

Typenkompass

BMW

Klassiker vom Dixi zur 6er-Reihe

Halwart Schrader

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung Luis dos Santos unter Verwendung
von Motiven aus dem Archiv des Autors und BMW Group Classic.

Bildnachweis: Die Fotos entstammen dem Archiv des Autors, von Wieslaw Fusaro,
Walter Zeichner sowie von der BMW Group Classic (bzw. BMW Mobile Tradition),
der für die Überlassung an dieser Stelle herzlich gedankt sei. Seite 89: Archiv
Motorbuch Verlag

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für
Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31366-8

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche
weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung,
Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme
auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung
in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung
des Verlages unzulässig und strafbar

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: Sven Rauert

Einleitung	5	BMW 325 (1937-1940)	42
		BMW 321 (1939-1942)	43
		BMW 335 (1939-1943)	44
Einführung zu den Modellreihen	7	Die Serienmodelle aus München	45
Wartburgwagen (1898-1903)	7	BMW 501 (1952-1955)	45
Dixi Automobile (1903-1929)	7	BMW 501/3 (1955-1958)	46
Serienmodelle aus Eisenach(1929-1943)	7	BMW 502 (1954-1961)	47
Prototypen und Sonderfahrzeuge	9	BMW 3,2 Liter (1955-1961)	48
Fremdfabrikate und Spezialmodelle	9	BMW 2600 / BMW 3200	
		(1961-1963/64)	49
BMW-Vorgänger: Dixi & Wartburg	10	BMW 503 (1956-1960)	50
Wartburg 3-4 PS (1898-1900)	10	BMW 507 (1956-1959)	51
Wartburg 5 PS (1899-1900)	11	BMW 3200 CS (1962-1965)	52
Wartburg 8,5 PS (1902-1903)	12	BMW Isetta (1955-1957)	53
Dixi S6 (1904-1906)	13	BMW 600 (1957-1959)	55
Dixi T12 (1904-1907)	14	BMW 700 (1959-1965)	56
Dixi S14 / S15 (1904-1910)	15	BMW 700 LS (1962-1965)	57
Dixi T24 (1905-1914)	16	BMW 700 Sport (1960-1964)	58
Dixi U35 (1905-1911)	17	BMW 1500 (1962-1964)	59
Dixi R8 (1908-1911)	18	BMW 1800 / TI (1963-1966)	60
Dixi R12 (1910-1914)	19	BMW 1600 (1964-1966)	61
Dixi T20 (1910-1913)	20	BMW 2000 (1966-1972)	62
Dixi S16 (1912-1925)	21	BMW 1800 (1968-1971)	63
Dixi R5 / B1 / D1 (1914-1925)	22	BMW 2000 C / CS Coupé (1965-1969)	64
Dixi R10 (1914-1922)	23	BMW 1600 / 1602-2 (1966-1975)	65
Dixi 6/18 PS (1921-1923)	24	BMW 1600 Cabrio (1967-1971)	66
Dixi 6/24 PS (1923-1928)	25	BMW 1802 / 2002 (1968-1975)	67
Dixi 9/40 PS (1927-1929)	26	BMW 2002 Baur (1971-1975)	68
Dixi 3/15 PS (1927-1929)	27	BMW 2002ti / tii (1968-1974)	69
		BMW 02 Touring (1971-1974)	70
BMW in Eisenach 1929-1945	28	BMW 2002 turbo (1973-1975)	71
BMW 3/15 PS (1929-1931)	28	BMW 1502 (1975-1977)	72
BMW 3/15 PS Wartburg (1930-1931)	29	BMW-Glas 1600 GT (1967-1968)	73
BMW 3/20 PS (1932-1934)	30	BMW-Glas 3000 V8 (1967-1968)	74
BMW 303 (1933-1934)	31	BMW 2500 / 2800 (1968-1977)	75
BMW 309 (1934-1936)	32	BMW Südafrika 2004 (1973-1974)	76
BMW 315 (1934-1937)	33	BMW 3.0 S / Si / L (1971-1977)	77
BMW 315/1 (1935-1936)	34	BMW 3.3 L / Li (1974-1977)	78
BMW 319 (1935-1937)	35	BMW 2800 CS (1968-1971)	79
BMW 326 (1936-1941)	36	BMW 2.5 CS (1974-1975)	80
BMW 328 (1936-1939)	37	BMW 3.0 CS / CSI / CSL (1971-1975)	81
BMW 329 (1936-1937)	38	BMW 5er E12 (1972-1977)	82
BMW 320 (1937-1938)	39	BMW 3er E21 (1975-1982)	86
BMW 327 (1937-1941)	40	BMW 6er E24 (1976-1989)	90
BMW 327/28 (1938-1940)	41		

BMW 7er E23 (1977-1986)	92	AFM (1948)	108
BMW M1 (1978-1981)	94	Avntowelo BMW 321 (1945-1949)	109
Prototypen und Sonderfahrzeuge 95		BMW / EMW 327 (1947-1955)	110
BMW 326/328 Wendler (1937-1939)	95	EMW 340 (1949-1951)	111
BMW 335 K-Wagen (1938-1941)	96	Beutler BMW V8 (1957)	112
BMW 328 Touring Coupé (1939-1940)	97	Bristol 400 (1947-1951)	113
BMW 328 Rennlimousine (1940)	98	E&R BMW 326 (1937)	114
BMW 328 Mille Miglia Roadster (1940)	99	Frazer Nash-BMW 34 hp (1935-1937)	115
BMW 331 (1949)	100	Frazer Nash-BMW 45 hp (1935-1937)	116
BMW 501/502 Autenrieth (1954-1962)	101	Frazer Nash-BMW 328 (1936-1939)	117
BMW 501/502 Baur (1955-1957)	102	Holbein HH47 (1947)	118
BMW »502 Sport« Loof (1954)	103	Holbein HH48 (1948)	119
BMW 505 Pullman (1955)	104	Ihle 3/15 PS Roadster (1930-1931)	120
Bertone 2800 Spicup (1969)	105	Martini-BMW 700 GT (1962-1963)	121
BMW turbo (1972)	106	Pinin Farina BMW 501 (1951)	122
Fremdfabrikate & Sonderkarosserien . 107		Veritas Comet (1950)	123
ACA Sbarro 328 (1974-1989)	107	Veritas Meteor (1951)	124
		Weinberger BMW 328 (1938-1939)	125
		Wendler BMW 319 (1936)	126



Das erste Serienautomobil unter dem BMW Emblem erschien Mitte 1929; damit verrate ich dem Leser nichts Neues. Weniger bekannt ist, dass die allerersten Vor-Vorgänger eines BMW schon im Jahre 1898 auf die Straße kamen; sie trugen die Bezeichnung »Wartburgwagen« und wurden in Eisenach gebaut. 1903 wurde die Marke »Dixi« eingeführt. Unter diesem Namen entstanden bis zur Übernahme des Werkes im Jahre 1928 durch BMW eine große Zahl technisch anspruchsvoller Personenwagen und Nutzfahrzeuge. Viele kennen den Dixi nur als kleines, einst sehr populäres »Volksauto« in seiner Ausführung von 1927-29, doch es gab eine Fülle großer, stark motorisierter Modelle, die auch ihren Weg in den Export fanden und sich überall hoher Wertschätzung erfreuten.

In diesem Band der Typenkompass-Reihe definieren vor Ihnen also die wichtigsten Mitglieder einer bedeutenden Ahnengalerie vorbei. Den Wartburg und Dixi folgen die frühen BMW, heute gesuchte Raritäten, für die Liebhaber in aller Welt hohe Preise zahlen. Das gilt inzwischen auch für alle nachfolgenden Modelle der 1950er bis 1970er Jahre.

Dazu ist anzumerken, dass der Neuanfang nach dem Zweiten Weltkriege für BMW in München schwerer als für manchen anderen Automobilhersteller in Deutschland war, denn das Werk in Eisenach stand nach 1945 nicht mehr zur Verfügung. Hier entstand dann der EMW, und auf die Autos dieser Marke wird hier ebenfalls eingegangen.

Mehrmals hatte es in den 1950er Jahren so ausgesehen, als sei der Anschluss an das viel zitierte »Wirtschaftswunder« kaum zu schaffen. Erst mit Erscheinen des BMW 1500 im Jahre 1962 vollzog sich bei BMW die entscheidende Wende; seither steuert das Unternehmen auf Expansionskurs. Die Übernahme von

Glas in Dingolfing im Jahre 1967 war der erste Schritt in diese Richtung, dann folgten die Gründungen weiterer Werke wie die in Landshut, Regensburg, Wackersdorf, Steyr sowie 1992 in Spartanburg, USA. In Rosslyn, Südafrika, werden seit 1972 BMW Automobile montiert, seit 1998 komplett erstellt. 1990 entstand auch wieder ein Produktionsbetrieb in Eisenach, 2005 ein weiterer in Leipzig. Weitere in Russland, China und Indien folgten. Und zur BMW Group gehören inzwischen auch die britischen Marken MINI und Rolls-Royce, zwei der wohl berühmtesten Autofabrikate der Welt. Um die Typologie möglichst kompakt und übersichtlich zu halten, beschränken sich die Angaben zu den einzelnen Modellen und die Auflistung ihrer technischen Grunddaten auf das Wesentliche. Dem Leser und Benutzer soll damit eine Schnell-Identifikation an die Hand gegeben werden, wenn es beispielsweise um Hilfe bei einer Oldtimer-Kaufentscheidung geht, um eine historische Zuordnung oder auch nur um die Erweiterung des Fachwissens in Bezug auf die Fahrzeugreihen unter der Marke BMW ganz allgemein. Die Datentabellen beziehen sich stets auf ein bestimmtes Modell (selten mehr) der beschriebenen Reihe. Weitere Motorisierungsvarianten sind jeweils vermerkt.

Das über viele Jahre zusammengetragene Material in diesem Buch basiert zu einem großen Teil auf Unterlagen, die mir dankenswerterweise einst von der Presseabteilung des Hauses BMW zur Verfügung gestellt wurden. Bleibt anzumerken, dass ich selbst in unterschiedlicher Mission und für zahlreiche automobilhistorische Projekte für das Haus BMW tätig war und mich daher der weiß-blauen Marke in besonderem Maße verbunden fühle.

Halwart Schrader



BMW-Vorgänger: Dixi & Wartburg

Die von dem Industriellen Heinrich Ehrhardt gegründete Fahrzeugfabrik Eisenach stellte nicht nur Fahrräder und Geschützlafetten her, sondern begann 1898 auch mit der Fertigung von Motorfahrzeugen, zunächst in einer französischen Lizenz. Elektro-Automobile wurden zeitweilig ebenfalls gebaut. Die Modellvielfalt war anfänglich nicht groß, und mancher Wartburgwagen entstand auch nur in geringer Stückzahl.

Nach einer Umstrukturierung der Modellpolitik und einem Wechsel im Vorstand nannte die Eisenacher Fahrzeugfabrik ihre Autos ab 1903 »Dixi« (lateinisch für: »ich habe gesprochen«). Eine große Zahl unterschiedlicher Konstruktionen wurde bis zum Ersten Weltkrieg angeboten, ebenso Nutzfahrzeuge. Nach 1918 schrumpfte die Produktion erheblich und reduzierte sich gegen Ende der Zwanziger Jahre auf ein einziges, kleines Modell namens 3/15 PS, als Lizenz von Austin übernommen und Startmodell der Bayerischen Motoren Werke, die 1928 das Werk in Eisenach übernahmen und dort mit dem Serienautobau, ab Juli 1929 unter eigener Marke, begannen.

BMW in Eisenach (1929-1943)

Von dem 3/15 PS, der aus dem kleinen Dixi entstand, über die nachfolgenden 3/20 und 309, vom 303 (erster Sechszylinder) bis zum 320, 326, 329 und 335 spannt sich der weite Bogen einer attraktiven Modellpalette. Herausragend waren die sportlichen 315/1, 319/1, 327 und 328. Sie alle wurden in Eisenach gebaut und absolvierten als Qualitätsfahrzeuge eine glänzende Karriere; sie bildeten ein Fundament bester Reputation für die nach dem Kriege wieder aufgenommene Automobilproduktion.

Die Serienmodelle aus München

BMW Sechs- und Achtzylinder (1952-1965)

Mit dem 501 begann BMW in München mit dem Serienautomobilbau nach dem Zweiten

Weltkrieg. Die großen Sechs- und ab 1954 auch Achtzylinder (später nannte man sie gern »Bayerische Barockengel«) figurierten als 501 und 502; ein Prototyp 505 ging nicht in Serie. Sportlich ausgeprägte Varianten waren der legendäre 507, der elegante 503 und der von Bertone karossierte 3200 CS. 1965 verschwanden die großen Luxuswagen aus dem BMW Programm; erst 1968 begab sich BMW erneut in das Oberklassensegment.

BMW Isetta, BMW 600 (1955-1962)

Die Isetta war ein wichtiger Münchner Beitrag zum Kleinwagen-Thema, das in den Fünfziger Jahren aktuell war. Eine viersitzige Version war der BMW 600, für seine Zeit ein innovativer und überaus praktischer Wagen, der aber keine drei Jahre angeboten wurde, weil ihm der nachfolgende BMW 700 den Platz streitig machte. Die Konstruktion der Isetta basierte auf dem ISO-Kleinstmobil aus Italien, wurde jedoch stark abgewandelt. Es gab die BMW Isetta mit 250- und 300-ccm-Motor, und auch in Großbritannien, Frankreich, Spanien und Brasilien wurden Lizenzversionen des »Moto-coups« hergestellt.

BMW 700 (1959-1964)

Diese Fahrzeuge der nach damaligem Verständnis unteren Mittelklasse kamen in konventioneller Stufenheck-Linienführung. Mit luftgeköhltem Heckmotor war der 700 voll up to date. Erst wurde ein Coupé angeboten, ab 1960 auch eine zweitürige Limousine. Der 700 war im Motorsport sehr aktiv; Cabrio- und Luxusversionen ergänzten das Programm.

BMW »Neue Klasse« (1962-1972)

Dieser erste wirklich erfolgreiche BMW Großserienwagen im Mittelklassebereich leitete den Aufstieg der Firma nach dem zweiten Weltkrieg ein. Es gab diverse Motorisierungen – nur leider keine Kombiversionen. Durch Wegfall der Konkurrenz in Gestalt der liquidierten Firma Borgward ergab sich ein großes Markt-

potenzial, das BMW mit diesem Viertürer zu nutzen wusste.

BMW »Nullzwei« (1966-1977)

Die »Nullzwei« waren zweitürige Versionen der »Neuen Klasse«, sie fanden hervorragende Akzeptanz. Das Modellspektrum war sehr breit und umfasste dank des ingeniösen Baukastensystems Cabriolets und Kombicoups (»Touring«). Zwischen 1973 und 1975 stand in Gestalt des 2002 auch das erste Großserienfahrzeug mit Turbomotor im Angebot. Außerdem agierte der Nullzwei auch im Motorsport sehr erfolgreich.

BMW-Glas (1967-1968)

Nach Übernahme der Glas-Werke in Dingolfing wurde dort das Goggomobil noch weitergebaut, kurzzeitig aber auch das 1300 GT-Coupé mit dem 1,6-Liter-Motor des BMW 1602 sowie ein größerer Luxus-Zwei-plus-Zwei mit 3,0-Liter-V8-Motor, der elegant gezeichnete »Glaserati«.

BMW Sechszylinder Limousinen (E3, 1968-1977)

BMW hatte einen Namen als Hersteller von großen und schnellen Reise- und Repräsentations-Limousinen, und diese Tradition setzte die intern als E3 bezeichnete Baureihe fort. Luxuriös ausgestattet und auch als Langversion lieferbar, brachten diese Fahrzeuge BMW in starken Wettbewerb mit Mercedes-Benz.

BMW Sechszylinder Coupés (E9, 1968-1975)

Die zweitürige Varianten der Luxus-Sechszylinder betonten den sportlichen Charakter. Das E9 Coupé absolvierte spektakuläre Auftritte im Motorsport und errang zahlreiche international bedeutsame Siege und Meisterschaften, woran die Tuningfirmen Alpina, Lindner und Schnitzer großen Anteil hatten.

BMW 5er Reihe erste Generation (E12, 1972-1981)

Der 5er BMW löste 1972 die »Neue Klasse« ab und wurde nur als Viertürer gebaut. Die durch eine breite Motoren- und Ausstattungsvielfalt geprägte Reihe etablierte sich in der oberen Mittelklasse durch konstante Modellpflege und permanente Aktualisierung des technischen Gesamtkonzepts als eine der tragenden Säulen des BMW Geschäfts. Die erste Generation des BMW 5er hieß intern E12 und wurde 1981 vom E28 abgelöst.

BMW 3er Reihe erste Generation (E21, 1975-1983)

Die konsequente Fortführung der mit dem »Nullzwei« begonnenen Zweitürer-Baureihe, trat zunächst in der unteren Mittelklasse an, orientierte sich dann mit Einführung immer stärkerer Motorisierungen (auch Sechszylinder) weiter nach oben. Die 3er Reihe entwickelte sich zu einer der erfolgreichsten Produktionen von BMW. Die erste Generation, genannt E21, wurde 1982 bzw. 1983 durch den E30 ersetzt.

BMW 6er Reihe erste Generation (E23, 1976-1989)

Die Nachfolgereihe der zwischen 1968 und 1975 gebauten Coupés deckten dank starker Motoren das obere Ende der Leistungsskala ab. Der attraktive Zweitürer war mit allerlei Komfort und Luxus ausgestattet; die erste Generation des 6er BMW blieb bis 1989 im Programm.

BMW 7er Reihe erste Generation (E24, 1977-1986)

Der E23 rangierte im Spitzensegment in Bezug auf Motorisierung, Design und Ausstattung. Zunächst gab es die große Limousine nur mit Sechszylinder; 1987 kam als E32 ein V12-Modell hinzu – Deutschlands erster Nachkriegs-Zwölfzylinder.

Prototypen und Sonderfahrzeuge

Wie von jedem Fabrikat, so gibt es auch von zahlreichen BMW-Modellen Unikate als Versuchs- oder Sonderfahrzeuge für bestimmte Zwecke, ebenso in kleinen Serien angefertigte Spezialmodelle. Zu den bekanntesten gehörten die Stromlinienwagen.

In den späten 1930er Jahren entstanden auf der Basis des 2,0 Liter BMW 328 stromlinienförmig karosserierte Wettbewerbswagen, die im 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1939 sowie bei der Mille Miglia 1940 an den Start gingen. Und es gab einige Reiselimousinen auf BMW Chassis, die aufgrund jüngster aerodynamischer Erkenntnisse gebaut wurden.

Die Zeit dieser werksseitigen Sonderanfertigungen endete mit Kriegsbeginn, und nach dem Krieg waren es zunächst Karosseriebauformen wie Autenrieth und Baur, die auf dem Chassis des BMW 501 bzw. 502 wunderschöne Cabriolets anboten. Auch zahlreiche andere Karosseriehersteller stellten Einzelstücke auf die Räder, die sie auf Ausstellungen zeigten. Aus der Fülle solcher Exklusivfahrzeuge hier eine kleine Auswahl. Auch zwei der wichtigsten bei BMW entstandenen Prototypen sind hier zu sehen. Sie stehen auch exemplarisch für das Dilemma des Herstellers im ersten Nachkriegsjahrzehnt: Entweder man entwickelte Kleinwagen wie den gelungenen 331 oder Repräsentationslimousinen wie den 505. Dazwischen gab es lange nichts.

Fremdfabrikate & Spezialmodelle

Frazer Nash-BMW; Bristol

Die britische Firma AFN Ltd. war nicht nur Importeur des BMW, sondern schuf auf der Basis von Serienmodellen aus Eisenach auch komplette Autos unter dem Label Frazer Nash-BMW. Berühmt war die britische Ausführung des BMW 328 Roadsters, doch gut

verkaufen ließen sich auch die Modelle 34 (BMW 315) und 40 (319) bzw. 45 (319/1). Das Erbe des Frazer Nash trat die Firma Bristol an; der von ihr verwendete 2,0-Liter-Motor war eine Originalkonstruktion von BMW.

BMW / EMW Automobile

Die Produktionsstätten der Bayerischen Motoren Werke in Thüringen lagen für die in München ansässige Firma ab Mai 1945 hinter dem »Eisernen Vorhang«. Bevor die Münchener eine eigene Fertigung aufziehen konnten, entstanden – zunächst in Regie der sowjetischen Besatzungsmacht – in Eisenach weiterhin Autos (und auch Motorräder) nach Vorkriegsmuster; zunächst trugen sie das BMW-Emblem, hießen ab 1952 aus wettbewerbsrechtlichen Gründen aber EMW.

BMW-motorisierte Rennwagen: AFM, Holbein und Veritas

Um an die Erfolge in der Mille Miglia von 1940 anzuknüpfen, taten sich nach dem Zweiten Weltkrieg einige beherzte Männer zusammen und gründeten die Firma Veritas, um aus Teilen noch vorhandener BMWs Rennwagen zu bauen. Aber auch andere Männer wie Hans Holbein, Alex von Falkenhausen (AFM) oder Willi Martini schufen unter Verwendung von BMW-Motoren Wettbewerbswagen, mit denen sie an die erfolgreiche Sporttradition der Marke BMW anzuschließen vermochten.

BMW mit Sonderkarosserien

Zu ihnen zählen sowohl der kleine Ihle 3/15 PS Roadster aus der Vorkriegszeit als auch der 328 Replica aus Franco Sbarros ACA-Manufaktur sowie zahlreiche Schöpfungen mehr oder weniger bekannter Karosseriehersteller. Den Wichtigsten unter ihnen – wie Pinin Farina, Beutler, Erdmann & Rossi, Weinberger oder Wendler – sind in alphabetischer Reihenfolge Beiträge in diesem Buch gewidmet.

Wartburg 3-4 PS

Der in einer Lizenz der französischen Firma Decauville gebaute Wartburg 3-4 PS war das erste serienmäßig von der Fahrzeugfabrik Eisenach produzierte Automobil. Noch erinnerte die Bauart des Wagens, konstruiert von einem Ingenieur namens Joseph Guedon, stark an eine Kutsche. Er wies Hebellenkung an einer senkrechten Säule sowie eine ungefederte Hinterachse auf; der Zweizylindermotor war luftgeköhlt und befand sich unter der zweiplätzi- gen Sitzbank. Wie bei seinem französischen Vorbild ließ sich der Motor durch eine seitliche Handkurbel vom Fahrersitz aus starten. Seitlich an der Sitzbank gab es auch Hebel zur Regulie- rung von Vergaser und Zündung. Etwa 85 Stück sollen von diesem Modell gebaut wor- den sein. Die Baulizenz gehörte übrigens dem Mehrheitsaktionär und Vorstandsvorsitzenden Heinrich Ehrhardt persönlich. Allen Käufern eines Wartburgwagens empfahl man die Anschaffung einer mobilen und patentierten

Baureihe	Wartburg
Modell	3-4 PS
Bauzeit	1898-1900
Motor	2 Zyl. Reihe, luftgeköhlt
Ventilsteuerung	1 untenlieg. NW
Bohr. x Hub, Hubr.	66 x 70 m, 479 ccm
Leistung	3-4 PS/1200 U/min
Getriebe	2 Vorw.
Bremsen	Hinterräder
Leergewicht	265 kg
Reifen	700 x 65
Radstand	?
Spur v/h	?
L x B x H	?
Höchstgeschw.	50 km/h
Anmerkungen	Schmierung per Handpumpe

Blechgarage, die ebenfalls von der Fahrzeugfa- brik Eisenach hergestellt wurde.



Wartburg 5 PS

Im ausgehenden 19. Jahrhundert wurde in der noch jungen Automobilindustrie viel experimentiert, und es gab auch damals ebenso viele Befürworter wie Gegner luftgekühlter Motoren. Vor allem waren diese lauter als wassergekühlte. Deshalb entschloss man sich in Eisenach, vom luftgekühlten Zweizylinder 1899 auch eine Version mit Wasserkühlung anzubieten; diese hatte zugleich einen etwas größeren Hubraum und leistete etwa 1 PS mehr. Der verrippte Röhrenkühler saß auf Höhe der Vorderachse im Fahrzeugbug. Im Übrigen glich der Wagen seinem Vorgänger bis auf einige Details; so wies er zum Beispiel vollelliptische Blattfedern statt Schraubenfedern auf, die für das zusätzliche Gewicht des Wasserkühlers geeigneter waren. Mitte 1900 gab Chefkonstrukteur Arthur Rebling dem Getriebe drei statt der bisherigen zwei Vorwärtsgänge. Eine Variante des Wartburgwagens war der Vis-à-vis mit einer Sitzbank gegen die Fahrtrichtung; auf

Baureihe	Wartburg
Modell	5 PS
Bauzeit	1899-1900
Motor	2 Zyl. Reihe, wassergekühlt
Ventilsteuerung	1 untenliegend, NW
Bohr. x Hub, Hubr.	79,5 x 77 mm, 764 ccm
Leistung	5 PS/1200U/min
Getriebe	2, später 3 Vorw.
Bremsen	Hinterräder
Leergewicht	280 kg
Reifen	700 x 65
Radstand	?
Spur v/h	?
L x B x H	?
Höchstgeschw.	50 km/h
Anmerkungen	vordere Blattfedern

ihr konnten zwei Kinder oder ein weiterer Erwachsener mitgenommen werden.



Wartburg 8,5 PS

Mit etwas höherer Motorleistung erschien 1902 der Wartburgwagen Typ 8,5 PS. Es war der erste in Eisenach gebaute Motorwagen mit einem Frontmotor. Nach typisch französischer Bauweise hatte das Fahrzeug eine geneigte »Kohlenschaufel«-Motorhaube und einen zusätzlichen Röhrenkühler, der sich an der Spritzwand befand – womit man ihn besser gegen Steinschlag zu schützen trachtete. Das Getriebe des rechts gelenkten Zweizylinderwagens befand sich an der Hinterachse und war ebenso groß wie der Motor; geschaltet wurde mittels Handgriff an der Lenksäule. Vorn und hinten wies das Stahlrohr-Chassis Halbelliptik-Blattfedern auf. Es gab eine Reihe von Standardkarosserien; der Kunde hatte die Wahl zwischen einem Phaeton, einem Tonneau und einem Spider. Varianten gab es mit einem 6,5- oder einem 10-PS-Motor. Parallel entstand ein Vierzylinder, auch dieses Modell war eine Decauville-Lizenz. Es wurde unter der Leitung

Baureihe	Wartburg
Modell	8,5 PS
Bauzeit	1902-1903
Motor	2 Zyl. Reihe, wassergekühlt
Ventilsteuerung	1 untenlieg. NW
Bohr. x Hub, Hubr.	105 x 120 mm, 2078 ccm
Leistung	8,5 PS/1000
Getriebe	3V, 1R
Bremsen	Getriebe und Hinterräder
Leergewicht	850 kg
Reifen	750 x 80, 840 x 90
Radstand	1758 mm
Spur v/h	1200/1200 mm
L x B x H	2770 x 1500 x ?
Höchstgeschw.	40 km/h
Anmerkungen	auch mit 1418 ccm (95 x 100 mm)

des neuen Technischen Direktors Max Bauer hergestellt, dem Vorgänger von Willy Seck.

