

## **DAMW, EMW, AWE: Rennsportwagen aus Ostdeutschland**

### **Die Jahre 1949 bis 1956 in Stichworten, Renneinsätze außerhalb der DDR**

Anfänge 1949 unter dem Namen „Autowelo BMW“: Sport-Roadster mit separaten Kotflügeln („cycle wings“) auf Basis des BMW 328 mit 2-Liter-Sechszylindermotor. Konstrukteur und Fahrer Arthur Rosenhammer. 1950 eingesetzt vom „Rennkollektiv Johannisthal“ (Rosenhammer war dort technischer Direktor), ab 1951 als „DAMW R1“ unter dem Dach des DAMW („Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung“). Starts auch in Westdeutschland (Nürburgring 1951)

1951: DAMW 2-Liter-Sechszylinder (DAMW R1 mit separaten Kotflügeln) sowie Avus-Typ mit voll verkleideter Karosserie (Start beim Avus-Rennen 1951)

1952: DAMW R1/52 – Einsatz mit 1,5-Liter-Sechszylindermotor (abgeleitet vom BMW 328), Kotflügel nicht mehr separat sondern mit der Karosserie verbunden. Sieg beim Sportwagenrennen auf der Avus, 1,5 Liter-Klasse (Rosenhammer)

1953: Rennkollektiv nun unter dem Dach der „EMW“ (Eisenacher Motorenwerke), mit Rosenhammer und Edgar Barth. EMW R1/53 mit neuer Stromlinien-Karosserie. Starts in Westdeutschland in der 1,5-Liter-Klasse (Nürburgring, Avus, Deutsche Sportwagen-Meisterschaft)

1954: EMW R3 – neues Fahrgestell, neue Karosserie. Starts auch in Westdeutschland gegen Porsche, Borgward, OSCA, Lotus. Konstruktion eines neuen Motors mit zwei obenliegenden Nockenwellen (2OHC)

1955: EMW R3/55 – erneut neue Karosserie und neuer stärkerer 2OHC-Motor. Eifelrennen: Platz 6 Gesamt und Klassensieg (1,5-Liter-Klasse) durch Edgar Barth gegen die Porsche 550 Spyder. Plätze 3 und 4 bei den 500 km Nürburgring für Sportwagen bis 1,5 Liter (Deutsche Sportwagen-Meisterschaft).

1956: EMW R3/56 umbenannt in AWE R3/56 oder 1500 RS – Fahrzeug wie 1955, in der Saison 1956 unter dem neuen Namen „AWE“ (Automobilwerke Eisenach). Unterschied zwischen 1955 und 1956: 1956 hatten die Fahrzeuge farbige Streifen auf den vorderen Kotflügeln (zur Unterscheidung). Start in westdeutschen Rennen zur Sportwagen-Meisterschaft (1,5 Liter-Sportwagenklasse) am Nürburgring und auf der Avus. sowie bei den 1000 km am Nürburgring (Sportwagen-WM). Internationale Starts in Frankreich und Italien, siehe unten. 1956 – Ende der Rennsporteinsätze von Fahrzeugen der DDR.

Saison 1956 – internationale Rennen: Prix de Paris (Montlhery, 04/1956), Sprintrennen, 4. und 5. Platz Gesamt, Klassensieg 1,6 Liter (Startnr. 31, 32)

Langstreckenrennen mit WM-Prädikat: 1000 km Nürburgring, 05/1956: Platz 7 Gesamt und Platz 3 in der 1,5 Liter-Klasse (Nr. 26, Rosenhammer, Barth) und Ausfall (Nr. 27). Die Wagen fuhren im Training und im Rennen ohne die hinteren Radabdeckungen. Bei der technischen Abnahme waren die Abdeckungen aber noch montiert (nach SW-Foto).

Langstreckenrennen ohne WM-Prädikat: 1000 km Paris (Montlhery, 06/1956): 2 AWE, beide ausgefallen (Nr. 44 Barth-Rosenhammer, Nr. 45 Thiel-Binner) / 1000 km Monza (Supercortemaggiore, 06/1956) für Sportwagen bis 2 Liter, Nr. 33 ausgefallen (Barth-Rosenhammer), Nr. 34 nicht qualifiziert.

Technische Daten, AWE R3/56: Sechszylinder-Reihenmotor, Leichtmetall, 66x73mm = 1498ccm Hubraum, 2 obenliegende Nockenwellen, 3 Doppelvergaser, Doppelzündung, ca. 130 PS, 5 Gänge. Doppelrohrrahmen mit Alu-Karosserie, hinten DeDion-Achse, Drehstabfederung, Radstand 2150mm, Gewicht ca. 530 kg, Reifen: 5,00x16 und 5,50x16.

Modelle in 1/43: AWE 1500 RS – Modell von Autocult (neu 2023); EMW R3 (1954/1955): alter Metallbausatz von SD (Danhausen, made by John Day). Hier außerdem abgebildet: Privates Einzelstück des EMW R1/53 von „Louis Models“.

Anmerkungen zum Autocult-Modell: Das Modell wird auf der Webseite „auto-und-modell“ ausführlich beschrieben (siehe dort: Archiv). Es entspricht dem Auto von 1956 mit Startnummern, die auf ein Rennen in der DDR hindeuten. Falls man das Modell ändern will, z.B. für die Version am Nürburgring (1000 km) oder z.B. für das Rennen in Montlhery (1000 km Paris), müsste folgendes geändert werden:

Nürburgring: Hier fuhren die beiden AWE im Training und im Rennen ohne die Radabdeckungen hinten – da wäre dann ein massiver Umbau nötig. Allerdings gibt es auch zumindest ein Foto (Mike Lawrence, siehe unten, S. 67), welches das Auto am Nürburgring (1000 km) mit den Abdeckungen zeigt, vermutlich bei der technischen Abnahme oder irgendwann im Training. Dann muss man nur die Startnummern ändern (sie sind durchgängig schwarz und nicht mit heller „Füllung“) und vorn vor der Nr. 26 oder 27 einen gelben Querstreifen anbringen, der die Klassenzugehörigkeit zeigen soll (siehe Farbfoto im Bericht in Automobilsport Nr. 30, siehe unten).

Montlhery: Hier gibt es ein SW-Foto in Paul Parker, Sports Car Racing in Camera 1950-59, S. 153. Das Auto von Rosenhammer und Barth hat dort die Startnummer 44 und Radabdeckungen vorn und hinten.

Quellen (u.a.): Reinald Schumann, Deutscher Automobil-Rennsport 1946-1955, Monsenstein und Vannerdat, Münster 2013 / Reinald Schumann, Motorsport in Deutschland 1945-1955, Vom Eigenbau zum Silberpfeil, Motorbuch Verlag 1992 / Karl Ludvigsen, Die Deutsche Rennsport-Geschichte, Deutsche Ausgabe, GeraMond 2012 / Mike Lawrence, Directory of Classic Sportsracing Cars, Aston Publications, 1988 / EMW/AWE R3 – Die ostdeutschen Silberpfeile, in: Automobilsport, Ausgabe 30, 04/2021, S. 66ff.

Webseiten: Wikipedia, EMW / Racingsportscars / auto-und-modell (Archiv, Bericht von Rudi Seidel zum Autocult-Modell, 05/2021)