

Dixi- Interessengemeinschaft

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



... Kupplung treten, Zwischengas geben, Gang rein ...

Ein paar Tipps für all jene, die zum ersten Mal hinter dem Steuer eines Dixi sitzen.

Gottfried Müller

Die meisten von uns sind erfahrene Oldtimerfahrer und haben vergessen wie es damals war, zum ersten Mal hinter dem Lenkrad eines Dixi zu sitzen! Bewusst wird mir das immer, wenn ich jemanden sage: Bitte steig' ein und fahr mal diesen Dixi selber! Natürlich kommt es darauf an, ob der aufgeforderte Pilot Oldtimer Erfahrung hat. Wenn nicht, wird es richtig schwierig.

Das fängt schon beim Einsteigen an. Einen Türgriff hat der Dixi, es sei denn, man hat einen DA 1 Zweisitzer Special oder einen Ihle, der nur von innen zu betätigen ist. Natürlich verlangt man als Besitzer, dass alles vorsichtig behandelt wird, die Türen nicht zu geknallt sondern sanft geschlossen werden. Und selbstverständlich setzt man voraus, dass der 1,80 m lange Freund weiß



wie er sein rechtes Bein um das Lenkrad herumschraubt, um am Fahrersitz Platz nehmen zu können. Er weiß auch, dass er sich am Lenkrad nur sachte abstützen soll und dieses nicht als Einstieghilfe oder Haltevorrichtung nützt.

Hat man Platz genommen, muss man seine Beine sortieren. Gerade ausgestreckt kann er nicht sitzen, das rechte Bein darf nach rechts zum Beifahrer oder der Beifahrerin pendeln, sollte dabei aber nicht den Gang-Wählhebel zu sehr belasten und drücken. Das nächste Problem ist das Einbringen der Füße! Links und rechts neben der Säule ist klar, aber dass rechts neben der Lenksäule nur 10-15 cm Platz sind für das Brems- und Gaspedal bedeutet, dass man bei großen Füßen (ab 45 aufwärts) sehr vorsichtig hantieren muss! Einige Dixifahrer haben sich deswegen besonders kurze oder auch besonders lange Gaspedale gebastelt. Manche fahren gar mit speziellen schmalen Schuhen.

Hat man die Füße also untergebracht, so heißt die nächste Lehrstunde: wie funktionieren eigentlich Pedale, Hebel und das Lenkrad.

Fangen wir mit dem Kupplungspedal an. In der Regel haben die meisten Dixi einen sehr kurzen Kupplungsweg. Oft sind es nur zehn bis zwanzig Millimeter, kurz vor Erreichen des Bodenblechs. Das liegt am üblichen

Einsteigen

Platz nehmen

Kupplung

Verschleiß der drei kleinen Kupplungshebel und dem Ausrück-Lager. Der sehr kurze Kupplungsweg liegt aber auch an den meist etwas dickeren Kupplungsbelägen die von den Restauratoren benutzt werden.

Der Kupplungsvorgang ist natürlich gewöhnungsbedürftig. Sanfte Kupplungen wie bei modernen Fahrzeugen wird man selten erleben. Meist erwartet einen eine etwas raue Eingriffsphase und das ganze bei wenig Spiel,- was häufig dazu führt, dass man den Motor beim ersten Mal ab-würgt. Mit der Zeit und einiger Übung klappt's dann doch noch.



Wie steht es mit den Bremsen? Bei manchen Dixi hat man das Gefühl, dass die Bremsen gar keinen Effekt haben. Man tritt auf die Fußbremse, egal ob zwei- oder Vierradbremse und bekommt schon rasch die Rückkopplung,

Bremsen

dass sich auch bei verstärktem Druck auf die Bremse nichts mehr tut. Für den ersten Bremsversuch bei langsamer Fahrt reicht diese Rückkopplung. Man hat das Gefühl, die Bremse funktioniert. Das sieht schon ganz anders aus, wenn man 20 oder 30 km/h fährt. Plötzlich merkt man, dass dieser Oldtimer anders gestrickt ist. Und erst ab 40 oder 50 km/h merkt man wirklich, dass ein dreifacher Bremsweg vom Fahrer immer einkalkuliert werden muss, vor allem dann, wenn die anderen Verkehrsteilnehmer mit ABS, Scheibenbremsen und Bremskraftverstärker unterwegs sind.

Am einfachsten scheint noch der Umgang mit dem Gaspedal. Aber dennoch: Vorsicht! Der beengte Fußraum führt nicht selten dazu, dass man bei akuter Bremsung mit seinen „Quadratlatschen“ oder auch mit den zarten Füßen gleichzeitig Bremse und Gaspedal erwischt. Das ist natürlich nicht sehr förderlich.

Gaspedal

Die erforderliche defensive Fahrweise bei solchen (Seilzug-) Bremsen führt zwangsläufig zu einer gewissen Fehlhaltung und einer halbschrägen Voreinstellung des Fußes für das Gaspedal. Man könnte ja mal bremsen müssen, dann ist es leichter und schneller auf das Bremspedal zu kommen!

Vor 80 Jahren wurde übrigens den Chauffeuren empfohlen, in dringenden Bremsfällen auch die Handbremse mit zu benutzen. Sicher eine total ungewohnte Übung.

Die erste Fahrt vermittelt weitere Eindrücke: das Lenkrad ist selbst bei diesem sehr leichten Fahrzeug im Stand nur schwer zu bewegen. Es darf auch möglichst nicht im Stand bewegt werden! Dafür geht es umso leichter sobald wir Fahrt aufnehmen. Natürlich haben wir wie auch bei der Bremse keine Servo-Wirkung, keine Hydraulik, keinen Servo-Motor sondern nur Mechanik. Schneckengetriebe, kurze Hebel und große Räder mit relativ großer Aufstands Fläche auf dem Asphalt. Das bremst natürlich!

Lenkung

Die beiden kleinen Hebel am Lenkrad faszinieren jeden Chauffeur bei der ersten Fahrt! Er ist eher etwas enttäuscht, dass diese Hebel unterwegs weniger Bedeutung haben als zunächst gedacht. Man fühlt und hört erst nach einiger Zeit, ob man den Hebel besser etwas auf Früh- oder Spätzündung stellen soll.

Verstellhebel für Zündung und Gas

Das Standgas (rechter Hebel) hilft insbesondere beim Starten mit

der Handkurbel und der kleine Hebel (links) dient zum Verstellen der Zündung. Gedacht ist er, um die beiden Extreme zu befriedigen: Den Startvorgang mit etwas Spätzündung zu gestalten und die vermehrte Gabe von Frühzündung zu stellen, wenn der Motor hochtouriger zum Laufen kommt.

Und dann der Start! Immer wieder erlebe ich, dass echte Oldtimerliebhaber oder Besitzer von solchen Fahrzeugen nicht gerne vor anderen Menschen den Motor ankurbeln wollen. (Er könnte ja einmal nicht anspringen.) Außenstehende haben da viel mehr Verständnis. Sie haben zwar alle etwas Angst vor dem berühmten Zurückschlagen des Motors beim Anwerfen. Dabei gibt es atemberaubende Geschichten und Kommentare zu hören. Erst kürzlich habe ich in einer Fachzeitung lesen dürfen, dass der Profi natürlich die Kurbel ohne den umgelegten Daumen in die Hand genommen hat, aus Angst vor der berühmten Rückschlagaktion des Motors!

Mit etwas Spätzündung springt der Motor normalerweise gut an. Ist die Zündung ordentlich eingestellt und die Kerzen einigermaßen in Ordnung, springt ein kalter Dixi mit fettem Gemisch in der Regel sofort an. D.h., Haube auf der rechten Seite auf, - der Benzinhahn war bereits geöffnet -, je nach Vergaser wird nun der Tupper solange betätigt und gedrückt bis man sieht, dass an der kleinen Bohrung an der Schwimmerkammer oder beim offenen Vergaser sogar am Ansaugtrichter des Vergaser Benzin heruströpfelt. Natürlich darf man nicht vergessen die Zündung einzuschalten und dann sollte man nicht zu lässig sondern schon mit etwas Beschleunigung die Kurbel rechts herum drehen ohne zu vergessen dass sie dabei auch eingedrückt werden muss. Hat man den Gashebel am Lenkrad auf ein Drittel geöffnet, sollte Motor ordentlich anlaufen.

Viele Vergaser sind so eingestellt, dass sie eine geschlossene Luftklappe am Anfang benötigen und manche sind so fett eingestellt, dass sie ohne Choke bestens anspringen.

Möchte der Beginner die Kurbel-Prozedur nicht durchmachen, hat er ja noch immer den Elektrostarter, der aber auch pfleglich (besser mit Kenntnis) behandelt werden muss.

Natürlich weiß das ein Anfänger nicht. Er weiß nicht, dass man einen solchen Anlasser mit Bendix Apparat nur kurz bedienen soll. Springt der Motor nicht sofort an, dann ist an Zündung, Vergaser oder gar am Motor selbst etwas nicht ideal.

Man fährt den Dreigang-Dixi in der Regel mit dem ersten Gang an. Nur bei Gefälle verzichten viele darauf und starten mit dem zweiten Gang. Der erste Gang ist kurz übersetzt und schon zwischen zehn und 20 km schaltet man üblicherweise in den Zweiten. Und hier kommen wir zur nächsten Übung, dem Schalten: Das Getriebe des Dixi ist nicht synchronisiert. Wenn wir aus dem ersten Gang Links unten in den zweiten Gang rechts oben schalten, sind mehrere Schritte zu beachten:

Erster Gang ist eingelegt und das Auto fährt und beschleunigt. Man geht mit dem rechten Fuß vom Gaspedal tritt links auf die Kupplung, schaltet mit dem Wahl-Hebel auf Neutral, lässt die Kupplung kurz eingreifen und tritt sofort wieder darauf um mit der rechten Hand den Wählhebel nach rechts oben zu drücken. Gleichzeitig lässt man das Kupplungspedal mit dem



Anlasser

Choke

Schalten und Kuppeln

Zwischengas

linken wieder los. Wenn man Glück hat, geht das ohne Kratzen im Getriebe vor sich. Meist muss man sich etwas Zeit lassen um in der Neutralstellung auf den zweiten Gang zu schalten. Klappert das nicht geräuschlos, ist entweder der Vorgang zu schnell durchgeführt oder die Kupplung trennt unsauber oder wir haben etwas zu viel Verschleiß in der Schaltkulisse - oder alles zusammen!

In der Regel ist das Zwischengasgeben beim Aufwärts schalten weniger wichtig aber empfehlenswert. Es gilt dabei, die Getriebewelle auf Touren zu bringen um ohne Last die beiden Zahnräder die gewünscht werden, in Eingriff zu bringen. Beim Runterschalten ist das dadurch erschwert, weil beim Eingreifen des niedrigeren Ganges die Getriebewelle beschleunigt werden muss. Deswegen ist hier das Zeitmanagement so-gar noch exakter zu berücksichtigen als beim Hochschalten.

Schaltet man vom Dritten auf den Zweiten, sollte die Geschwindigkeit nicht unter 40 km/h sein. Schaltet man an einer Steigung zurück, geht man vom durchgedrückten Gaspedal kurz weg, drückt das Kupplungspedal, schaltet den Wählhebel auf Leerlauf, drückt erneut das Kupplungspedal, gibt etwas Gas und drückt dann den Wahlhebel nach vorne auf den zweiten Gang. Gleichzeitig muss man Gas geben um den Motor, der jetzt in höherer Drehzahl läuft, nicht zur Bremse werden zu lassen. Das klingt alles kompliziert, ist es auch, hat aber natürlich nichts mit Automatik, Doppelkupplungsgetriebe oder Wandler der heutigen Fahrzeuge zu tun. – Aber das macht den Reiz einen Oldtimer zu fahren aus.

Aber mit dem Schalten, Gasgeben, Kuppeln und Bremsen ist es noch nicht getan. Die einfachste Übung ist die Betätigung des Richtungsanzeiger, dem Winker oder der Blinkanlage. Falsch! Hier ist der Chauffeur besonders gefordert. Besonders wichtig ist es, den Schalter der den Blinker zurücksetzt, nicht zu vergessen! Nichts ist schlimmer, als mit einem vergessenen Blinker im heutigen Straßenverkehr zu fahren. Die automatischen Rücksteller werden einfach erwartet und die Hektik im heutigen Straßenverkehr verführt zu reagieren, wenn man ein blinkendes Fahrzeug kommen sieht. Blinkt es nach rechts und kommt man selber von rechts, fährt man meist drauflos! Hat der Oldtimer-Fahrer aber vergessen seinen Blinker zurückzusetzen, kommt es zum....

Viele Hebel und Schalter gibt es beim Dixi zum Glück nicht. Vielleicht noch den Licht-Schalter.

Auch wenn manche Dixi Freunde glauben, man kann mit den üblichen Bilux-Lampen fahren, sollte man es möglichst vermeiden bei Dunkelheit zu fahren. Die Licht-Ausbeute ist einfach schwach.

Den Startvorgang haben wir beschrieben, wie auch die Fahrt der ersten paar hundert Meter. Weit mehr Wissen ist gefordert, wenn man das erste Mal auf Tour geht.

Natürlich wird man zuerst nach einer äußeren Kontrolle der Räder, dem Luftdruck, dem Wasserstand im Kühler, dem Ölstand im Block und nach dem Sprit im Tank schauen, bevor man eine Tour beginnt. Alles ist anders als beim modernen Fahrzeug das in unserer Garage steht. Wer schaut schon jeden morgen nach Luft im Reifen, Wasser im Kühler und nach dem Ölstand? Das alles wird uns elektronisch angezeigt und wenn „nichts“ angezeigt wird gilt, dass alles in Ordnung ist! Früher war es andersherum! Betriebsanzeigen war notwendig für den Öldruck, meistens auch für

Licht und Winker



die Wassertemperatur. Der Ölmesstab musste abgelesen werden, weil es durchaus normal war, dass Motoren größere Mengen, manchmal bis zu einem halben Liter Öl pro 1000 km, verbrauchen durften. Die Sichtkontrolle durch den abgeschraubten Tankdeckel ist manchem nicht ganz geheuer und führt auch gelegentlich zur Fehleinschätzung zum Tankinhalt unter Dixi-Fahrern.

Ganz wichtig bei einer ersten Tour mit einem Oldtimer zu wissen, dass es jemanden gibt der per Mobilfunk erreichbar ist und einem helfen kann. Vielleicht hat der Helfer dann auch noch ein Fahrzeug mit einer Anhängerkupplung und einen Anhänger, vielleicht hat er auch noch Zeit zu kommen, wenn man wirklich auf seiner ersten Tour eine Panne haben sollte. Eine Mitgliedschaft im ADAC gibt einem auch ein sicheres Gefühl.

Ist das alles noch normal? Ich kann mich erinnern, dass ich vor 25 Jahren mit meinem alten MG sicherlich fünfundzwanzig Mal stehen geblieben bin. Gerne hätte ich damals ein Telefon dabei gehabt - Handy gab's noch nicht - oder einen Freund mit Auto, Anhängerkupplung und Anhänger - ich hatte das nicht, sondern musste noch sehr viel mehr einplanen. Ich hatte immer so viel Werkzeug und Ersatzteile dabei, insbesondere für Elektrik, Zündung, und Vergaser, so dass ich mir immer selber helfen wollte und musste. Das wichtigste dabei war zu erkennen, dass man Oldtimer fahren nie unter Zeitdruck machen darf.

Das gilt schon für die erste Fahrstunde mit dem Dixi!

Spätestens dann, wenn man gelernt hat mit seinem Dixi umzugehen, sollte man darüber nachdenken, ob nicht eine Mitgliedschaft in der Dixi IG eine sinnvolle Entscheidung ist!

... und dann geht's auf große Tour