BMW – автомобиль из Айзенаха

Модель EMW 340 в масштабе 1:87 (Украина)

Люциюс СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

Весной 1945 г. в Германию XX в. как будто вернулось средневековье – по праву победителей проигравшую самую кровавую войну в истории страну грабили все – от возвращающихся домой заключённых нацистских концлагерей до фельдмаршалов союзных армий. Даже английские аристократы не гнушались добычей – фельдмаршал Монтгомери присвоил и послал домой рысака, принадлежавшего его бывшему противнику Эрвину Роммелю. Но всякая «частная инициатива» была мелочью по сравнению с организованным вывозом немецкого имущества в СССР, которую планомерно и с полного согласия западных союзников осуществляли оккупировавшие восточную часть Германии советские войска. Ну что ж, немцам теперь пришлось на собственной шкуре испытать то, что они с удовольствием проделывали в 1939–1944 гг. во всех оккупированных странах.

В первую очередь подлежали демонтажу и вывозу те предприятия, которые производили военную продукцию, а так как автомобили считались военной техникой, автозаводы, находившиеся в Восточной Германии были обречены. На Восток один за другим катились эшелоны, гружёные оборудованием заводов Opel, Audi, Horch, Wanderer, VOMAG. На фоне этого организованного грабежа странно выглядела ситуация в городе Айзенах – находившееся здесь предприятие концерна BMW по производству легковых автомобилей не только не было демонтировано, но ещё в том самом победном 1945 г. возобновило выпуск легковых автомобилей, правда, в первую пору из находившихся на складах запасов узлов и деталей. А в сентябре 1946 г. производство четырёхместных BMW 321 уже шло по полному производственному циклу. Даже кузовные детали штамповались и сваривались на месте. Перед войной кузова в Айзенахе не производились – BMW закупала готовые на заводе Ambi-Budd в Берлине. Советские оккупационные власти разрешили забрать в Айзенах штампы и сварочное оборудование с демонтируемого берлинского предприятия.

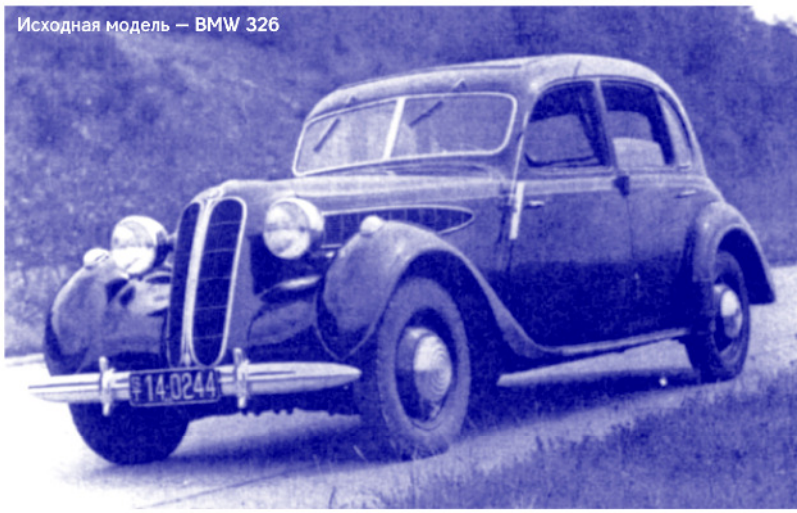
На заводе, названном «Акционерное общество Autovelo» производство постепенно расширялось, наряду с автомобилем BMW 321 вскоре началось производство мотоцикла BMW R-35, а в 1948 г. завод первым во всей Германии представил новую послевоенную модель автомобиля BMW 340. На происходившее в Тюрингии с завистью смотрели и Opel и Daimler-Benz, которым западные союзники разрешили производить лишь предвоенные модели.

По правде, никаких чудес не было – в Айзенах первыми вошли американцы, которых завод совсем не интересовал. Их куда более заботило, как навести хоть какой-то порядок, наладить снабжение населения, воспрепятствовать возможному хаосу. Когда американцы отступили, передав город Советской Армии, она вошла в нормальный мирный город, а не в дымящиеся развалины. Судьба города зависела от того, сохранят ли новые хозяева автомобильное производство или нет – ведь на заводе было занято 15 тысяч рабочих. Они напряжённо ждали, что будет …

Но оказалось, что советским властям завод нужен тут, в Тюрингии. Множеству чиновников оккупационных властей были нужны новые автомобили, а получить их из СССР надежды было мало. А автомобили BMW благодаря высокому качеству имели хорошее имя, были красивыми, скоростными и к тому же очень сложными – как раз то, что требовалось. Да и по репарациям они изготовлялись в СССР.

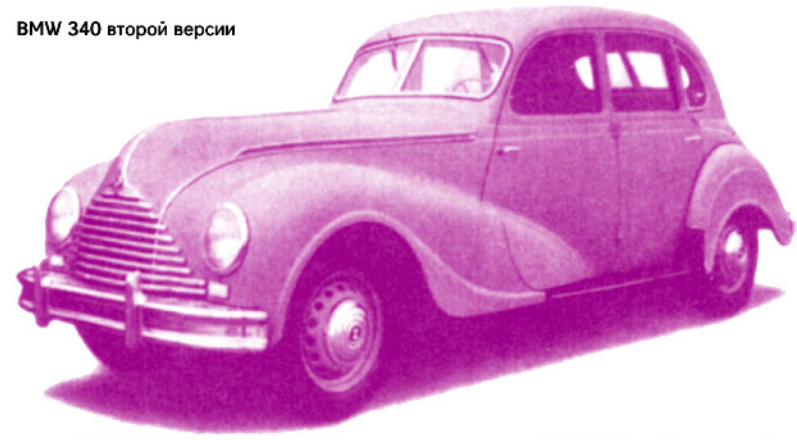
Время вернуться к BMW 340. Создать полностью новый автомобиль немецкие инженеры в то время ещё не могли. Пришлось взять автомобиль BMW 326 образца 1936 г., солидный четырёхцилиндровый седан и основательно его модернизировать. Как уже говорилось, штампы его кузова, отличного от двухдверного кузова BMW 321, были привезены из Берлина. Линия по производству двигателя – родной «шестёрки» рабочим объёмом 1961 см³ работала, как и линии по производству узлов трансмиссии и ходовой части. Понемногу «оживали» предприятия по выпуску комплектующих, словом, техническое обеспечение для выпуска автомобиля имелось.

Мощность двигателя удалось повы-



Исходная модель – BMW 326

BMW 340, пожарная охрана



BMW 340 второй версии

BMW 340 второй версии такси

BMW 340 второй версии, народная полиция

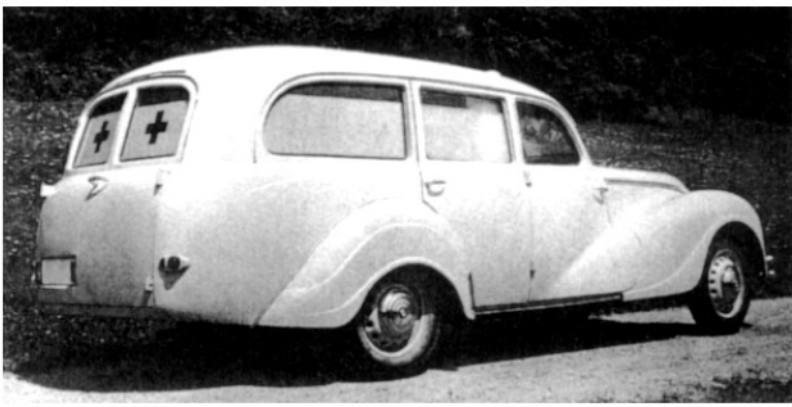
сить с 50 до 58 л.с. при 4200 об/мин за счёт применения новых карбюраторов и повышения скорости вращения коленчатого вала. Четырёхступенчатая коробка передач стала совершеннее – её рычаг переместили под руль, III и IV передачи были снабжены синхронизаторами, а I и II – муфтами свободного хода, которые в городских условиях помогали экономить горючее. Тяжеловатый – собственный вес 1280 кг – седан расходовал его немало – в среднем 11,5 л на 100 км. Передняя подвеска – независимая, с поперечной рессорой, сзади – неразрезной мост на продольных торсионах.

Больше всего конструкторы поработали над кузовом. Коробчатая рама BMW была сварена со скелетом кузова, который был таким же, как и у предвоенной модели «326», но внешность была значительно обновлена. Дизайнеры отошли от традиционного стиля BMW с двумя вертикальными «почками» спереди, расширив переднюю часть и украсив её множеством горизонтальных хромированных полосок. Из-за этого автомобиль стал похожим на американские машины. Сходство увеличили широкие, заходящие аж на передние дверцы крылья с «утопленными» в них фарами. Словом получился несколько консервативный внешне, но вполне современный автомобиль, тем более что и «запаску» удалось спрятать внутри багажника. Немало изменений было сделано и внутри салона, в том числе полностью обновили приборный щиток, часть металлических деталей заменили бакелитовыми. Автомобиль развивал скорость 120 км/час.

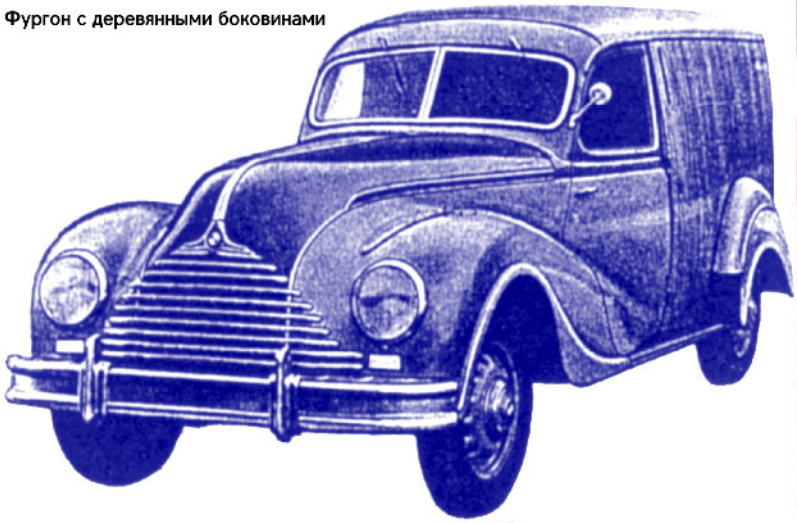
Но «340-му» не долго пришлось красоваться с бело-голубой эмблемой BMW. Начало экспорта BMW 340 в ряд европейских стран вызвало протест «настоящего BMW» и по решению суда с 17 ноября 1951 г. завод в Айхенахе потерял право использовать эмблему BMW. Ну «восточных немцев» это не очень-то испугало – вместо BMW они написали EMW (Eisenacher Motoren Werke), а синий

BMW 340, 7-местный универсал

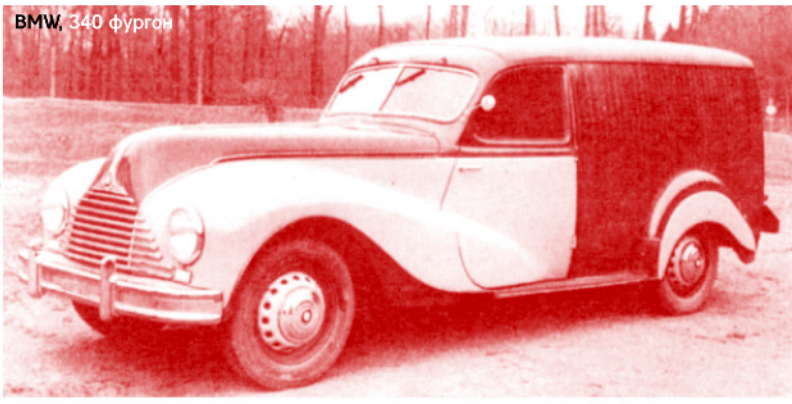
BMW 340, санитарный универсал



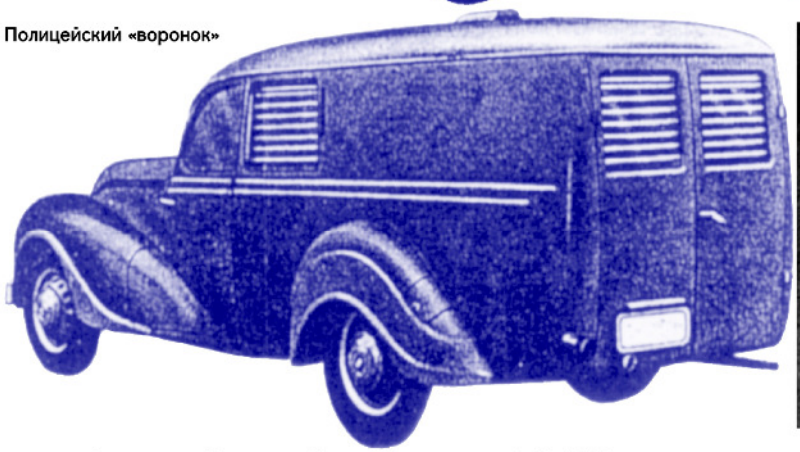
Фургон с деревянными боковинами



BMW, 340 фургон



Полицейский «воронок»



BMW 340, санитарный фургон

цвет эмблемы заменили красным «пролетарским».

По всем параметрам BMW 340 был автомобилем повышенного среднего класса для чиновников и партийных функционеров, а не для пролетариев. Он примерно соответствовал современной ему «Победе», но был консервативнее и практичнее, особенно в первые послевоенные годы.

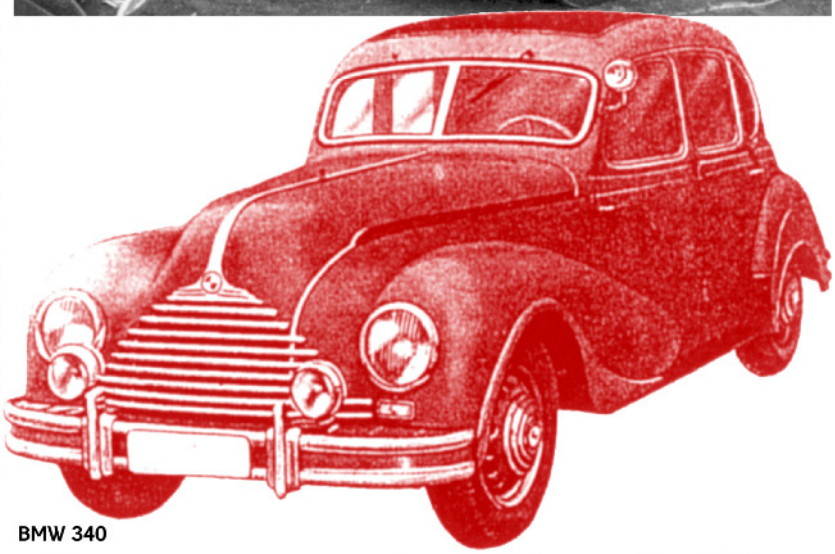
После выпуска 8000 седанов модели «340» автомобиль слегка модернизировали, присвоив индекс «340-2». Тогда же началось производство универсалов с 5-дверными кузовами. Больше всего выпустили санитарных автомобилей «340-7» – ровно 500 шт., кроме них построили несколько сот «универсалов», а также фургонов с деревянными боковинами. До начала выпуска в Айзенахе переднеприводных IFA F-9 завод выпустил примерно 30 тысяч «340-х», значительная часть которых была экспортирована, в том числе по репарациям в СССР.

В СССР BMW/EMW 340 встречались довольно часто. Было организовано снабжение запасными частями. Отлично помню, что ещё в 1969 г. в Москве, в автомагазине имелся раздел «BMW», где стояли на продажу детали кузова, стёкла, фары, но не было разной мелочёвки.

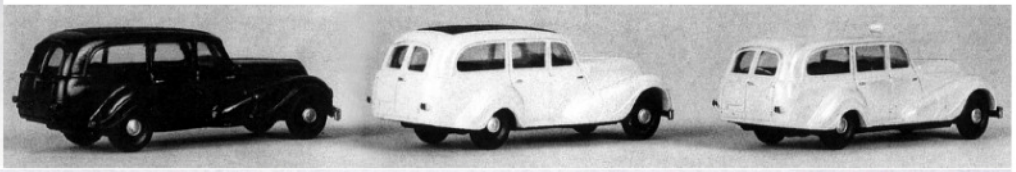
Сейчас BMW 340 стал редкостью. Но уже чувствуется интерес реставраторов к этому автомобилю. Появляются отлично восстановленные экземпляры этого первого послевоенного немецкого автомобиля, возможно, их будет больше.

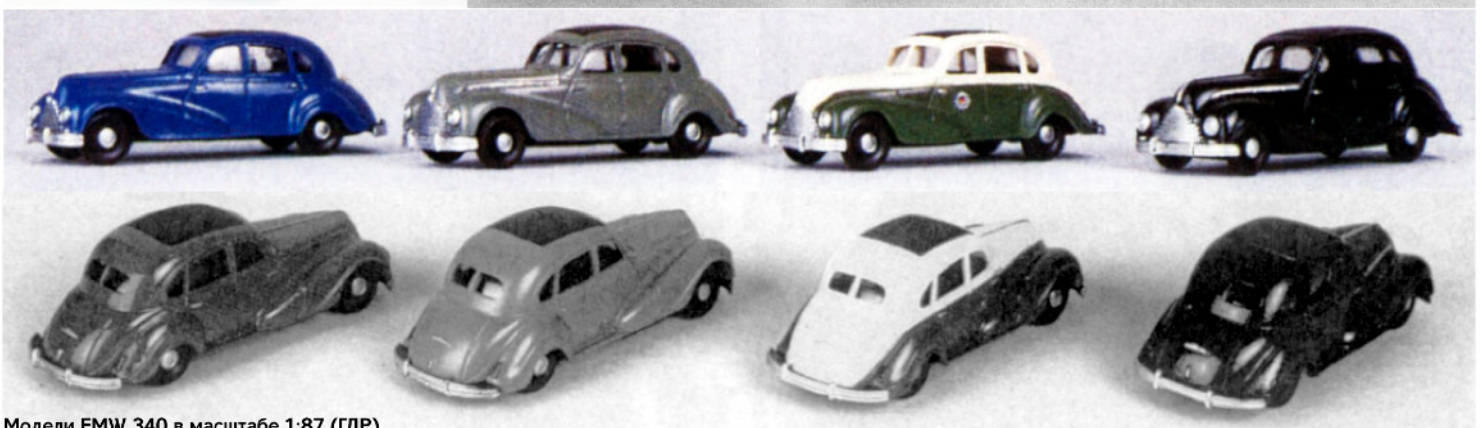
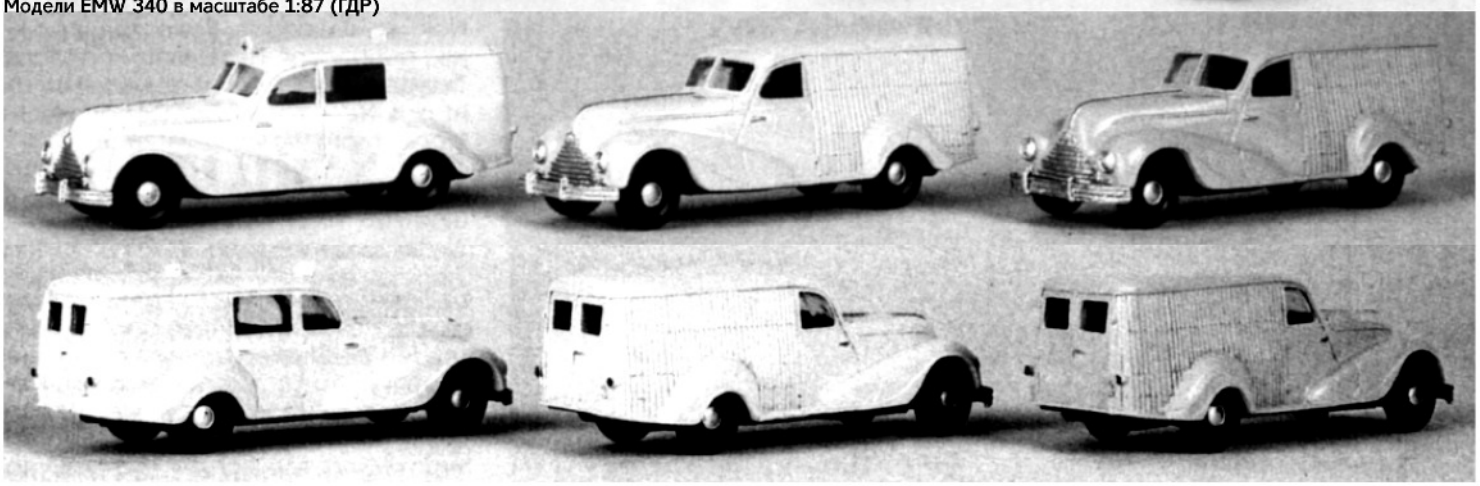
BMW/EMW 340 стал первым автомобилем, который скопировали в ГДР и стали производить в масштабе 1:87. Модель очень проста, без остекления, с простенькой ходовой частью и розового цвета интерьером. Куда лучше выполнена модель BMW 340, выпускаемая в том же масштабе в Украине. Отличная деталировка, правильные пропорции делают эту модельку украшением любой коллекции. Кроме стандартных седанов выпускается модель такси и автомобиля в «униформе» народной полиции.

EMW 340 в Берлине



BMW 340





Модели EMW 340 в масштабе 1:87 (ГДР)