

## Der erste BMW kam aus Berlin

Wieder haben wir 2009 allen Grund ein kleines Jubiläum zu begehen. So erblickte das erste von BMW gebaute Automobil der BMW 3/15 DA 2 im Jahre 1929, also genau vor 80 Jahren, das Licht der Welt.

Man hatte sich ja schon länger bei BMW mit dem Gedanken getragen, ein eigenes kleines Automobil auf die Räder zu stellen. Doch alles blieb nur bei Versuchen. Nach all den Wirren im Zusammenhang mit der Weltwirtschaftskrise war klar, es musste unbedingt ein preiswertes und von Qualität bestimmtes Fahrzeug sein, um auf dem hart umkämpften Markt bestehen zu können.

Ende des Jahres 1928 ergab sich die Möglichkeit der Übernahme der Fahrzeugfabrik in Eisenach. Hier baute man bereits in Lizenz auf der Basis des seit 1922 erfolgreichsten Kleinwagen der Welt, dem Austin Seven, den Dixi DA 1.

Inzwischen hatten natürlich auch neue Produktionsmethoden bei der Fertigung Einzug gehalten. Es gab bereits große Presstahlwerke für die Herstellung der Karosseriebauteile. Man zögerte nicht lange und nahm Verhandlungen mit AMBI BUDD in Berlin für die Fertigung einer modernen Ganzstahlkarosserie auf.

Vorbild für diese Karosserie war der ebenfalls in Austin Lizenz produzierte Kleinwagen der Firma Rosengart aus Frankreich.

Die im Volksmund weiterhin nur als Dixi bekannten Automobile waren dem DA 1 im Wesentlichen gleich und basierten auf den bis dahin in Eisenach gebauten Fahrzeugen. Es gab dabei ein paar Verbesserungen, wie zum Beispiel den Einsatz der Vierradbremse und anderer kleinerer Details.

Infolge der Recherchen durch die bekannten Buchautoren Werner Simons und Walter Zeichner stellte man fest, dass dieser neue, nun von BMW gebaute Wagen anfänglich in Berlin produziert wurde.

Also unmittelbar bei den AMBI BUDD Werken in Berlin - Johannisthal in einer gemieteten Montagehalle, wurden die ersten BMW 3/15 zusammengeschrubt wurden. Am 22. März 1929 verließ dort der auch erste BMW Kleinwagen die Werkstore.

Aber erst am 9. Juli 1929 kam es zur feierlichen Präsentation dieses neuen Modells im BMW Verkaufszentrum im Berlin - Mitte.

In Eisenach wurden nach altbewährter Manier der Tourer in Stahl/Holzkarosserie mit Kunstlederbezug weiterproduziert.

Ab dem Frühjahr 1930 bot man darüber hinaus noch den offenen Zweisitzer, Zwei- und Viersitzige Kabrios und den Eillieferwagen an.

Ab 1931 kam dann der heute begehrteste aller Dixi Wagen, der BMW 3/15 DA 3 Typ „Wartburg“ auf den Markt. Ein Wagen für den sportlichen Fahrer mit dem kleinen Geldbeutel und einer tollen Spitzheckkarosserie aus Aluminium sowie einer Leistungssteigerung auf 18 PS.

Somit schuf BMW in relativ kurzer Zeit eine doch ansehnliche Palette an Kleinwagen, die damals durchaus vielseitige Wünsche der Käufer erfüllten.



Der neue BMW Kleinwagen.

BMW  
Automobil-Verkaufsgesellschaft m. b. H.  
Eisenach

## Der Dixi ist tot - es lebe der B.M.W.!

Zwischen dem Todestag des kleinen Dixi und dem Geburtsstag des B.M.W. lagen 24 Stunden. Man begrub ihn eigentlich nur, um ihn gleich wieder auszugraben. Das Gerippe blieb, aber ein anderes Gewand erhielt er. Sein neuer Herr, resp. seine vielen neuen Herren, wollten es so. Und da sie sich scheinbar über die Färbung nicht einigen konnten, wurde eines jeden Vorschlag akzeptiert. Der B.M.W. sieht daher aus wie eine bunte Kuh, ist also keineswegs schöner geworden. Das Publikum verlangt aber Farben-, „Bracht“, mehr blanke Teile als vorher, einen längeren Kühler. Die Wünsche wurden erfüllt. Auf die Kunden kommt's an.

Sein Seelchen aber erstrahlt rein wie am ersten Tag! Dieser kleine Motor, der in der Entwicklungsgeschichte des Automobils nur im ehemaligen 5/15er Wanderer ein Gegenstück findet, steht zweifellos an der Spitze der deutschen Kleinauto-Industrie!

Hanomag's Aufschwung war rein äußerlich, der D.R.W. ist zweifellos beachtlich, aber beide zusammen sind nie ein B.M.W.! Seine Straßenlage, an der sich manch Opel (der übrigens z. Bt. von Keith Wood in Rüsselsheim im Ramsch verkauft wird) und Chevrolet ein Beispiel nehmen könnte, ist erstaunlich, sein Anzugsmoment so stark, daß man Mühe hat, ihn im Straßengewühl mit einem größeren Wagen zu fassen. Und seine Steigfähigkeit und Geländeeignung steht wohl überhaupt einzig da. Man kann also jede Reise mit ihm antreten, und wird nach einer Tagesleistung von 300 bis 400 Kilometern diesem kleinen Gefährt ebenso munter entsteigen, als einem großen.

Das Chassis, dessen nähere Beschreibung in den Hauptpunkten hier folgt, hat dem kleinen Dixi gegenüber nur die eine wichtige Neuerung, daß die Fußbremse mittels Drahtseilen jetzt auf alle 4 Räder geht, und die Handbremse getrennt auf die Vorderräder. Letzteres hat sich als ein großer Vorteil in den Bergen erwiesen.

Zylinderzahl . . . . .	4
Gehäuse . . . . .	Blod
Zylinderinhalt . . . . .	748,5 ccm
Ventilanordnung . . . . .	stehend
Kolbenwerkstoff . . . . .	Aluminium
Delung . . . . .	Druckschmierung
Bindung . . . . .	Batterie
Kraftstoffförderung . . . . .	Gefälle
Kühlung . . . . .	Thermosiphon
Kupplung . . . . .	Einscheiber-Kupplung; trocken
Getriebe . . . . .	Rahnradschubgetriebe
Zahl der Gänge . . . . .	8 vorw., 1 rückwärts
Art der Schaltung . . . . .	Mitte Wagen
Art der Schaltung . . . . .	Kugel
Lagerung der Hinterräder . . . . .	auf Achsrohr, Kugellager
Vordere Federn . . . . .	Salbfeder, Queranordnung
Hintere Federn . . . . .	Vierteilfedern, Auslegeanordnung
Führersitz . . . . .	Hinte
Delung des Untergestells . . . . .	„Rub“, Hochdruckschmierung
Zahl der Räder . . . . .	4 Laufräder, 1 Motorrad
Radart . . . . .	Drahtspeichen
Reifen . . . . .	27x4" Ballon
Fußbremse . . . . .	Auf alle 4 Räder
Handbremse . . . . .	Auf Vorderräder
Kühlerform . . . . .	Flach mit Ventilator
Achsstand . . . . .	1900 mm
Spurweite . . . . .	1090 mm
Zahl der festen Sitze . . . . .	2 Erwachsene
Zahl der Sitzplätze . . . . .	1 Erwachsener
Bremsleistung, maximal . . . . .	15 PS
Zulässige Höchstbelastung . . . . .	250 kg
Kraftstoffverbrauch . . . . .	ca. 6 l/100 km
Delverbrauch . . . . .	ca. 0,15 l/100 km
Anlasser u. Lichtmaschine . . . . .	Posch
Batterie . . . . .	Barta
Unterbringung der Batterie . . . . .	In Karosserieboden

Nach all dem hat der B.M.W., der in allen denkbaren Ausführungen ab 2200 — M zu haben ist, und demnächst auch als Cabriolet und Roadster (Geheimnis — pscht!) geliefert wird, mit *summa cum laude* bestanden.

Sollten irgendwelche äußeren Einflüsse demnächst veranlassen, daß das kleine Kind einmal „schief“ liegen sollte, so wollen wir hoffen, daß diejenigen deutschen Banken, die sich heute als Protektor hinstellen, nicht sofort mit der gleichen Berde als Leichenjederer drüber herfallen.

R. L.