

Der neue

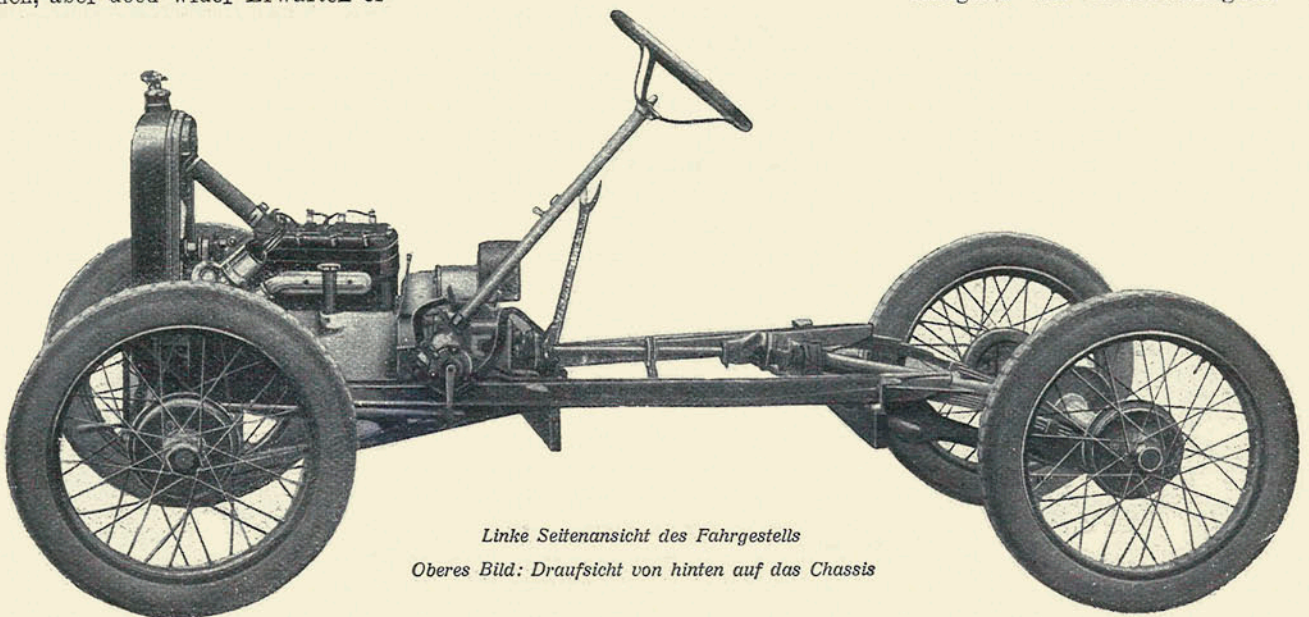


3/15 PS

DAS Vorbild des kleinen Dixi-Wagens ist der englische, in Hunderttausenden von Exemplaren bestbewährte „Austin-Seven“, dessen lizenzierte deutsche Fabrikation bei der Fahrzeugfabrik Eisenach jetzt in vollem Gange ist. Die Hauptvorteile dieses ungewöhnlich kleinen, aber doch wider Erwarten er-

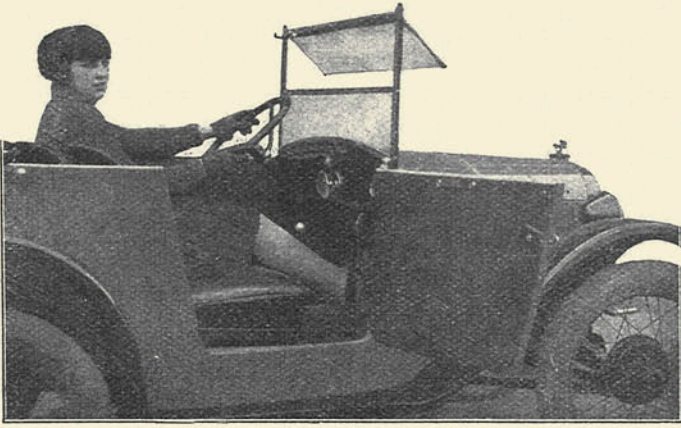
staunlich bequemen Wagens sind sein geringer Raumbedarf und seine ungewöhnlich niedrigen Unterhaltungskosten. Trotzdem ist die Leistung dieses Fahrzeuges, welches sich für drei erwachsene Personen oder zwei Erwachsene und zwei bis drei Kinder eignet, sowohl in den Bergen als auch bezüglich der Geschwindigkeit von

Die Schutzmarke

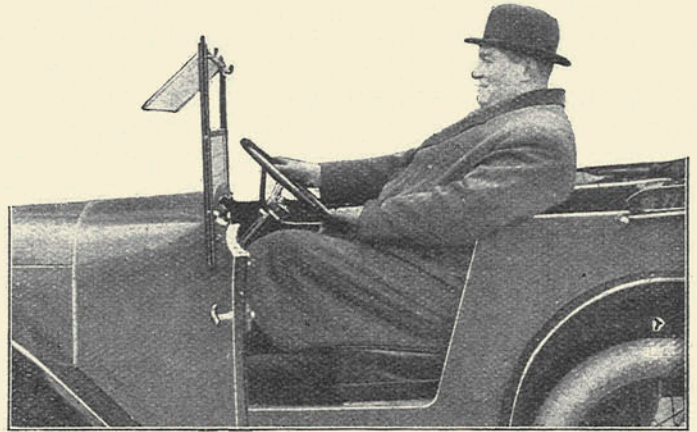


Linke Seitenansicht des Fahrgestells

Oberes Bild: Draufsicht von hinten auf das Chassis



Man sitzt außerordentlich bequem in diesem kleinen Wagen

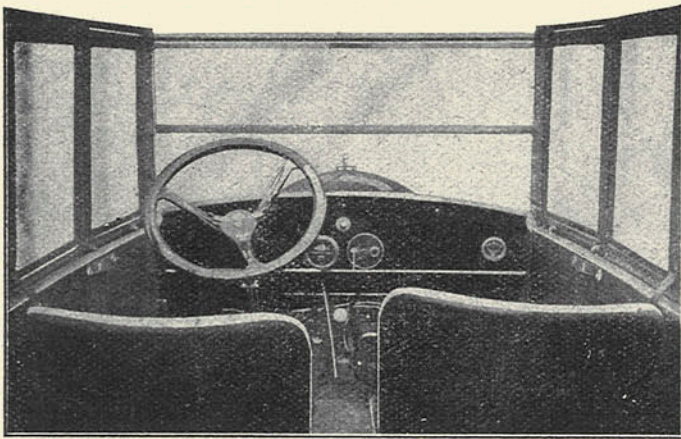


Selbst ein 185 cm großer Herr im Gewicht von 225 Pfd. kann bequem lenken

maximal ca. 80 km/Std. in der Ebene ungewöhnlich groß. Alle diese Vorteile beruhen in erster Linie auf dem sehr niedrigen Gewicht von etwa 430 Kilogramm. Bemerkenswert ist noch, bevor wir auf die technischen Einzel-

Der kleine Dixi ist ein richtiges Automobil, denn er besitzt einen wassergekühlten Vierzylinder-Viertaktmotor mit Lichtmaschine und Starter nebst angeblocktem Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang und eine Kardan-

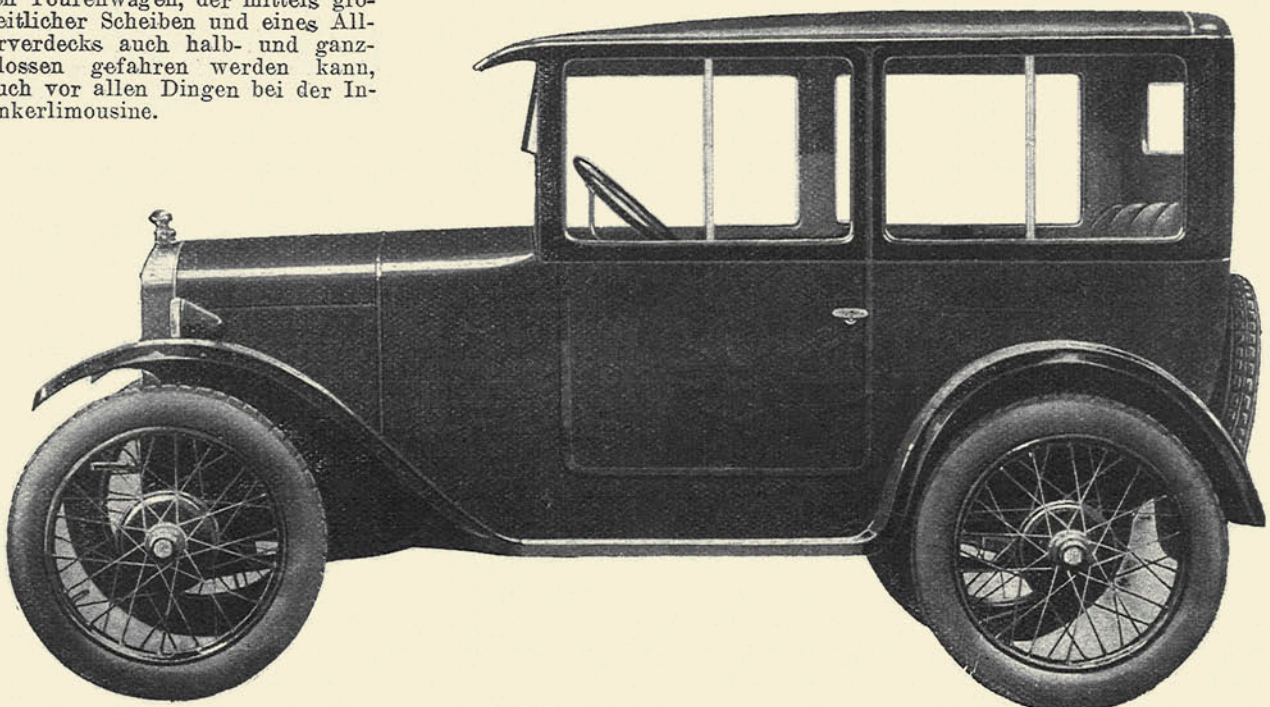
abnehmbaren Kopf; sein Gesamtvolumen beträgt 748,50 ccm bei einer Bohrung von 59 mm und einem Hub von 76 mm, was 2,86 Steuer-PS und etwa 15 Brems-PS entspricht. Die Ventile sind stehend angeordnet und gekapselt. Die Pleuellagerung läuft auf Pleuellagern. Die Thermosiphonkühlung wird durch einen mittels Riemen angetriebenen Ventilator unterstützt, während die Schmierung zwangsläufig durch eine Ölpumpe erfolgt, deren sachgemäße Funktion jederzeit vom Führersitz aus mittels eines am Armaturenbrett angebrachten Manometers kontrolliert werden kann. Die kombinierte Bosch-Zündlichtanlage ist spannungsregulierend ausgebildet, so daß sie auch ohne Batterie betriebsfähig ist. Der Startknopf für den über dem gekapselten Schwungrad, welches auch gleichzeitig die trockene Einscheibekupplung enthält, befindlichen Anlasser ist ebenfalls auf dem Armaturenbrett angebracht. Das angeblockte Zahnradtriebwerk hat Kugelmittelschaltung; seine sämtlichen Wellen laufen auf Pleuellagern. Während die Vorderachse in Doppel-T-Form im Gesenk geschmiedet ist, besteht die



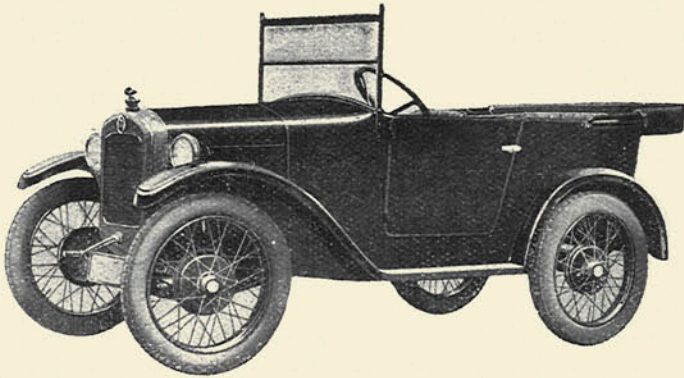
Blick ins Innere des offenen Tourenwagens mit aufgesetzten Seitenscheiben

heiten eingehen, die trotz großer Schwierigkeiten hübsche und praktische Form und zwar sowohl bei dem offenen Tourenwagen, der mittels großer seitlicher Scheiben und eines Allwetterverdecks auch halb- und ganzgeschlossen gefahren werden kann, als auch vor allen Dingen bei der Innenlenkerlimousine.

hinterachse mit Differential sowie Vierradbremse. Der Zylinder ist in einem Block gegossen und hat einen



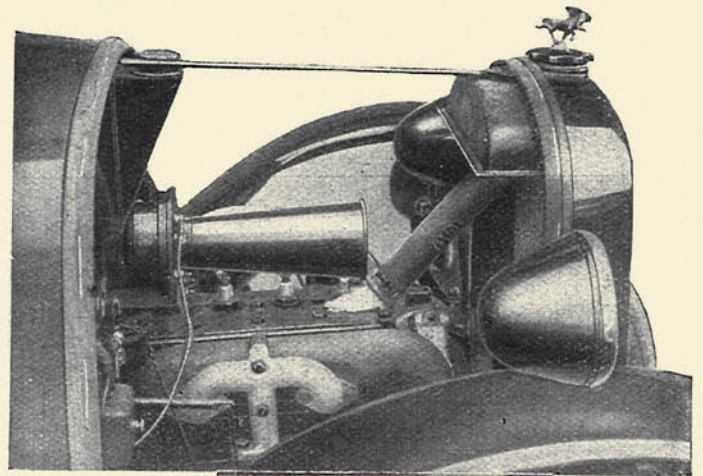
3/15-PS-Dixi-Innensteuerlimousine



3-PS-Dixi offen

Hinterachse aus einem Mittelstück mit angesetzten zylindrischen Achsrohren. Sämtliche Wellen und Räder der Hinterachse laufen ebenfalls auf Kugellagern und sind vollständig entlastet. Die spiralverzahnten Antriebsräder lassen sich von außen leicht nachstellen; außerdem ist ein Stirnraddifferential vorhanden.

Das beim Kleinwagen besonders schwierige Problem der Abfederung wurde hier glänzend gelöst, indem der nach vorne zusammenlaufende Rahmen, dessen U-Profil nach unten offen ist, vorne auf der Mitte der Quersfeder und hinten auf zwei Doppelelliptikauslegerfedern ruht, so daß eine einwandfreie Dreipunktaufhängung geschaffen wurde. Hinzu kommt noch, daß die abnehmbaren Drahtspeichenräder mit Ballonreifen, 26×3½", ausgerüstet und vorne ein sowie hinten zwei Stoßdämpfer vorhanden sind. Die Lenkung ist linksseitig angeordnet; deren Schnecke und Schneckenrad sind von außen leicht nachstellbar, um durch Abnutzung auftretendes Spiel bequemer beseitigen zu können. Um einen komfortablen Sitz zu ermöglichen, wurde der Kranz des mit schwarzem Zelluloid überzogenen Lenkrades, wie aus den Abbildungen ersichtlich, hochgezogen. Auf dem Lenkrad sind ferner die Handregulierhebel für Gas und Zündung angebracht und in der Mitte ein Knopf für das elektrische Horn vorgesehen. Links von der Steuersäule befindet sich das Kupplungspedal, rechts davon der Bremsfußhebel und abermals rechts von diesem der Akzelerator. Der kleine Wagen ist mit Vierradbremse ausgerüstet. Während die Fußbremse direkt auf die beiden Hinterräder



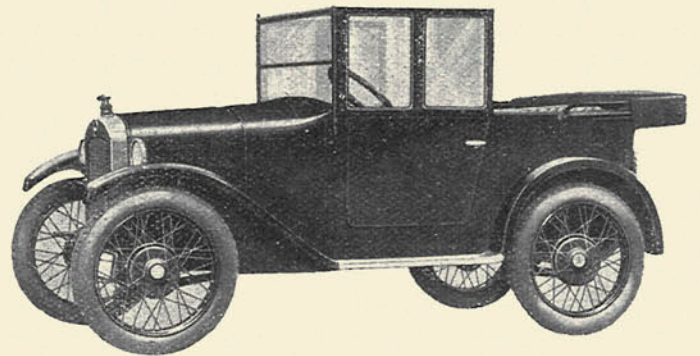
Blick unter die Haube (Ventilseite)

wirkt, können durch den neben dem Schalthebel befindlichen Handbremshebel die beiden Vorderradbremsen bedient werden. Bezüglich der Ausstattung wäre noch zu betonen, daß jeder Wagen außer mit den bereits erwähnten Seitenscheiben und einem hinten angebrachten bereiften Reserverad auch mit einem Kilometerzähler und einer ebenfalls vom Armaturenbrett aus zu bedienenden Starterklappe aus-

Fußboden ist mit einem Velourteppich ausgelegt. Die Batterie hängt unter dem Fahrersitz in einem gegen Rost und Säure geschützten Blechkasten. Bemerkenswert erscheinen noch die breiten Türen der lackierten Leichtmetallkarosserie zu beiden Seiten, welche ein sehr bequemes Ein- und Aussteigen ermöglichen.

Wer mit diesem Kleinwagen, der sich außergewöhnlich leicht bedienen

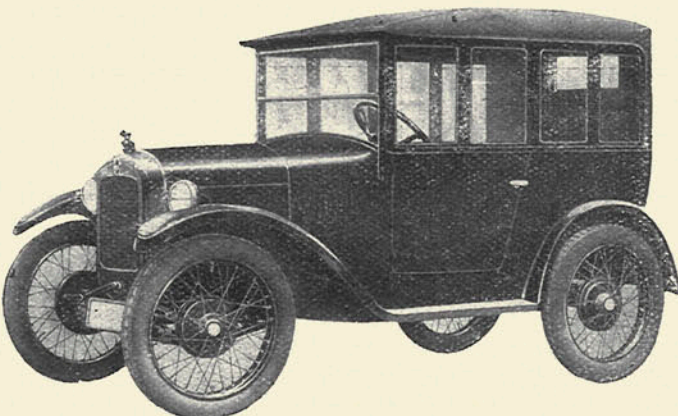
Tourenmodell mit aufgestellten Seitenscheiben



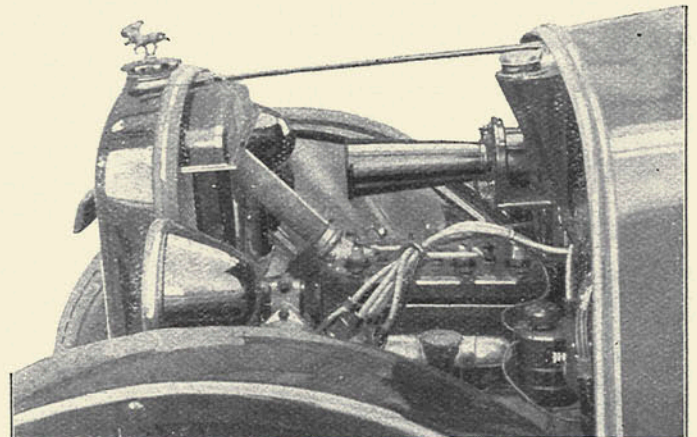
gerüstet ist. Die Scheinwerfer besitzen Osram-Bilux-Zweifadenlampen für Stadt- bzw. Stand- und Fernlicht. Das Werkzeug ist unter den hinteren Sitzen untergebracht. Die beiden Vordersitze sind verschiebbar, und der neben dem Fahrersitz befindliche Sitz außerdem mit einer umklappbaren Lehne verbunden, um den Zugang zu den hinteren Sitzen zu erleichtern. Der

läßt und ganz vorzüglich gefedert ist, einmal gefahren ist, wird über dessen Leistungsfähigkeit, Komfort und niedrige Unterhaltungskosten sehr erstaunt sein, so daß sich der jetzt auf 2595 Reichsmark ermäßigte Anschaffungspreis für den offenen Wagen auf die Dauer für den Besitzer reichlich bezahlt machen dürfte.

Oberingenieur F. A. E. Martrn



Mittels Seitenscheiben und Allwetterverdeck völlig geschlossen



Blick in den Motor von links