

BMW MOTORRAD

100 ÅRS REJSE GENNEM TYSKLAND

Af: Carsten Frederiksen



Når du tager en tur på din BMW, så svinger du dig ikke blot i sadlen på et livsstilsikon, men også på et fascinerende stykke af Europas industrihistorie. Men hvordan var det lige at det begyndte den gang, for mere end 100 år siden?



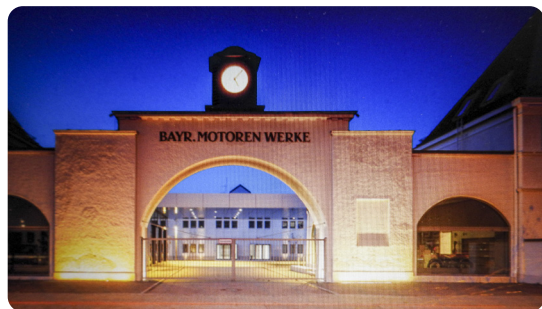
Lerchenauer Strasse 76, Oberwiesenfeld, München 1922.

For at finde frem til den første, spæde begyndelse på det, vi i dag kender som BMW Motorrad, skal vi tilbage til en tid, da 1. verdenskrig endnu rasede i Europa. På dette tidspunkt opstod, i 1916-17, firmaet "Bayerische Motorenwerke GmbH" med østrigske Franz-Josef Popp som produktionsleder. Virksomheden beskæftigede sig med fremstilling af flymotorer til militæret. Produktionsanlægget lå i Münchens første lufthavn i Oberwiesenfeld i bydelen Milbertshofen, en lokation, der skulle vise sig at blive en permanent og central del af BMW's senere historie.

Hurtigt efter opstarten af den ny fly-fabrik i Oberwiesenfeld-lufthavnen, ansatte Franz-Josef Popp, motorkonstruktøren Max Friz, der senere skulle få en

hovedrolle i udviklingen af BMW-motorcyklerne. En anden central figur i selskabets start, var værkføreren Martin Stolle der, lige som Max Friz, var passioneret motorcyklist.

Efter 1. verdenskrigs afslutning, gjorde Versailles traktaten det umuligt at producere militært materiel i Tyskland. Det virkede derfor oplagt for Friz og Stolle at forsøge at omstille til produktion af motorcykler. Dette blev muligt efter en fusion med fly-fremstilleren BFW, Bayerischen Flugzeugwerke. Efter at den italiensk-østrigske finansmand, Camillo Castiglioni, havde sørget for en overførsel af hovedparten af selskabets aktiekapital til Wiener Bankverein, var Franz-Josef Popp, i 1922, i stand til at erhverve retten til navnet BMW og starte udvikling og produktion af motorcykler i de tidligere BFW-fabriksanlæg på en adresse der, den dag i dag, er en del af BMW Werk: Lerchenauer Strasse 76, München. Og nu tog tingene rigtig fart, for allerede i 1923 kunne man præsentere den ikoniske model R32 på udstillingen Auto Salon i Paris.



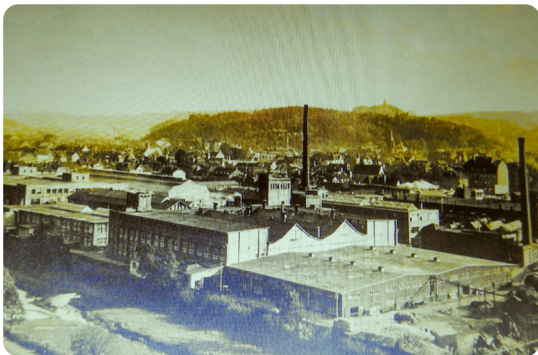
Lerchenauer Strasse 76, Oberwiesenfeld, München 2023.

Castiglioni var senere, som formand for selskabets bestyrelse, initiativtager til at BMW erhvervede Auto-

mobilwerk Eisenach i Thüringen, som i en årrække, blev udgangspunkt for BMW's produktion af biler og, under og efter 2. Verdenskrig, også af motorcykler.

I 1928 lød startskuddet til BMWs produktion af personbiler. Dette år erhvervede BMW Automobilwerk Eisenach og startede her en licensproduktion af den engelske Austin Seven. Men på værket i Eisenach skulle der også blive bygget motorcykler, nemlig R35. Under den tyske oprustning op til starten på 2. Verdenskrig, havde Tyskland et stort behov for køretøjer. Den lille, encylindrede 350 cc maskine egnede sig godt til køreruddannelse og ordonnanstjeneste og værket i Eisenach byggede i omegnen af 15.000 stk. i årene 1937 til 1940.

I 1942 besluttede rustningsminister Albert Speer, at alle aktiviteter omkring fremstilling af motorcykler, også militærmaskinen R75, skulle flyttes fra München til Eisenach. Baggrunden for beslutningen var, at den tyske regering ønskede at produktionsanlægget i München, skulle koncentrere indsatsen om produktion af flymotorer.



BMW Werk Eisenach.

Produktionen af motorcykler i Eisenach fortsatte ganske mange år. Da krigen sluttede og de allierede opdelte Tyskland i besættelseszoner, kom værket i Eisenach til at befinde sig i den russiske besættelseszone, altså i, hvad der skulle blive til DDR. Her fortsattes produktionen af R35-modellen på basis af et lager af reservedele, der havde været opbevaret i "bombsikre" lagre i Eisenach-området. Lagrene kunne være minesakter, lader og skure. Hovedreservedelslageret befandt sig i et tidligere kamgarns-

spinderi i Eisenacher Katarinenstrasse. I de første efterkrigsår fortsattes produktionen af motorcykler i Eisenach på basis af disse lagre af færdige cykler og reservedele. Til at begynde med brugte den nu DDR-baserede virksomhed også BMWs navn og den blå-hvide logo. Efter en retstv i 1952 med BMW i Bayern mistede Eisenacher Motorenwerk retten her til. Herefter brugte man navnet EMW og med rødt og hvidt logo. BMW/EMW R35 blev bygget fra 1937 og Eisenacher Motorrad-Werke nåede angiveligt at producere 80.000 stk., hvoraf omkring 27.000 gik til eksport. Produktionen af EMW motorcyklerne indstilledes i 1955. De fredede fabriksbygninger på Friedrich-Naumann Strasse, rummer i dag museet Automobilwelt Eisenach.

BMW havde, allerede i 1939, overtaget en fabrik for flymotorer i Berlin. Det drejer sig om Brandenburgische Motorenwerke (BRAMO) på adressen Am Juliesturm 14 – 38. Her produceredes der flymotorer helt frem til krigens afslutning. Efter Nazi-Tysklands kapitulation bliver produktionsanlægget demonteret af de allierede og en del deraf ender uden for Tyskland. Alligevel er der, allerede i 1945, aktivitet på værket, hvor man går i gang med at fremstille leer og segl til landbruget



Brandenburgische Motorenwerke, BRAMO, Am Juliesturm 14 – 18, Berlin, 1939.

På BMWs "Stammwerk" i München blev militærmaskinen R75 den sidste motorcykel, der blev bygget her, inden beslutningen om at flytte motorcykelproduktionen til fabrikken i Eisenach. Den tyske regerings beslutning om flytningen betød en pause på 6 år i den Bayriske produktion af motorcykler.

Men i 1948, er man klar til at starte op igen på den adresse, der stadig er BMWs "hjerter" på Lerchenauer Strasse i bydelen Milbertshofen. Den første "efterkrigsmodel" (baseret på en motor fra før krigen) bliver den encylindrede R24.



BMW Werk München, ca. 1960.

I efterkrigsårene bliver motorcyklen hurtigt et populært alternativ til den bil, de færreste almindelige forbrugere har økonomisk mulighed for at anskaffe, og efterspørgslen stiger. Allerede i 1949 gør de stigende produktionstal det nødvendigt at flytte dele af slutmontagen af motorcyklerne fra Stammwerk Milbertshofen, München og til bydelen Haselhorst i Berlin-Spandau. Fra efteråret 1958 overtager fabrikken på Am Juliusturm i Spandau en tidligere kerneopgave fra Stammwerk Milbertshofen. Det drejer sig om bygning af rammer til motorcyklerne. I det hele taget overtager Berlin, i disse år, stadig flere opgaver omkring færdiggørelse af motorcyklerne. Og i 1966 ruller den første helt Berlin-byggede motorcykel, en

R60/2, af båndet. Indtil videre bygges motorerne dog stadig i München, men i 1969 overgår denne opgave også til fabrikken i Spandau. Flytningen af produktionen er komplet.



I 1967 – 99 beskæftiger værket i Spandau 400 medarbejdere, der dagligt færdiggør 30 motorcykler. Det er også her at man, i 1973, kan fejre BMW nr. 500.000 fra anlægget i Berlin. Nr. 100.000 nås i 1991. De magiske 1 million. producerede enheder rundes i år 2001.

Omkring årtusindskiftet investerer BMW stort i en ny monteringshal, der bliver indviet i 2003. I 2011 når fabrikken i Spandau 2 million. motorcykler efter at have været i gang i 42 år

I dag, år 2023, omfatter fabriksområdet på Am Juliusturm tæt på 220.000 kvadratmeter, hvor de 2.100 medarbejdere dagligt producerer op til 800 motorcykler.

Centrale steder og årstal:

1922 – 1942	Lerchenauer Strasse 76, München
1948 – 1969	Lerchenauer Strasse 76, München
1937 – 1955	Friedrich Naumann Strasse 10 Eisenach
1949 -	Am Juliusturm 14 – 38, Berlin, Spandau

Skriftlige kilder:

Peter Gantriis/Henry von Wartenberg: Art of BMW. Paul Pietsch Verlage/Motorbuch Verlag, 2019
Willy Poulsen: BMW Motorcykler. Forlaget Classic 2001
Andy Schwietzer: Eisernes aus Eisenach. Die BMW und EMW Geschichte. Bodensteiner Verlag 2021
Kilder på internettet:
BMW Group.com, Baunetz.de, Bimmerarchiv.de, Autoweek.com, Deltaimage.de, Stadtarchiv Eisenach, Visitspandau.de, Wikipedia, industriegultur.berlin, m.fl.