

Ikke EMW, men BMW

Tekst og foto: Reidar Bakke

"Er dette en BMW eller en EMW?" Det spørsmålet har Erik Gjermundsen fått mange ganger. Når han svarer at det er en BMW har kommentarene som oftest kommet kjapt: "Ja, for det var en som het EMW, men den var mye dårligere. Det er lett å bli forvirret her. Forklaringen finner du på de to neste sidene.



Bilens første eier, Leif Hågensen, sammen med familie på en utflukt en gang i 1950-årene.

ERIK GJERMUNDSEN FRA Beadefiskestad ble veteranbilerer for fjerde gang i 1980 da han anskaffet denne 1952-modell BMW 340-2. Den ble produsert i Eisenach i daværende Øst-Tyskland 12. februar 1952 og importert av Leif Hågensen fra Halden som fikk den registrert 12. juni samme år. Han betalte kr. 18.500 for bilen, ei Folke-

vognbille for eksempel kostet bare kr. 4.500.

ALLEREDE I 1955 ble bilen overført av sinne n. Arne, også bosatt i Halden, som registrerte den 23. desember samme år. For 3. gang skifter bilen eier, da Olav Bjørshol, også fra Halden, kjøpte og registrerte den 5. juni 1973. Peter Parmar, også

fra Halden, ble 4. eier da han kjøpte og registrerte den 26. juni 1978.

ETTER ETT ÅR ble bilen avskjeflet og satt borte på en lue på 14-avler hvor den ble stående til 1980 da den ble avvertet til salg i lokalavisen. Erik, som da var på jakt etter et brukbart restaureringsobjekt, syntes bilen

var interessant, i motsetning til mange andre i hans bekjent skapstovers som mente at han heller burde søke på en annen bil. Da gang som i dag er Østfold kjent som "Ansatfylket" med massevis av flotte 1950-1960- og 1970-tallere, spesielt i Fredrikstad, Sarpsborg og Halden med distriktene rundt.

ERIK HADDE MIDLERTEID bestemt seg. Denne bilen skulle han ta hånd om. Han var da en ung mann på 21 år og måtte betale kr. 19.000 for å bli neste eier. BMW'en ble plukket ned og karosseri og interiør ble restaurert. Motor og drivverk var slitte, men fungerte likevel bra. I løpet av en 10-årsperiode ble det foretatt ytterligere utbe-

dringer. Bl.a. fikk motoren en overbaling. På grunn av det er bilens gang som var nesten lik 0 ble denne jobben lite av en prøvelse, da mange deler måtte lages på nytt.

ETTER AT BILEN ble restaurert hadde familien mange hyggelige turer med den, bl.a. en tur til Berlin og Eisenach. Siden

1995 og frem til idag har den nesten ikke vært borte. Ved første gangs registrering fikk bilen nummeret B 16814, senere AA 14795 og nå altså B 1952.

SELV OM ERIK satser på å beholde bilen, er det Messerschmitt og BMW Isotta som er den store interessen i dag.

REPSERTASJE OM DISSE finner du også i dette nummeret.



FORHISTORIEN TIL BMW starter i 1898 i byen Eisenach som ligger i sør-øst Tyskland, da det ble startet bilproduksjon. Wartburg ble navnet på den første bilen, kalt opp etter slottet på fjellet som Eisenach ligger i skyggen av. Firmaet produserte opprinnelig flymotorer allerede fra 1916 og disse fikk navnet BMW (Bayerische Motoren Werke). Som kjent produserte BMW også motorsykler.

BMW ØNSKET Å ekspandere og kjøpte derfor opp Dixi-fabrikken i Eisenach i 1928. Det var da inngått avtale med Austin i England om å lisensprodusere deres lille Austin Seven under navnet Dixi. På begynnelsen av 1930-tallet var tiden inne for å konstruere nye og mer moderne modeller, og type 303 ble

lansert. Med volum på 1.173 ccm utviklet den 30 hk (se bilde).

DEN ANDRE VERDENSKRIG satte en effektiv stopper for sivil bilproduksjon. BMW-fabrikken ble bombet av de allierte, og like etter krigen ble som kjent Tyskland delt i to. Det bevirket at Eisenach ble liggende i DDR (Deutsche Demokratiske Republik) og staten konfiskerte fabrikken. Allerede i september 1945 larne russene (ved hjelp av mange motvillige tyskere) å starte opp med ny bilproduksjon, der ble 321 som var identisk med forkrigsmodellen. I 1948 ble det utviklet en ny modell, 340, som var basert på 326-modellen (se bilde). Ordinær produksjon kom i gang i 1949.

I 1952 HADDE BMW i München utviklet en modell som skulle få modellnavnet BMW 340. Da oppsto den situasjon at to forskjellige fabrikk produserte biler med samme navn. Etter noen runder i rettsapparatet endte det med at den opprinnelige bilfabrikken i Eisenach måtte endre navnet til EMW (Eisenach Motoren Werke), og det skjedde 7. juni 1952. BMW-logoen ble beholdt, men med en E i stedet B. Fargen ble også forandret fra Bayerns blå-hvite til Tübingens rød-hvite. 340-modellen ble produsert til 1955, og fra 1953 ble IFA med 2-taksmotor også produsert. I 1955 dukket Wartburg-navnet opp igjen, og den modellen ble produsert frem til 1991.



Dixi 3/15 PS (1927-1929).



BMW 3/15 PS (1929-1931).



BMW's første bil med 6-sylindret motor, type 303, ble satt i produksjon i 1933. (1933-1937.) Det er ikke så lett å se det på dette lille bildet, men modellen ble spesielt markert ved at den så velkjente 2-delta, vertikale BMW grillen begynte å ta form. Fra 1959/60 og frem til dagens modeller er der fortsatt elementer igjen av denne.



Fargjengeren til BMW 340, BMW 326, i 4-dørs cabrioletversjon (1936-1941).



Spesifikasjoner BMW 340-2
Motor: 6-sylindret, tappventilt, vann-avkjølt rekkemotor. Boring/slaglengde: 66/96 mm. Volum: 1972 ccm. Effekt: 55 hk v/3750 o/min, 4-lagret veivaksel. Kompresjon: 6.1:1. Fargasser: To enkle Solex 32 fallfargassere. Gir: 4-trinns manuell med gispak på rattstammen, frihjul på 1. og 2. gir. Batteri: 6 volt. Chassis: Separat ramme, tverrstilt bladforan, stiv aksling med 2 meter lange torsjonsstaver bak. Dekk: 5.50 x 16". Mål og vekt: Akselavstand 283 cm, lengde 473 cm, bredde 176 cm, høyde 153 cm, nettovekt 1280 kg. Smøresystem: Bilen har sentralsmøreanlegg. Oljen påfylles i en 1/2 liters kopp foran i motorrammet. Et pedaltrykk ved hver 100 kilometer sørger for smøring av 8-10 smørepunkter.

1952 BMW



1 og 2:

Kjøpeen gir ramslig plass til fem personer. Selv en restaurert bil må finne seg i å bli preget av "tidens tann." Utvendig lakk (den 2-fargede kombinasjonen kler bilen godt) er fortsatt i fin stand, men interiøret trenger en opphising.

3:

På dashboardet finner vi følgende instrumenter fra venstre: bensin- og oljetrykkmåler, termometer for vann og olje, speedometer med tripp-teller samt klokke i hanske-ramsløkket. Rattet som sitter på nå er det originale og som mangler hamningen. Sikkerhetsriem, og capsen er satt på en gang på 1980-tallet.

4 og 5:

En verktøykasse lett tilgjengelig i motorrommet er kjølt å ha. Du slipper også å brenne deg på fingrene dersom du må åpne radiatorlokket mens vannet er kokende varmt!

