001 mit einem größeren Raumangebot, mehr Raffinesse, moderneren - und nun hauptsächlich in Großbritannien produzierten - Motoren, besserer Ausstattung und größerer Auswahl weiter. Maßgeblichen Anteil daran hatten der im Jahr 2007 vorgestellte Kombi Clubman, 2012 das Coupé und der Roadster sowie der im selben Jahr präsentierte Clubvan. Eine neue Version des enorm beliebten Cabrios kam im Jahr 2007 auf den Markt. BMW Group - Bayerische Motoren Werke AG Petuelring 130 80788 München Deutschland Telefon: +49 (0)89 382 - 0 URL: <http://www.bmwgroup.de>

Pressekontakt

BMW Group

80788 München

bmwgroup.de

Firmenkontakt

BMW Group

80788 München

bmwgroup.de

Die Aktivitäten der BMW Group umfassen neben dem Automobilgeschäft die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Motorrädern sowie umfassende Finanzdienstleistungen für Privat- und Geschäftskunden: Automobile. Mit den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Motor Cars ist die BMW Group der einzige Automobilhersteller weltweit, der mit allen Marken und über alle relevanten Segmente hinweg eine reine Premiummarken-Strategie verfolgt, vom exklusiven Kleinwagen bis zur absoluten Top-Limousine. Motorräder. Auch bei den Motorrädern verfolgt die BMW Group eine Premiummarken-Strategie. Unser Anspruch: In den Bereichen Technologie, Umweltschutz und Sicherheit führende Produkte im oberen Segment der motorisierten Zweiräder zu entwickeln, zu produzieren und mit einem umfassenden Service im Markt zu betreuen. Finanzdienstleistungen. Wir verstehen Finanzdienstleistungen als Schlüsselfaktor in einer mobilen Welt. Hierbei setzen wir auf ein konzentriertes Produktportfolio, in dem wir jede Detailfrage mit Expertenwissen beantworten können. Unsere Tätigkeitsfelder im Einzelnen: Finanzierung und Leasing, Vermögensmanagement, Händlerfinanzierung, Flottengeschäft. Unsere weiteren Geschäftsbereiche: IT-Beratung und Systemintegration (Softlab GmbH) und Versicherungen (Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH). Die Unternehmenszentrale in München steuert die Aktivitäten der BMW Group weltweit. Im Vierzylinder am Olympiapark laufen die Fäden aus mehr als 150 Ländern zusammen.