

Der BMW/EMW 340

Das Auto der 1. Stunde der gesamtdeutschen Nachkriegsentwicklung

7. Treffen der 340`iger BMW / EMW Automobilfreunde in Dessau

Elegant und gediegen fährt sich auch heute noch der Wagen, der als 1. deutsche Nachkriegsentwicklung gilt. Das Auto, der 340`iger, hat seinen Ursprung in Eisenach am Fuß der geschichtsträchtigen Wartburg in Thüringen.

Die schwere Reiselimousine ist 1947 bis 1949 auf der Basis des BMW – Vorkriegsmodells 326 hervorgegangen und schmückt sich mit seiner unverwechselbaren wuchtigen Frontseite, der Motorhaube, lässt sich über ein Scharnier an der Wagenspitze weg vom Fahrerhaus öffnen. Die Türen für die Vordersitze öffnen nicht nach vorn, sondern nach hinten.

Neben dem horizontal gegliederten Grill und einem von außen bedienbaren Kofferraum weist er noch viele andere Änderungen gegenüber seinem Vorkriegsvorbild auf. Auffällig sind weiterhin der ausreichende Platz für die Insassen und die weiche Federung des 55/57 PS-Wagens, was jede Ausfahrt zum besonderen Erlebnis werden lässt.

Weitere Veränderungen und Besonderheiten im Vergleich zum Vorgängermodell sind:

- Neugestaltung des vorderen Kotflügels mit integrierten Scheinwerfern
- Reserverad innenliegend
- Drehstabfederung der Hinterachse
- 2 Fallstromvergaser (Solex, BVF und Jikov)
- großer gemeinsamer Luftfilter (nur EMW 340-2, somit 57 PS)
- Innenraumheizung
- durchgehende Sitzbänke vorn und hinten für BMW 340-2 und EMW 340-2
- leicht veränderte Schalttafel (Armaturenbrettanordnung)
- Lenkradschaltung (nur BMW 340-2 und EMW 340-2)
- 6-Zylinder-Motor mit 55/57 PS (BMW 340 und BMW 340-2)

Es ist einem Glücksumstand zu verdanken, dass das Eisenacher BMW-Werk nicht das gleiche Schicksal, wie so viele andere Wirtschaftsbetriebe in der sowjetischen Besatzungszone nach Kriegsende wiederfuhr.

Das Werk war teilzerstört. Viele Werksangehörige waren im Krieg geblieben oder sind mit den Patenten in Richtung Westen verzogen.

Jedoch verblieben viele Leistungsträger, die Konstruktionszeichnungen und viele Teile vor Ort. Aktivisten der 1. Stunde konnten die Sowjets davon überzeugen, dass das Werk in Eisenach Bestand haben sollte. Dafür baute man BMW-321 und BMW-326 aus Teilen zusammen, welche die Kriegszerstörungen überdauert hatten.

In Eisenach liegt die Wiege der BMW-Autoproduktion.

Nachfolgend sind die Stationen der Autoproduktion in Eisenach bis zum holprigen Wiederbeginn im Herbst 1945 aufgeführt:

- 12/1896 **FFE Fahrzeugfabrik Eisenach AG**
ab 1898 Wartburg Motorwagen
ab 1904 – 1914 und ab 1919 DIXI
- 05/1921 **Fahrzeugfabrik Eisenach, Zweigniederlassung der Gothaer Waggonfabrik AG**
bis 1927 – DIXI
ab 1927 – 1928 3/DA 15/1
- 11/1928 **Bayerische Motoren Werke AG**
ab 1928 – 1934 BMW 3/15
1930 – 1931 BMW – „Wartburg“
ab 1932 – 1934 BMW 3/20
ab 1934 – 1943 BMW 303, BMW-315, -319, -321, -326, -327, -328, (-325), -335
- 10/1945 Wiederinbetriebnahme als **BMW Werk**
auf sowjetischen Befehl ab 1945 BMW 321 und später BMW-326

Die Enteignung im Sommer 1945 durch die Sowjets kam dieser Entwicklung zuvor.

Nachdem die ersten Wagen die sowjetische Administration überzeugt hatten, wurde das Werk 1946 in die AWTOWELO AG, einen russischen Maschinenbaukonzern, eingliedert. Dies geschah genau am 13. August, einem Datum, welches später die deutsche Nachkriegsentwicklung nochmals prägnant veränderte.

In der Zeit wurden neben BMW-321 und BMW-326 auch BMW-327 hergestellt und die Weiterentwicklung des BMW-340 und dessen Nachfolger 340-2 betrieben.

Die weitere Geschichte der Eisenacher Automobilproduktion liest sich wie folgt:

- 06/1952 **VEB Automobilfabrik EMW Eisenach**, (EMW) Eisenacher Motorenwerke
EMW 340-2 und Varianten, auch EMW-327
Logowechsel: (BMW – EMW und Farbe blau zu rot zum 01.07.1952)
- 1953 **VEB Automobilwerk Eisenach (AWE)** (bis 4/1991)
EMW 340-2 und Varianten,
ab 1953 EMW 309 (IFA F9) (Ostdeutsche Pendant zum F89 bzw. F91)
ab 1956 Wartburg-311, -312, -313
ab 1966 353
ab 1988 1.3
bis 1956 EMW-Rennsportwagen, 1,5 Liter
- 09/1992 **Opel Adam AG**

Die Entwicklungsarbeiten für den 340`iger begannen 1947 in der AWTOWELO AG. Bereits im April 1948 waren 2 Prototypen hergestellt worden und im Februar 1949 wurde das Automobil als eigenständige Entwicklung in Brüssel ausgestellt und ab Oktober 1949 in die Serienproduktion überführt.

Von 1949 bis 195 wurden ca. 8.000 Stück BMW-340 und Varianten gebaut. Von 1951 bis 1955 verließen weitere BMW- 340 / BMW 340-2 und EMW 340-2 sowie Varianten des Fahrzeuges das Werk (ca. 13.000 Stück).

Der Markenwechsel vom BMW zum EMW zum 01.07.1952 wurde durch den Patentstreit zwischen den nunmehr in München ansässigen BMW-Werken und der AWTOWELO AG herbeigeführt.

Baugleich wurden die Wagen nunmehr als EMW gefertigt. Die einzigen Änderungen bestanden im Namen- und Logowechsel. Die 2 blauen BMW-Viertelkreise tauschte man durch rote Viertelkreise aus.

Der Verkaufspreis der Limousine 340 bzw. 340-2 betrug 15.000,00 DM (Mark der DDR), was dem 40-fachen des Durchschnittseinkommens von 1952 entsprach.

Es gab folgende Variantenbezeichnungen:

(Produktionszahlen werden schwankend angegeben)

340 – 1	Sportwagen, 2-Sitzer (nur als Prototyp bekannt)	
340 – 2	Limousine,	ca. 18.672 Stück
340 – 3	Lieferwagen,	ca. 843 Stück
340 – 4	Sanitätswagen,	ca. 532 Stück
340 – 5	Fahrgestelle für Sonderaufbauten,	ca. 659 Stück
340 – 6	(nicht bekannt)	
340 – 7	Kombi,	ca. 364 Stück

Insgesamt waren 8 verschiedene Karosserievarianten geplant. Dazu gehören ein 2-Sitzer-Cabriolet und ein 4-Sitzer-Cabriolet. Die Fahrgestelle wurden im Karosseriewerk Halle / Saale beispielsweise als Pritschenwagen oder als Viehtransporter, aber auch als Leichenwagen komplettiert.

Ein großer Teil der Wagen wurde auch exportiert.

Neben dem Export nach Westdeutschland gingen Autos in den Export in folgende Länder:

- nach Belgien, nach Luxemburg und in die Niederlande
- nach Dänemark, nach Finnland und nach Norwegen
- in die Schweiz und nach Griechenland
- in die Sowjetunion, nach Polen und in weitere „Ostblockländer“
- sowie nach Peru (Einzelstücke), nach Venezuela, nach Angola und nach Indonesien (auch als Rechtslenker)

Typische Karosseriefarben waren:

- schwarz, grau, weiß, lindgrün, rot und hellblau
- Fahrzeuge für den Export wurden auch zweifarbig lackiert.

Heute existieren nach vorsichtigen Schätzungen ca. noch 120 bis 150 Fahrzeuge, wovon etwa für den öffentlichen Straßenverkehr noch ca. 80 fahrbereit sind oder mit mehr oder weniger Aufwand fahrbereit gemacht werden können.

Es gibt eine eingeschworene Fan-Gemeinde, die sich in der Vergangenheit bereits 6 mal an verschiedenen Orten zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch und zum geselligen Beisammensein zusammengefunden haben.

Das letzte Treffen fand in Dresden 2014 unter dem Motto „über 7 Brücken“ statt. Dabei waren vierzig 340`iger.

Das 7. BMW / EMW 340`iger Treffen wird in Dessau / Wörlitz vom 26. bis zum 28. August 2016 stattfinden.

Für die Organisatoren der Veranstaltung wurde ein Staffelstab in Form eines typischen „Schrauberpokals“ geschaffen, der nach der Veranstaltung weiter gegeben wird.

Ein Logo zu der Veranstaltung in Dessau bildet den Wiedererkennungsrahmen für alle Aktivitäten.

Am Freitagabend treffen sich alle 340`iger - Freunde in Wörlitz zum Wiedersehen und zum Erfahrungsaustausch.

Am nächsten Tag, am Samstag, wird Technik und Natur durch die gemeinsame Autofahrt verbunden. So führt die geplante Route durch den Hohen Fläming sowie am Bauhaus und am Technikmuseum Hugo Junkers“ vorbei. Im Museum wird über die F 13 und JU 52 sowie über weitere Erfindungen von Prof. Junkers informiert.

Ein weiteres Highlight soll die Aufstellung zum Gruppenbild in der Baggerstadt Ferropolis bei Gräfenhainichen sein.

Wir freuen uns auf eine schönes 340`iger Treffen in Dessau mit vielen Autofreunden. Interessierte sind eingeladen, um sich die schönen Fahrzeuge mittags vor dem Technikmuseum anzusehen.

Quelle: Prof. Dr. Ing. Gerd Förster