

# Dixi- Interessengemeinschaft

Der internationale Markenklub für Dixi, BMW 3/15 und Sondermodelle



## Klein-MotorSport

Illustrierte technische Zeitschrift und Anzeiger für das gesamte „Klein-Motorwesen“  
Jahrgang VIII, Mitte Juni 1928, Nr. 11

„Gestatten Sie, daß ich vorstelle: Der kleine Dixi!“  
von Dipl.-Ing. Jos. Ganz

Ein Kommentar von  
Gottfried Müller

Wenn historische Literatur zu unserem kleinen Dixi neu auftaucht, ist dies natürlich etwas Besonderes. Was steht Neues drin? Erstmals lesen wir aus einer mir bis dahin nicht bekannten Zeitschrift von 1928: „Der Dixi wurde in Deutschland zunächst als Rechtslenker verkauft“. Hier steht es tatsächlich schwarz auf weiß (was wir 50 Jahre später in einem Buch nachlesen können) und weiter heißt es, „... die Engländer haben nicht nur originale Unterlagen nach Deutschland geschickt, sondern auch Ingenieure, um einen Linkslenker zu konstruieren“. Eine geniale Idee war das für mich schon immer und fast unverstündlich, dass diese riesige Aktion so perfekt geplant werden konnte. Für deutsche Kunden metrische Gewinde einzuführen, die gesamte Technik spiegelverkehrt zu zeichnen, zu produzieren und die Maße so umzusetzen, dass mit wenigen Werkzeugen Produktion, Kundendienst und Reparatur vernünftig erfolgen können, war eine Leistung.

Es ist schön zu lesen, wie der Autor, Dipl.-Ing. Jos. Ganz, hofft, dass die Konstrukteure die Gelegenheit wahrgenommen haben, „ein nach bewährten Grundsätzen gebaute, durch Jahre hindurch erprobte Maschine ... die zahllosen kleinen Unvollkommenheiten, welche jeder, auch der genialsten Neukonstruktion anhaften ... erkannt und beseitigt werden.“

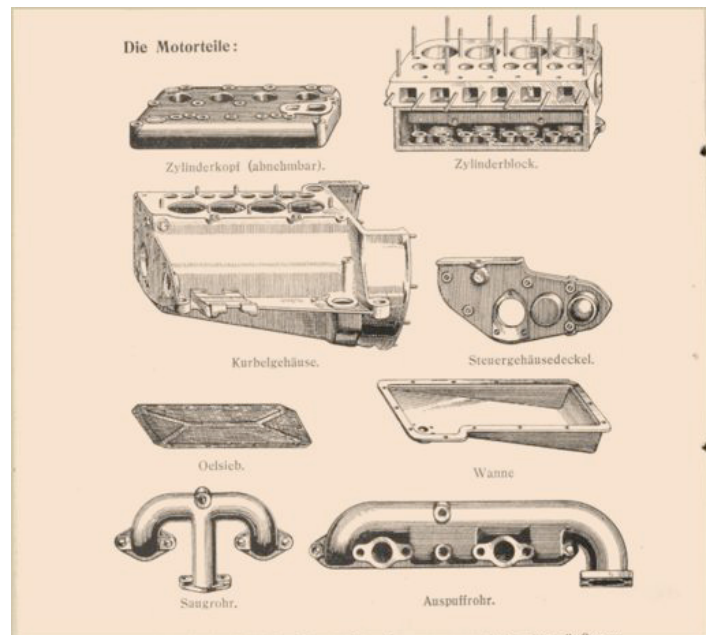
Ein klein wenig fällt auf, dass der Autor ein gewisses deutsches Selbstbewusstsein besitzt. So schreibt er, dass der Dixi durchaus auf gewisse Errungenschaften der Technik verzichten würde. Er vergleicht es sogar mit einer berühmten Motorradmarke AJS die weniger durch „Konstruktion als durch Tradition“ glänzen würde.



Beruhigend klingt es wenn er schreibt, dass man üblicherweise der Firma Dixi vertrauen könne, dass gutes Material und gute Materialanwendung in der Fabrikation des kleinen Fahrzeuges vorausgesetzt werden könne. Gleichzeitig schreibt er aber auch, dass das Eisenacher Werk wirtschaftliche Schwierigkeiten und Sorgen in dieser Zeit hatte. Interessant ist die Bemerkung, dass die Straßen 1928 in Deutschland für schlechter gehalten wurden als die in Großbritannien und ein Dixi in Deutschland deswegen mehr gefordert würde, als in England. Auch dass ein Verbrennungsmotor in Deutschland schlechter (?) laufen würde als in England; auffällig ist, dass er meint, das Klima in England wäre günstiger.

Was fällt sonst auf bei diesem wunderschönen Report? Zum Beispiel die köstliche Beschreibung, wie man im Dixi hinten quer sitzen müsse. Man müsse mit einer Po-Hälfte zunächst sitzen um die andere zu entlasten und so von einer Seite zur anderen wechseln. Noch nie habe ich eine bessere Beschreibung für diese Situation gelesen. Auch eine andere Bemerkung finde ich interessant: Der Austin Seven war schlecht verkäuflich als Zweisitzer und dass das Anbringen eines zusätzlichen hinteren Sitzes für zwei Kinder den Verkauf gewaltig angekurbelt hätte!

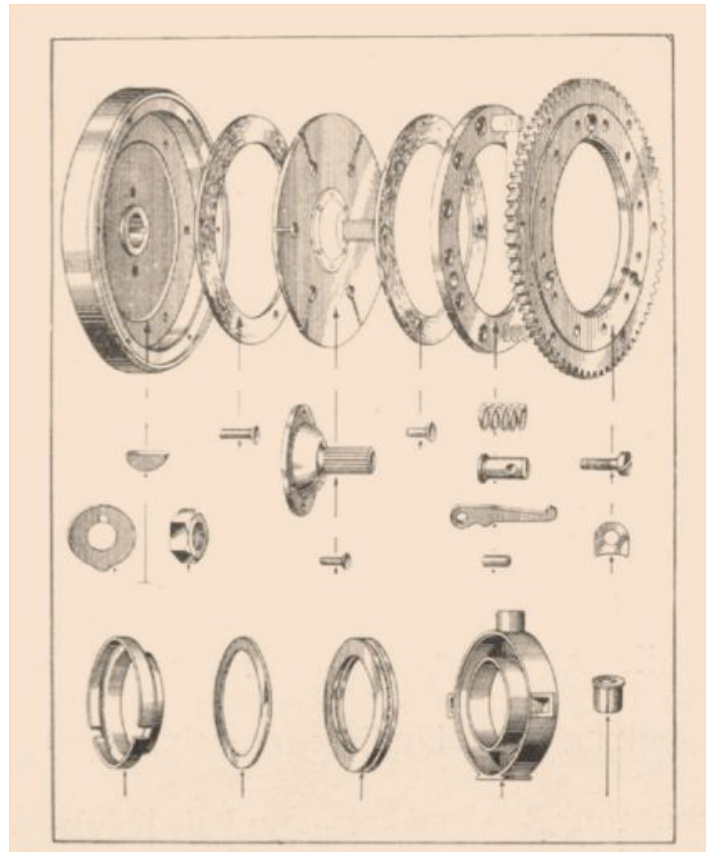
In den höchsten Tönen lobt Ingenieur Ganz den Dixi-Motor, die Kraft, den Durchzug, das hohe Tempo und die mögliche Beschleunigung. "Wie ein Eichkätzchen von Ast zu Ast springt er beim Überholen von Lücke zu Lücke. Die Nachfolgende Beschreibung der Dixi Motor-Technik ist höchst informativ. Interessant für mich die erstmals gelesene Mitteilung, dass das Schmutzsieb über der Ölwanne gelegentlich gereinigt werden müsse. Auch die Möglichkeit der Reinigung der Spritzdüsen der Ölleitung wird vorgestellt. Dass ein Auspuffrohr nach vorne abgeleitet wird um nicht als Fußbodenheizung zu wirken ist interessant. Dass der Auspuffkrümmer eine Vorwärmung für die Ansaugseite bietet wird ausdrücklich erwähnt. Neu und eindeutig für mich ist, dass



der Keilriemen nicht als Lederriemen sondern als Schlossloser Gummiriemen beschrieben wird. Sehr nett ist die immer wiederkehrende Andeutung, wie es bei anderen Fahrzeugen gemacht wurde und wie dies besser beim Dixi gelöst wurde im Vergleich zum Beispiel bei Hanomag und Ford. Nett ist es zu lesen, dass es doch besser wäre, eine deutsche Batterie Varta oder eine Stahlbatterie einer englischen vorzuziehen. Dass ein Vorwiderstand, den die Engländer immer benutzen, an der Zündspule Vorteilhaft ist - vor allen Dingen dann, wenn man den Zündschlüssel vergessen hätte - wird sehr freundlich beschrieben. Weniger freundlich ist der Kommentar, dass man eigentlich die Gelegenheit hätte ergreifen müssen, den Anlasser ordentlich konstruktiv zu integrieren. Ein klein wenig überheblich schreibt er, „ob man vielleicht in Eisenach schon vom Konservatismus der Engländer angesteckt sein könnte?“ Als besonders gute Konstruktion wird die Hinterachse auffällig beschrieben („Kabinettstück“), aber kritisch wird bemerkt, dass die Feder an der Vorderachse nicht aus dem richtigen Material wäre und dass sie sich auf die Achse durchschlagen ließe. Weiterhin wird als Verbesserung eine Vierrad-Bremse gesehen und vermutet dass es wohl nicht schwierig wäre, aus einer Zwei-Rad-Bremse eine Vier-Rad-Bremse zu machen. Und sehr detailliert wird beschrieben wie man am Lenkgetriebe durch Umsetzen des Schneckenrads eine Verbesserung der Funktion nach Verschleiß bewerkstelligen könne. Erstmals lese ich auch, wie man in England ursprünglich den Radwechsel gedacht hatte, nämlich dass im Sinne eines Bajonettverschlussystems, die Nabe auf die Bremstrommel gesetzt wird, ohne die Radmuttern komplett zu entfernen. Sehr freundlich beschreibt Ingenieur Ganz, dass die 20 l Tankinhalt für 400 km ausreichen würden und eine Ölverbrauch von 0,2 l zu kalkulieren sei. Sehr nett ist die Bemerkung, dass zwar ein teurer Tacho verwendet wurde, aber kein elektrischer Scheibenwischer! Und dass bei der englischen Konstruktion mit ein klein wenig Arroganz dann wieder die Bemerkung angebracht wird, dass das gewisse „Finish“ fehlen würde. Gleichzeitig wird ein Vergleich mit Opel erwähnt, bei dem dies offensichtlich kein Problem wäre.

Wunderschön sind in diesem Artikel auch die Abbildungen. Noch nie habe ich zuvor Getriebeteile einzeln so dargestellt gesehen, das gleiche gilt für die Vorderachse. Auch die Kuppelung und deren Teile, wie zum Beispiel das Drucklager in Teilen, ist abgebildet. Eine ausgezeichnete, vollständige technische Datei wird ebenfalls gebracht und wenigstens zweimal lese ich, dass die Länge des Autos 2800 mm wäre. Irgendwo fehlen hier 10 cm?

Ich fasse zusammen: Ingenieur Ganz beschreibt meines Wissens hier erstmalig detailliert einen Dixi, in seinen technischen Details des Fahrwerks, des Motors und der Ausrüstung. Fair werden Besonderheiten bewundert, aber doch auffällig ein klein wenig national arrogant Bemerkungen eingebracht. Der Artikel glänzt in den technischen Darstellungen und seinen Vergleichen. Es sind einige Details dargestellt, die ich sonst noch nie so beschrieben gefunden habe.



Ganz offensichtlich wurde der Autor exzellent von den Eisenacher Dixi Werken mit Daten und Zeichnungen versorgt. Der Artikel dürfte einer der frühesten umfänglich beschreibenden Autoreporte sein, die zu mindestens für den Dixi bestehen. Ganz nebenbei beinhaltet die Zeitschrift „Klein-Motor-Sport“ auch wunderschöne Annoncen zum Beispiel über Victoria Motorräder, Riemenverbinder, Getriebe, Motorradreifen, Motorradsitze und Lampen Abbildungen von Fahrzeugen wie NSU, Wanderer oder Seitenwägen und man findet sogar Bezugsquellen nachweise über Antriebsriemen, Auto Motorrad Zubehör, Kolbenringe (TEVES), Magnete (Noris), Gummischläuche und eine Annonce über Fahrschule aller Klassen! (Also gab es damals verschiedene Lizenzen für verschiedene Klassen).

Alles im Allen: Der Reprint ist ein wunderschöner Fund!