


---

**E.M.W.  
Eisenacher Motoren-Werke  
1951 – 1955**

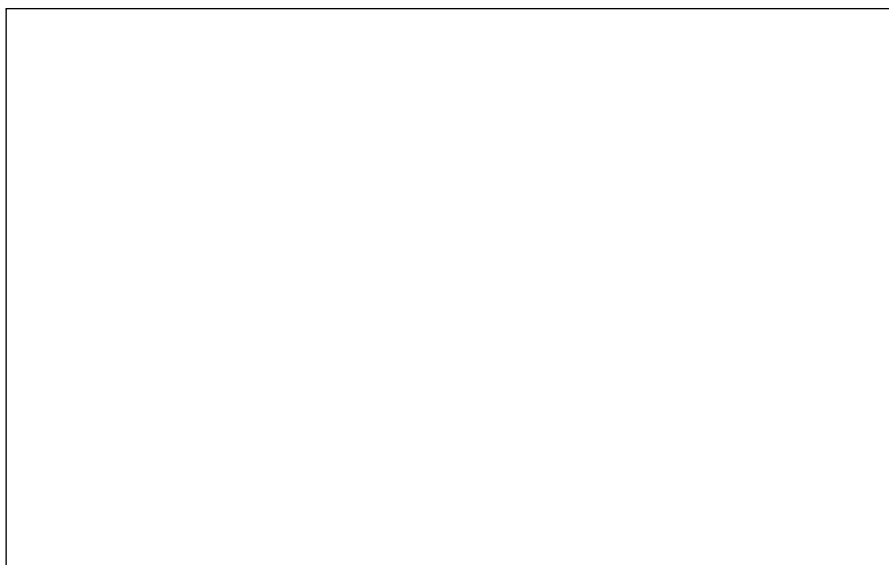
---

**ENTWURF**

VEB Automobilwerk Eisenach, Zehn Jahre VEB; Eigenverlag um 1956: Erst Zustimmung durch SMAD (Marschall Sukow: Befehl 93 Erteilt Produktionsaufnahme des BMW 321 und des Motorrades R 35) Am 15. September 1946 wird das Werk als Teilbetrieb in die SAG Awtowelo eingegliedert. neue Baumuster 340 und Sportkabriolett 327; Am 5. Juni 1952 Rückgabe als VEB. gleiche Produktion geht weiter, dann Übernahme des F 9 vom VEB Audi, Zwickau, auch als Kombi,

Auf der E.M.W 340 PKW-Ausführung war auch eine Lieferwagen version zu erwerben mit der Typenbezeichnung "340-3". Es wurde eine Sechszylinder-2-l-Maschine benutzt.

KUV 1952 9 114 - 29.4.) Nicht mehr Ostzonen-BMW sondern jetzt EMW. Trotz der bereits am 11.10.1949 handelsgerichtlich erfolgten Auflösung der Zweigniederlassung Eisenach der Bayerischen Motoren Werke A.G. trugen die dort hergestellten Automobile bisher unverändert die Fabrikbezeichnung BMW. Diese unrichtige Her-



stellerbezeichnung bot häufig - auch in der Presse - Anlaß zur Verwechslungen. Vor kurzem ist in dieser Hinsicht eine Aenderung eingetreten. Die Erzeugnisse des Eisenacher Werkes sind jetzt endgültig auf EMW umbenannt.

Lao 1956 4 161 - 11.4.) Blick über den eisernen Vorhang: ... Bei dieser Gelegenheit sei auch noch informatorisch auf das Pkw-Bauprogramm der Ostzone hingewiesen. Da ist der Horch "Sachsenring" mit 2,4-Liter-Sechszylindermotor von 80 PS bei 4250 U/min, der 140 km/Std laufen soll. Ferner fertigt Audi (Zwickau) mit dem P 70 einen Kleinwagen mit kunststoffkarosserie, Eisenach den Typ "Wartburg", der in vielen einzelheiten der westdeutschen DKW-Sonderklasse gleicht. (BILD H 3 A mit H-Signet; EM 4-20; Framo mit rundem Kotflügel und integrierten Scheinwerfer und IFA-Logo; G 5; Framo V 901/2-Z-Fahrgestell)

TSP 2.Juni 1990) Eisenacher Autowerk nun GmbH. Das Automobilwerk Eisenach (AWE) ist seit gestern eine GmbH. Die DDR-Regierung hat ein Kostensenkungsprogramm des Autowerkes weitgehend akzeptiert und zunächst für 1990 Zuschüsse bereitgestellt. Sie sollen helfen, die Produktion des Modells Wartburg 1.3, das einen VW-Motor hat, wirtschaftlich zu machen. Der Preis werde nach der Währungsreform zwischen 12000 und 14000 DM liegen. Geschäftsführer Wolfram Liedtke sagte, dazu sei auch eine weitgehende Rationalisierung in den 3600 Zulieferbetrieben erforderlich.

Die oberen drei Bilder zeigen den EMW 340/2, den es von 1949 bis 1955 als viertürige Limousine, ab 1951 auch als Kombi- und Lieferwagen gab. Auch in der DDR ist dieses Modell sehr rar geworden.

Darunter ein EMW 342, wie er auf der Leipziger Herbstmesse 1951 vorgestellt wurde. In Serie ging der Wagen in dieser Ausführung indessen nicht. Links ein EMW 327/2, wie das Cabrio offiziell genannt wurde. This model was pro-

duced from 1949 to 1955 and exported in small numbers to Scandinavian countries. Der Wagen oben ist ein AWE-Rennsport-Zweisitzer, Nachfolger des guten alten Eisenacher Zweiliter-Sechszylinders. Er gehört heute einem privaten Besitze in der DDR. Darunter der „Renn-kollektiv“ 1952, wie er von Eisenach damals zum Avusrennen geschickt wurde. Der ab 1945 in Eisenach hergestellte BMW 321 unterschied sich zunächst in keinem Detail vom Vorkriegs-Modell. Zwei elegante Limousinen, wie sie auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1951 gezeigt wurden - noch unter dem BMW-Markenzeichen. Hatte man dem Wagen links, als Modell 343 vorgestellt, eine anonyme Kühlerpartie gegeben, brillierte der 342 wieder mit dem traditionellen BMW-Grill. Beide Wagen gingen nicht in Serie.

AutomobilChronik 1977 9 35) Im Frühjahr 1945 gab es keine deutsche Industrie mehr. Kein Mensch dachte bei uns an den Automobilbau. In Eisenach wie in München, den beiden Produktionsstätten der Bayerischen Motorenwerke, rührte sich kein Werkzeug. Wie's in München weiterging, ist oft - auch in diesem Heft - berichtet worden. Aber was tat sich in Eisenach, als die Stunde Null vorüber war?

Eisenach: Versuch, zu überleben

In der ersten Besatzungsphase von April bis Juni 1945 hatten die Amerikaner Thüringen besetzt. Als sie sich nach Westen zurückzogen, um die von den Siegermächten ausgearbeiteten Demarkationslinien, wie es so schön heißt, zu fixieren, packten in dumpfer Erwartung dessen, was sie zu erwarten hatten, auch die verbliebenen Leiter der Eisenacher BMW-Werke schnell ihre Koffer. Als die Russen Quartier bezogen, schien die Wiederaufnahme der Automobilproduktion nie wieder möglich.

Wie in München, fing man auch in Eisenach durch die Herstellung von Kochtöpfen und Handwagen an, Arbeit und Brot für 200 Mitarbeiter zu schaffen. An Autos war nicht zu denken, zumal die Werksanlagen, die im Kriege zur Rüstungsproduktion umfunktioniert worden waren, zur Gänze demontiert werden sollten. Offenbar aber gab es einige recht optimistische Männer in Eisenach, die nach wie vor an

eine Wiederaufnahme der Fahrzeugfertigung zu hoffen wagten; sie montierten aus Restbeständen eine Handvoll BMW 321 zusammen, um den Beweis anzutreten, wozu man noch in der Lage war. Die Besatzungsbehörden schienen beeindruckt - die begonnene Demontage wurde gestoppt, und man kurbelte die Herstellung weiterer Exemplare des 321 an. Im Oktober 1945 konnte man wieder von einer Serienherstellung - wenn auch bescheidensten Umfangs - sprechen. Bis Jahresende hatte man genau 68 Wagen gebaut. Ihre technischen Daten entsprachen genau jenen des Vorkriegs-321: Sechszylindermotor in ohv-Bauart, 66 x 96 mm, 1971 ccm Hubraum. 45 PS bei 3750/min. Der Solex-Vergaser Typ 30 BHV wies eine zuschaltbare Sparvorrichtung auf. Das Vierganggetriebe war im 3. und 4. Gang synchronisiert. Wie auch beim BMW 327 war das Fahrgestell ein Tiefbett-Kastenrahmen mit vorderer Einzelradaufhängung an Querblattfedern und Lenkarmen mit Stoßdämpfern, hinten gab es eine Starrachse an Halbelliptikfedern. Auch die hydraulische Fußbremse, die Zahnstangenlenkung, die Zentralschmierung, die Reifendimension 5.50 X 16 sowie Radstand von 2750 mm und Spur 1300 mm entsprachen dem Vorkriegs-Original. Der Eisenacher 321 lief 115 km/h.

Schon 1946 wurde das Eisenacher BMW-Werk dem neugegründeten Industrieverband SAG Autowelo eingegliedert. Die Fertigung des 321 setzte man bis 1948 fort; die Gesamtzahl der Wagen betrug 4600 Stück, davon verließen allein 2000 im Jahre 1947 das Werk. Auch die Produktion von Motorrädern (R 35) hatte man wieder aufgenommen.

Den Nachfolger des 321 hatte man schon parat, als 1948 ein anderer Oldie sein Revival feierte: der Typ 327. Aber er brachte es auf keine großen Stückzahlen. Das 327/2 getaufte Cabriolet brachte es 1948 noch auf 17 Exemplare, und in den nachfolgenden Jahren dürften es keine 1000 gewesen sein, die von diesem Evergreen in Eisenach fabriziert wurden. Auf den ersten Blick glichen diese Cabriolets und Coupes (letzteres hieß 327/3) ihren Vorkriegs-Originalen aufs Haar. Nur die Sitze waren etwas

anders, nämlich schmaler. Dann waren die Seitenteile der Motorhaube fest mit den Karosseriefanken verbunden, und die Instrumente waren die des Typs 340, der die Nachfolge des 321 antrat. Das Lenkrad mit seinen vier Speichen glich dem des BMW 335, die Räder wiesen größere Radkappen auf. Die Maschine leistete 55 PS - die heiße 328er-Version gab es nicht. Das Getriebe war das bekannte Hurth-Aggregat mit Freilauf. Die Hinterachsübersetzung betrug 3,9:1. Der 327/2 wurde bis 1955 angeboten; das Coupe 327/3 bekam zuletzt noch eine ungeteilte Frontscheibe. Die Karosserie dieses Wagens wurde übrigens in jenen Betrieben gefertigt, die vor 1945 unter dem Namen Gläser Weltberühmtheit erlangt hatten.

Den Typ 340 gab es von 1949 bis 1955. Rein technisch entsprach er dem Vorkriegs-BMW vom Typ 326 - doch hatte man ihm eine neue Karosserie mit eingebauten Scheinwerfern verpaßt. Der bekannte Sechszylinder war mit zwei Fallstrom-Vergasern bestückt wie beim 327/2. Das Hurth-Getriebe des 340 war an der Lenksäule zu schalten. Normalerweise lieferte Eisenach den 340 als viertürige Limousine; Cabriolets gab es nicht. Wohl aber Kombiwagen, Lieferwagen mit Holzaufbau und Krankenwagen. Es dürften so um die 6000 Stück des 340 gebaut worden sein.

Und das Fahrzeug hieß nicht mehr BMW, sondern EMW. Man verwendete zwar das alte Markenzeichen des Münchener Stammhauses, nur ersetzte man die blauen Sektoren in der Mitte des Emblems durch rote. Natürlich gab es Schwierigkeiten in dieser Hinsicht, vor allem bei Fahrzeugen, die in den Export gingen. Auf den Motorblöcken wurden die beiden äußeren Bögen des B weggeschliffen, um eine Art E zu erhalten, und diese Aufgabe fiel meist den Importfirmen im Ausland zu. Wagen, die in die Schweiz gingen, mußten sogar einen anderen Grill, etwa nach Jaguar-Vorbild, erhalten. Über das Material beklagte man sich bei den EMW-Wagen kaum, nur ließ die Fertigungs-Qualität zu wünschen übrig. Viele wurden nach Norwegen, Finnland und Dänemark verkauft. Die Importgesellschaft in Kopenhagen ließ fast jeden Wagen teilweise zerlegen, im Detail kontrollie-

ren und wieder zusammenbauen, um Reklamationen von vornherein einzuschränken.

In den fünfziger Jahren wurden auf den Leipziger Messen immer wieder neue Prototypen des EMW 340 gezeigt, doch 1955 war Schluß mit der traditionellen Konzeption. Eisenach begann, eigene Wege zu gehen. Vorher zeigte man sich aber noch im Sport aktiv und griff wie in Westdeutschland - auf bewährtes Vorkriegsmaterial zurück. Auf einem EMW auf BMW-328-Basis beteiligte sich Paul Greifzu noch 1952 beim Avusrennen, und 1953 bauten die Eisenacher auch einen 1,5-Liter-Wagen mit dem Namen AWE Rennsport. Dieser Sechszylinder (66 x 73 mm) war auf 9,5:1 verdichtet, hatte zwei obenliegende Nockenwellen, Magnet-Doppelzündung und drei Flachstrom-Vergaser und leistete 135 PS bei 7000 Touren. Dazu gab es ein vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Sperrdifferential, Rohrrahmen mit Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern vorn und eine Doppelgelenkachse nach De-Dion-Art hinten mit längs liegenden Drehstäben und Teleskopstoßdämpfern. Der 550 kg leichte Wagen ging an die 235 km/h. Mit diesem Wagen trat damals Edgar Barth öfter an. Doch nach der Saison 1956 stellte man bei Autowelo alle Wettbewerbsaktivitäten ein. Ein letztes Stück verbindende Tradition zur einstigen Mutter-Marke BMW mit ihrem sportlichen Image war verschwunden.

Mit Bristol lebte das alte Erbe noch etwas weiter; die Engländer mochten von dem bewährten Zwei-Liter-Sechszylinder so schnell nicht lassen. Den Typ 405 mit 66/96-mm-Motor gab es bis Ende 1958. Zu dieser Zeit hatten sich sowohl Eisenach wie München längst von diesem Motor getrennt. Der letzte 1971-ccm-Motor saß im 501 B, der im Herbst 19-55 vom 2, l-Liter abgelöst wurde, der zwar im Grunde keine Neukonstruktion darstellte, aber doch an der Seite des Achtzylinders eine neue Ära verkündete. Wie es in Eisenach weiterging, gehört zum Kapitel Wartburg und ist eine gänzlich andere Geschichte. Ib Jensen

VEB Automobilwerk Eisenach, Zehn Jahre VEB; Eigenverlag um 1956:

Erst Zustimmung durch SMAD (Marschall Sukow: Befehl 93 Erteilt Produktionsaufnahme des BMW 321 und des Motorrades R 35) Am 15. September 1946 wird das Werk als Teilbetrieb in die SAG Awtowelo eingegliedert. neue Baumuster 340 und Sportkabriolett 327; Am 5. Juni 1952 Rückgabe als VEB. gleiche Produktion geht weiter, dann Übernahme des F 9 vom VEB Audi, Zwickau, auch als Kombi,

Lao 1956 4 161 - 11.4.) Blick über den eisernen Vorhang: ... Bei dieser Gelegenheit sei auch noch informatorisch auf das Pkw-Bauprogramm der Ostzone hingewiesen. Da ist der Horch "Sachsenring" mit 2,4-Liter-Sechszylindermotor von 80 PS bei 4250 U/min, der 140 km/Std laufen soll. Ferner fertigt Audi (Zwickau) mit dem P 70 einen Kleinwagen mit kunststoffkarosserie, Eisenach den Typ "Wartburg", der in vielen Einzelheiten der westdeutschen DKW-Sonderklasse gleicht. (BILD H 3 A mit H-Signet; EM 4-20; Framo mit rundem Kotflügel und integrierten Scheinwerfer und IFA-Logo; G 5; Framo V 901/2-Z-Fahrgestell)

TSP 2.Juni 1990) Eisenacher Autowerk nun GmbH. Das Automobilwerk Eisenach (AWE) ist seit gestern eine GmbH. Die DDR-Regierung hat ein Kostensenkungsprogramm des Autowerkes weitgehend akzeptiert und zunächst für 1990 Zuschüsse bereitgestellt. Sie sollen helfen, die Produktion des Modells Wartburg 1.3, das einen VW-Motor hat, wirtschaftlich zu machen. Der Preis werde nach der Währungsreform zwischen 12000 und 14000 DM liegen. Geschäftsführer Wolfram Liedtke sagte, dazu sei auch eine weitgehende Rationalisierung in den 3600 Zulieferbetrieben erforderlich.

Die oberen drei Bilder zeigen den EM W 340/2, den es von /949 bis 1955 als viertürige Limousine, ab 1951 auch als Kombi- und Lieferwagen gab. Auch in der DDR ist dieses Modell sehr rar geworden.

Darunter ein EMW 342, wie er auf der Leipziger Herbstmesse 1951 vorge-

stellt wurde. In Serie ging der Wagen in dieser Ausführung indessen nicht.

Links ein EMW327/2, wie das Cabrio offiziell genannt wurde. This model was produced from 1949 to 1955 and exported in small numbers to Scandinavian countries.

Der Wagen oben ist ein AWE-Rennsport-Zweisitzer, Nachfolger des guten alten Eisenacher Zweiliter-Sechszylinders. Er gehört heute einem privaten Besitzer in der DDR. Darunter der „Renn-kollektiv“ 1952, wie er von Eisenach damals zum Avusrennen geschickt wurde.

Der ab 1945 in Eisenach hergestellte BMW 321 unterschied sich zunächst in keinem Detail vom Vorkriegs-Modell.

Zwei elegante Limousinen, wie sie auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1951 gezeigt wurden - noch unter dem BMW-Markenzeichen. Hatte man dem Wagen links, als Modell 343 vorgestellt, eine anonyme Kühlerpartie gegeben, brillierte der 342 wieder mit dem traditionellen BMW-Grill. Beide Wagen gingen nicht in Serie.

AutomobilChronik 1977 9 35) Im Frühjahr 1945 gab es keine deutsche Industrie mehr. Kein Mensch dachte bei uns an den Automobilbau. In Eisenach wie in München, den beiden Produktionsstätten der Bayerischen Motorenwerke, rührte sich kein Werkzeug. Wie's in München weiterging, ist oft - auch in diesem Heft - berichtet worden. Aber was tat sich in Eisenach, als die Stunde Null vorüber war?

Eisenach: Versuch, zu überleben

In der ersten Besatzungsphase von April bis Juni 1945 hatten die Amerikaner Thüringen besetzt. Als sie sich nach Westen zurückzogen, um die von den Siegermächten ausgearbeiteten Demarkationslinien, wie es so schön heißt, zu fixieren, packten in dumpfer Erwartung dessen, was sie zu erwarten hatten, auch die verbliebenen Leiter der Eisenacher BMW-Werke schnell ihre Koffer. Als die Russen Quartier bezogen, schien die Wiederaufnahme der Automobilproduktion nie wieder möglich.

Wie in München, fing man auch in Eisenach durch die Herstellung von

Kochtöpfen und Handwagen an, Arbeit und Brot für 200 Mitarbeiter zu schaffen. An Autos war nicht zu denken, zumal die Werksanlagen, die im Krieg zur Rüstungsproduktion umfunktioniert worden waren, zur Gänze demontiert werden sollten. Offenbar aber gab es einige recht optimistische Männer in Eisenach, die nach wie vor an eine Wiederaufnahme der Fahrzeugfertigung zu hoffen wagten; sie montierten aus Restbeständen eine Handvoll BMW 321 zusammen, um den Beweis anzutreten, wozu man noch in der Lage war. Die Besatzungsbehörden schienen beeindruckt - die begonnene Demontage wurde gestoppt, und man kurbelte die Herstellung weiterer Exemplare des 321 an. Im Oktober 1945 konnte man wieder von einer Serienherstellung - wenn auch bescheidensten Umfangs - sprechen. Bis Jahresende hatte man genau 68 Wagen gebaut. Ihre technischen Daten entsprachen genau jenen des Vorkriegs-321: Sechszylindermotor in ohv-Bauart, 66 x 96 mm, 1971 ccm Hubraum, 45 PS bei 3750/min. Der Solex-Vergaser Typ 30 BHV wies eine zuschaltbare Sparvorrichtung auf, das Vierganggetriebe war im 3. und 4. Gang synchronisiert. Wie auch beim BMW 327 war das Fahrgestell ein Tiefbett-Kastenrahmen mit vorderer Einzelaufhängung an Querblattfedern und Lenkarmen mit Stoßdämpfern, hinten gab es eine Starrachse an Halbelliptikfedern. Auch die hydraulische Fußbremse, die Zahnstangenlenkung, die Zentralschmierung, die Reifendimension 5.50 X 16 sowie Radstand von 2750 mm und Spur 1300 mm entsprachen dem Vorkriegs-Original. Der Eisenacher 321 lief 115 km/h.

Schon 1946 wurde das Eisenacher BMW-Werk dem neugegründeten Industrieverband SAG Autowelo eingegliedert. Die Fertigung des 321 setzte man bis 1948 fort; die Gesamtzahl der Wagen betrug 4600 Stück, davon verließen allein 2000 im Jahre 1947 das Werk. Auch die Produktion von Motorrädern (R 35) hatte man wieder aufgenommen.

Den Nachfolger des 321 hatte man schon parat, als 1948 ein anderer Oldie sein Revival feierte: der Typ 327. Aber er brachte es auf keine großen Stückzah-

len. Das 327/2 getaufte Cabriolet brachte es 1948 noch auf 17 Exemplare, und in den nachfolgenden Jahren dürften es keine 1000 gewesen sein, die von diesem Evergreen in Eisenach fabriziert wurden. Auf den ersten Blick glichen diese Cabriolets und Coupes (letzteres hieß 327/3) ihren Vorkriegs-Originalen aufs Haar. Nur die Sitze waren etwas anders, nämlich schmaler. Dann waren die Seitenteile der Motorhaube fest mit den Karosserieflanken verbunden, und die Instrumente waren die des Typs 340, der die Nachfolge des 321 antrat. Das Lenkrad mit seinen vier Speichen glich dem des BMW 335, die Räder wiesen größere Radkappen auf. Die Maschine leistete 55 PS - die heiße 328er-Version gab es nicht. Das Getriebe war das bekannte Hurth-Aggregat mit Freilauf. Die Hinterachsübersetzung betrug 3,9:1. Der 327/2 wurde bis 1955 angeboten; das Coupe 327/3 bekam zuletzt noch eine ungeteilte Frontscheibe. Die Karosserie dieses Wagens wurde übrigens in jenen Betrieben gefertigt, die vor 1945 unter dem Namen Gläser Weltberühmtheit erlangt hatten.

Den Typ 340 gab es von 1949 bis 1955. Rein technisch entsprach er dem Vorkriegs-BMW vom Typ 326 - doch hatte man ihm eine neue Karosserie mit eingebauten Scheinwerfern verpaßt. Der bekannte Sechszylinder war mit zwei Fallstrom-Vergasern bestückt wie beim 327/2. Das Hurth-Getriebe des 340 war an der Lenksäule zu schalten. Normalerweise lieferte Eisenach den 340 als viertürige Limousine; Cabriolets gab es nicht. Wohl aber Kombiwagen, Lieferwagen mit Holzaufbau und Krankenwagen. Es dürften so um die 6000 Stück des 340 gebaut worden sein.

Und das Fahrzeug hieß nicht mehr BMW, sondern EMW. Man verwendete zwar das alte Markenzeichen des Münchener Stammhauses, nur ersetzte man die blauen Sektoren in der Mitte des Emblems durch rote. Natürlich gab es Schwierigkeiten in dieser Hinsicht, vor allem bei Fahrzeugen, die in den Export gingen. Auf den Motorblöcken wurden die beiden äußeren Bögen des B weggeschliffen, um eine Art E zu erhalten, und diese Aufgabe fiel meist den Importfirmen im Ausland zu. Wagen, die in die Schweiz gingen, mußten sogar ei-

nen anderen Grill, etwa nach Jaguar-Vorbild, erhalten. Über das Material beklagte man sich bei den EMW-Wagen kaum, nur ließ die Fertigungs-Qualität zu wünschen übrig. Viele wurden nach Norwegen, Finnland und Dänemark verkauft. Die Importgesellschaft in Kopenhagen ließ fast jeden Wagen teilweise zerlegen, im Detail kontrollieren und wieder zusammenbauen, um Reklamationen von vornherein einzuschränken.

In den fünfziger Jahren wurden auf den Leipziger Messen immer wieder neue Prototypen des EMW 340 gezeigt, doch 1955 war Schluß mit der traditionellen Konzeption. Eisenach begann, eigene Wege zu gehen. Vorher zeigte man sich aber noch im Sport aktiv und griff - wie in Westdeutschland - auf bewährtes Vorkriegsmaterial zurück. Auf einem EMW auf BMW-328-Basis beteiligte sich Paul Greifzu noch 1952 beim Avusrennen, und 1953 bauten die Eisenacher auch einen 1,5-Liter-Wagen mit dem Namen AWE Rennsport. Dieser Sechszylinder (66 x 73 mm) war auf 9,5:1 verdichtet, hatte zwei obenliegende Nockenwellen, Magnet-Doppelzündung und drei Flachstrom-Ver-gaser und leistete 135 PS bei 7000 Touren. Dazu gab es ein vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Sperrdifferential, Rohrrahmen mit Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern vorn und eine Doppelgelenkachse nach De-Dion-Art hinten mit längsliegenden Drehstäben und Teleskopstoßdämpfern. Der 550 kg leichte Wagen ging an die 235 km/h. Mit diesem Wagen trat damals Edgar Barth des öfteren an. Doch nach der Saison 1956 stellte man bei Autowelo alle Wettbewerbsaktivitäten ein. Ein letztes Stück verbindende Tradition zur einstigen Mutter-Marke BMW mit ihrem sportlichen Image war verschwunden.

Mit Bristol lebte das alte Erbe noch etwas weiter; die Engländer mochten von dem bewährten Zwei-Liter-Sechszylinder so schnell nicht lassen. Den Typ 405 mit 66/96-mm-Motor gab es bis Ende 1958. Zu dieser Zeit hatten sich sowohl Eisenach wie München längst von diesem Motor getrennt. Der letzte 1971-ccm-Motor saß im 501 B, der im Herbst 1955 vom 2,1-Liter abgelöst wurde, der zwar im Grunde keine

Neukonstruktion darstellte, aber doch an der Seite des Achtzylinders eine neue Ära verkündete. Wie es in Eisenach weiterging, gehört zum Kapitel Wartburg und ist eine gänzlich andere Geschichte. Ib Jensen