·Dixi·

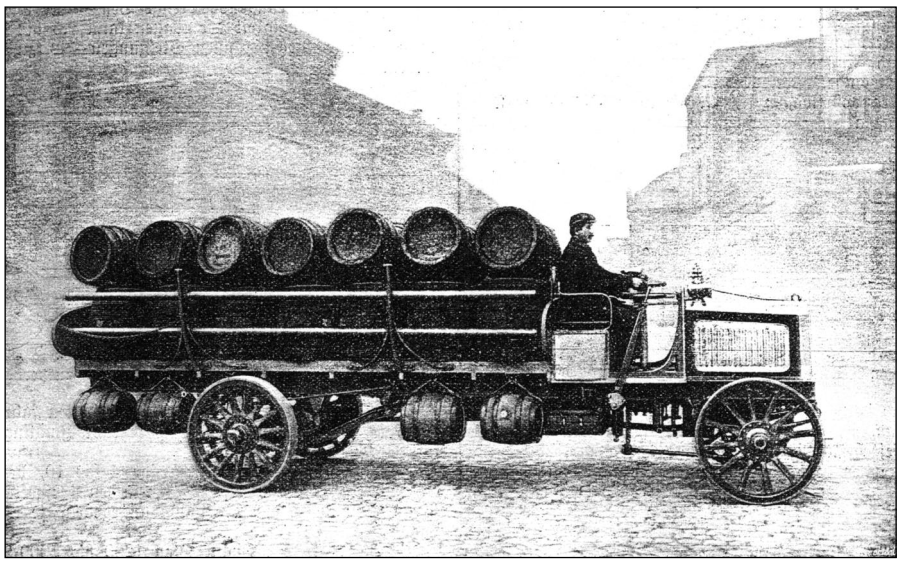
31.12.1903 – 66 658

08.08.1904 – 72 720

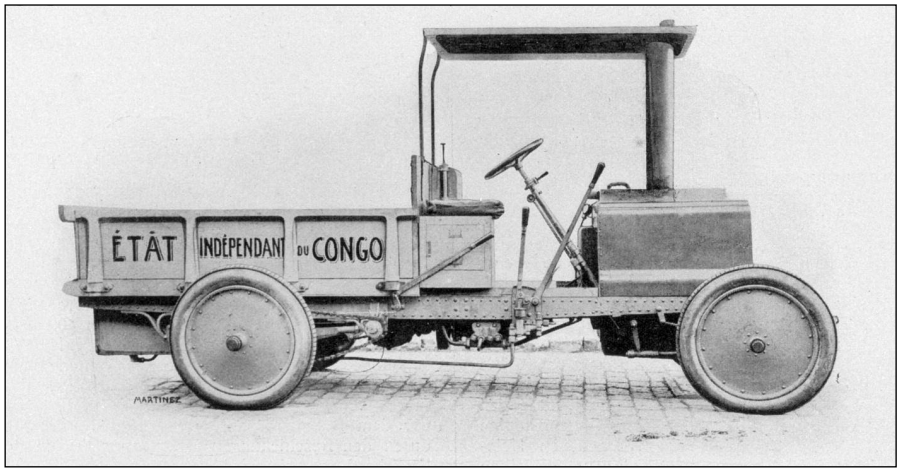
1911 – 1917

Dixi
1904 – 1928

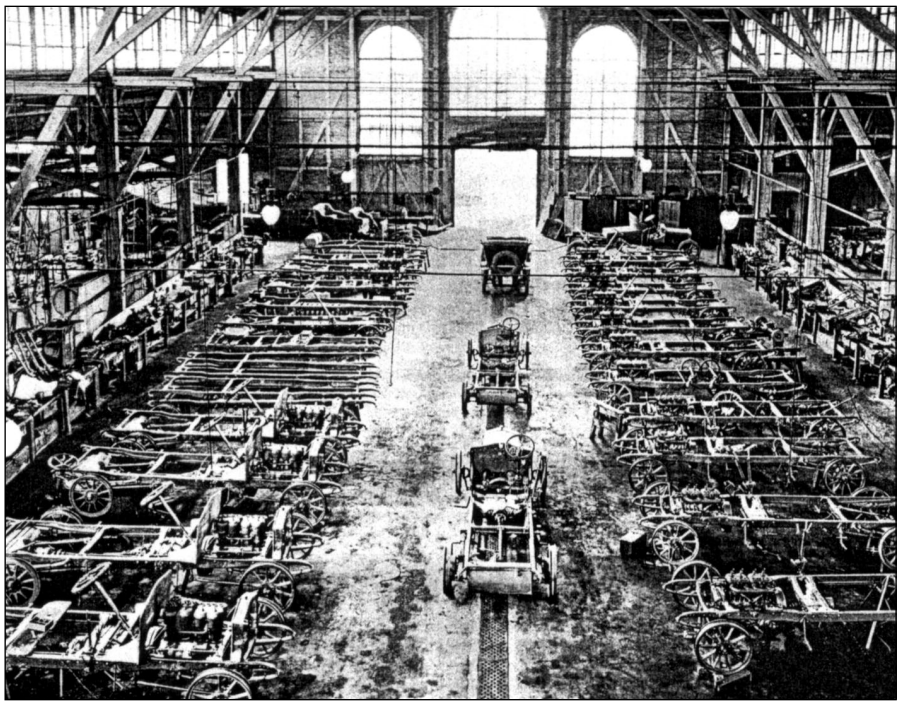
Knapp ein Vierteljahrundert kamen Automobile der Marke Dixi (lat.: Ich habe gesprochen) aus Eisenach. Hier hatte ein Bankenkonsortium auf Initiative des Geheimen Baurats Heinrich Ehrhardt (1840 – 1928) am 3. Dezember 1896 die Fahrzeugfabrik Eisenach A.-G. (Rennbahn 16) gegründet. Bereits 1898 nahm man den Bau von Pkw und Omnibussen, Lieferungswagen und Lkw nach französischen Decauville-Lizenzen unter dem Markennamen > Wartburg auf, vereinzelt auch als Eisenach bezeichnet. Unter den gleichen Marken fertigte man zudem elektromobile Droschken und Omnibusse nach englischen bzw. französischen Lizenzen. Als Patentpool und Vertrieb hatte Heinrich Ehrhardt am 18. Oktober 1898 die Motorfahrzeug Akt.-Ges., Düsseldorf, etabliert.



Dixi-Lkw 1903 (Bieranstalt besorgen hier ist nur eine copy)

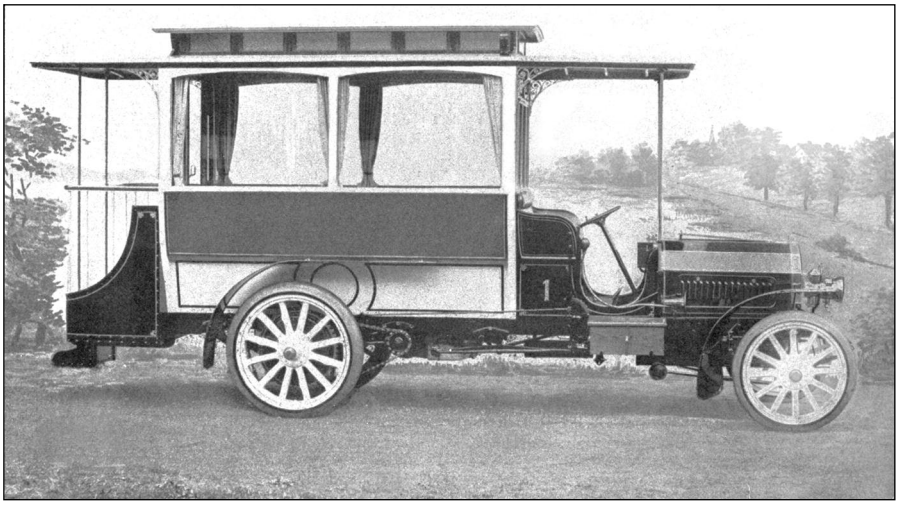


Dixi 15/30-PS-Dampfwagen System Goldschmidt

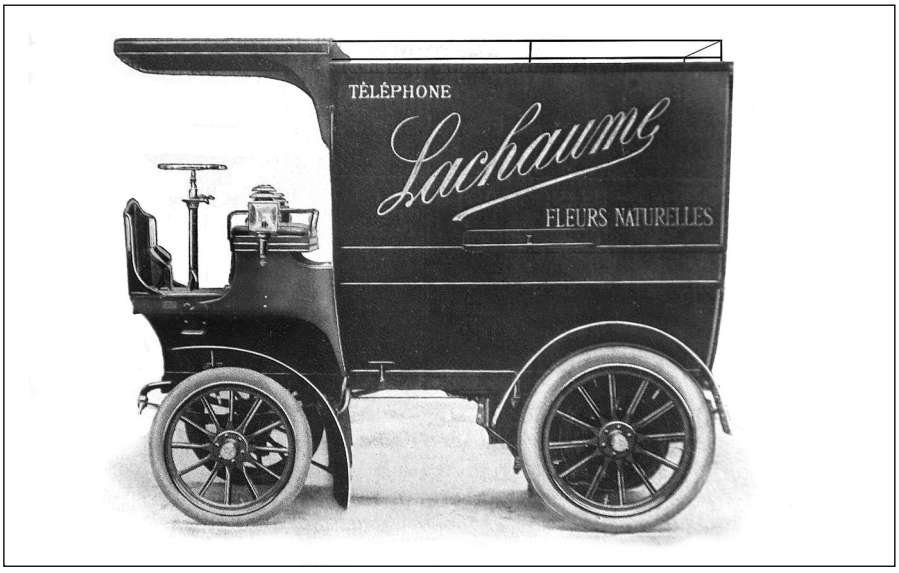


Ein Blick in die Montagehalle der Fahrzeugfabrik Eisenach 1907

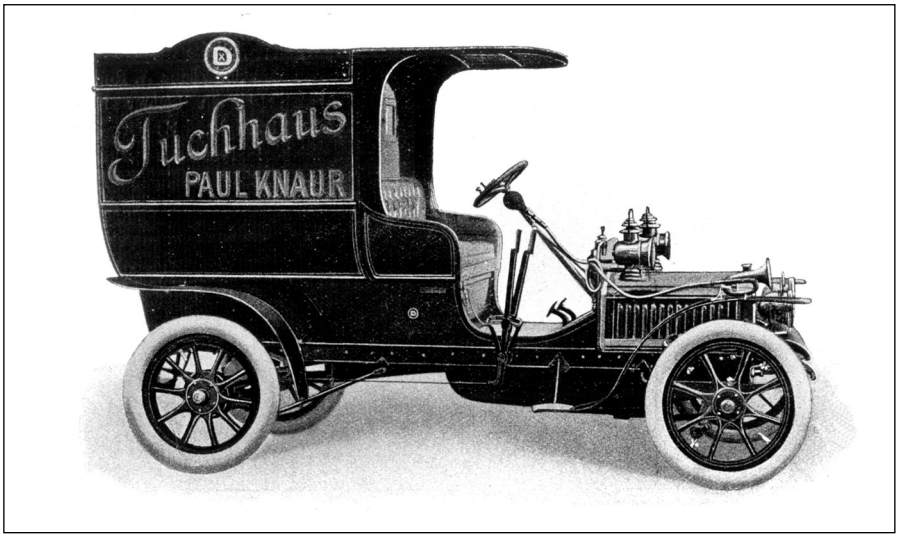
Anhaltend negative Bilanzen bewogen Ehrhardt nach Differenzen mit den Hauptaktionären zum 31. August 1903, die Fahrzeugfabrik Eisenach zu verlassen. Er nahm die Decauville-Lizenzrechte mit, um seine eigene Automobilfabrik Heinrich Ehrhardt in Zella-St. Blasii im Herzogtum Sachsen-Coburg zu gründen (> Ehrhardt).



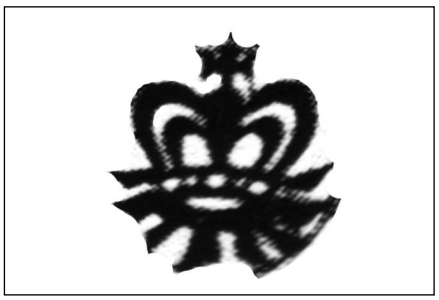
Dixi-Omnibus 1905 [1]



Dixi-Elektrolieferwagen wurden 1905 unter dem Namen „Gallia“ angeboten [1]



Dixi Transportwagen Knaur



„Regina“-Marke

Mit Alfred Rauh erhielt die Fahrzeugfabrik Eisenach einen neuen Direktor (bis 1920). Für die technische Entwicklung zeichneten die Ingenieure Willy Seck (> Scheibler, > Eryx) und Gustav Schürmann (1872 – 1962, > Dux, > Presto, > NAG, > Büssing) verantwortlich. Sie legten mit den Motor-Typen S und T die Grundlage für den Erfolg der neuen Marke Dixi (angemeldet 31. Dezember 1903), mit der man zur Frankfurter Automobilausstellung 1904 debütierte. Lediglich die Fahrräder behielten noch den Titel Wartburg. Die Elektromobile bot man nun auch in Frankreich unter dem Namen „Gallia“ an, vertrieben von der Société L’Electrique, Paris.

Während sich der Absatz der Benzin-Pkw insbesondere nach England unter der Bezeichnung Leander und in Frankreich als „Regina“ (Marke der S.A. L’Electrique) langsam anließ, bestand nur geringe Nachfrage nach Elektromobilen, deren Bau man aufgab. Gleichzeitig liquidierte man die Düsseldorfer Motorfahrzeug Akt.-Ges. (Beschluss: 28. Februar 1906), da der Betrieb der Elektro-Droschken nicht lohnte und der vorgesehene Lastkraftwagen-Verleih nicht in Gang kam. Ebenso stellte man den wahrscheinlich 1904 aufgenommenen Lohnbau der US-amerikanischen Ultramobile (Olds Motor-Works, Detroit) für die Deutsche Ultramobilgesellschaft m.b.H., Berlin-Halensee, ein.

Kurzzeitig widmete sich die Fahrzeugfabrik Eisenach 1906 im Auftrag des Oberleutnant Edmund > Troost dem Bau zweier Dampflastwagen (petroleumbefeuerter Blitzkessel, vier waagerechte Zylinder, 40 PS) nach dem

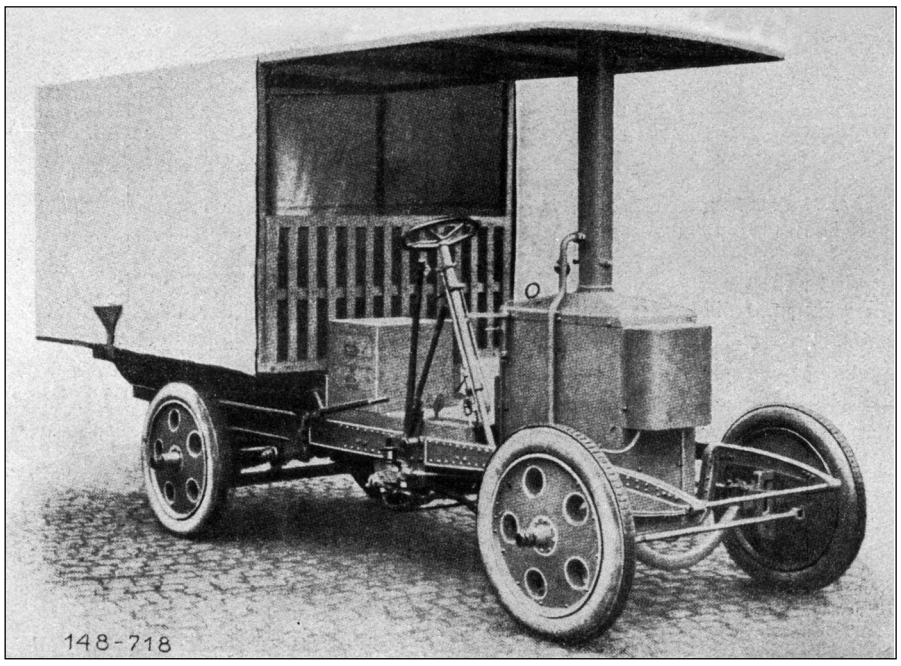
System Dr. Goldschmidt, Brüssel. Die Möglichkeit alles, also Benzin, Petroleum, Steinkohle, Holz, zu verbrennen, machte diese Fahrzeuge für die Kolonien geeignet.

Goldschmidt hatte mehrere dieser Fahrzeuge bei den Firmen xxxxxxxxxxxx

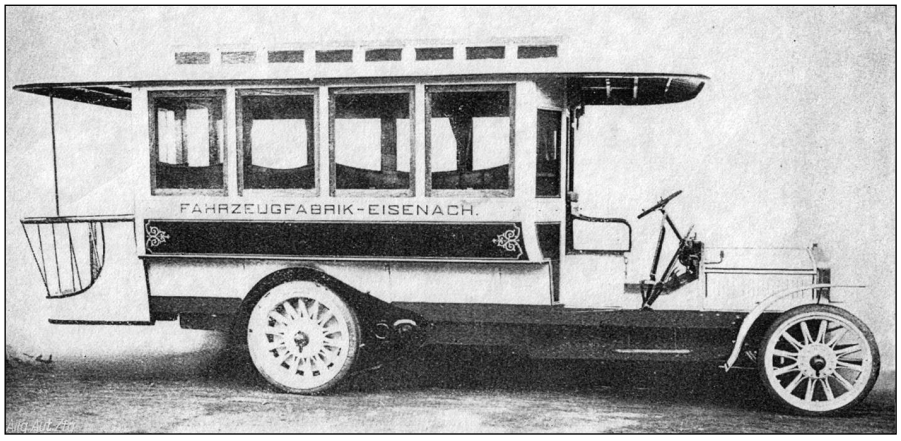
Die Fahrzeuge waren für die damalige deutsche Kolonie Togo in Afrika konzipiert. Einen nahm die Kolonialverwaltung des Auswärtigen Amtes erst gar nicht ab, da er das vorgeschriebene Gewicht überschritt und nicht die erwartete Leistung brachte. Den zweiten retournierte die Deutsche Togogesellschaft nach seiner Erprobung vor Ort.

Hatte man sich anfangs auf den Bau zwei- und vierzylindriger Luxuswagen konzentriert, so präsentierte man zur IAA Berlin im Februar 1906 einen Kombinationswagen (14/16-PS-Zweizylindermotor) auf S 14-Basis, dessen Warenkasten gegen einen sogenannten Tonneau-Aufbau ausgewechselt werden konnte, sowie einen Lieferwagen (0,6 t). Den Durchbruch zum Nutzwagenbau brachte erst der ab 1905 entwickelte Dixi-Luxus-Typ U 35, der 1907 auf den Markt kam, als man begann Kleinwagen zu bevorzugen. Sein Vierzylinder (U 35) bildete die solide Basis für Lastwagen und Omnibusse. Bei der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1907 gelang es der Fahrzeugfabrik Eisenach trotz zweier Streiks und eines neuerlichen Fabrikbrands, mit einem Kleinomnibus für 17 Personen und einem 5-t-Lkw (25/30 PS-Vierzylinder) teilzunehmen und eine Gold-Medaille zu erhalten. Das 5-t-Chassis offerierte Dixi auch mit Busaufbau für 36 bis 40 Personen. Auf der IAA 1907 in Berlin reagierten die Eisenacher auf die steigende Nachfrage nach Kleinwagen mit dem den Kardan-Typ R 8 (6/14-PS-Vierzylinder-Blockmotor), kleinster Dixi-Nutzwagen war der Lieferwagen (10/16-PS-Zweizylinder) für 0,6 t Nutzlast. Das Lkw-Programm Modell 1908 beinhaltete in der prämierten Ausführung Fahrzeuge für 2, 3,5 und 5 t Tragkraft.

Weitere Prüfungsfahrten führten zur Subventionsberechtigung der Dixi-Lastzüge ab dem Subventionsjahr



Dampf-Lastwagen System Dr. Goldschmidt von 1906 [1]



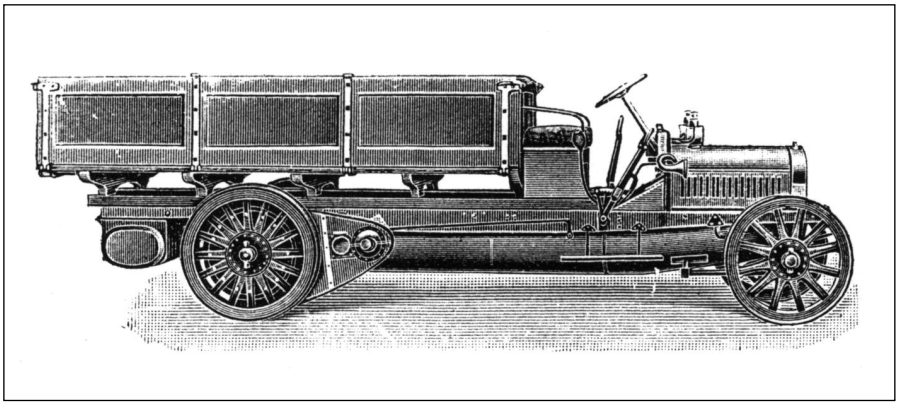
An der Subventionsfahrt 1907 nahm auch dieser Dixi-Omnibus teil [1]

Dieser Dixi-Lkw beteiligte sich an der Subventionsfahrt 1908 [1]

1909/1910. Die „kriegstauglichen“ Schwer-Lkw Typ U.O. 30 (30/36-PS-Vierzylinder) waren mit Kettenantrieb ausgerüstet, 6 ~~at~~ Zuladung auf dem Motorwagen und 4 t auf dem Hänger waren üblich. Bei der Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909 erhielt man neuerlich eine Gold-Medaille und ein Diplom. Daneben bot die Fahrzeugfabrik Eisenach Lieferwagen auf Basis ihrer Pkw bis 0,5 t Nutzlast an. Der 6/14-PS-Typ S.L. (Schnell-Lastwagen) beförderte in verstärkter Bauweise bis zu 1,5 t Nutzlast, vorne mit Luft-, ahinten mit Vollgummibereifung.

Das Jahr 1911 brachte neben einer Steigerung des Umsatzes aber auch einen sechs Wochen langen Streik ab Ende Juli. Die Fahrzeugfabrik Eisenach bot auf der Basis des Subventions-Lkw einen Omnibustyp U.O. (50 PS) an. In der einfachen Ausführung bot er Sitze für 21 Personen, mit Anhänger stieg die Zahl auf 40 Sitze. In der Verdecksitz-Version (Imperial) fanden 35 Personen Platz. Ein kleinerer Omnibus für 13 Personen auf einem 1,5-t-Fahrgestell trug die Bezeichnung S.L.O. (13/30 PS). Das Busprogramm erweiterte man noch um den 17-sitzigen Typ T.L.O. (35 PS) auf einem 2,5-t-Chassis. Noch 1911 steigerte man die Motorenleistung des subventionierten „Kriegstyps“ U.O. 30 auf 40 PS. Auch die Motorleistung im erweiterten Lieferwagenangebot wurde anghoben. Es enthielt die Typen RL 8 (6/16 PS) für 0,5 t Nutzlast, den Eintonner Typ R.L. 12 (20 PS) und den 1,5-Tonner Typ S.L. 15 (26 PS). 2,5 Tonnen trug das Kastenwagen-Modell T.L. 25 (35 PS).

Der Armeelastzug Typ 1913 [1]



Dixi 1909 [1]

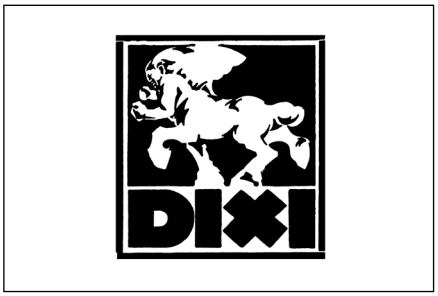
Der Armeelastzug Typ 1913 [1]

Umfangreiche Bautätigkeiten schafften 1911 auch Platz für die Aufnahme des Flugzeugmotorenbaus (100 PS), sie fanden sich in der Goedecker-Taube wieder. 1912 verließ der Oberingenieur Georg Schwarz (Dr.-Ing. h.c., 1862–xxxx) das Unternehmen und wurde Direktor bei den Neckarsulmer .... (> N.S.U.), Dr.-Ing. Paul Rübsahm (bis 1918) wurde sein Nachfolger. Zur Subventionsfahrt im Oktober 1912 präsentierten die Eisenacher ihren leichteren Armee-Lastzug 1913 (A.L.Z. 13), nach den von > Büssing geprägten Heeresvorschriften (max. 4,5 t Nutzlast Maschinenwagen und max. 3 t Anhänger). Insgesamt wurden 41 Dixi-Armeelastzüge und 5 Einzelwagen des Typs U.O. von 1908 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 subventioniert

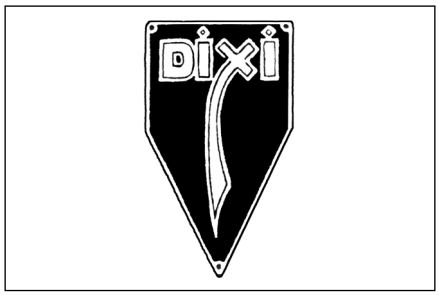
Noch 1913 brachte man den Dixi-Dreisitzer als kleinstes Modell heraus, angeboten auch als Lieferwagen mit Kasten oder Pritsche.

In Tag- und Nachtschichten, an Sonn- und Feiertagen fertigte man im Ersten Weltkrieg die bewährten Fahrzeuge auch als Spezialfahrzeuge wie Telephon-, Telegraphen-, Telefunken-(Funk-), Wäscherei- und Tankwagen für das Heer, selbst Omnibusse wurden geliefert. Nach Vorgaben (Regeln) des deutschen Heeres nahm man 1916 auch den Bau von sogenannten Regel-Dreitonnern Typ T.L. 25 mit Kardanantrieb auf, der wegen des Mangels an Gummi für den Einsatz mit Eisenbereifung auch mit Kettenantrieb ausgeliefert wurde. Neues Markenzeichen wurde der Centaur.

Im gleichen Jahr erwarben die Eisenacher die Frankfurter Maschinen-



(1919 – 1925) 28.09.1925 – 378 025

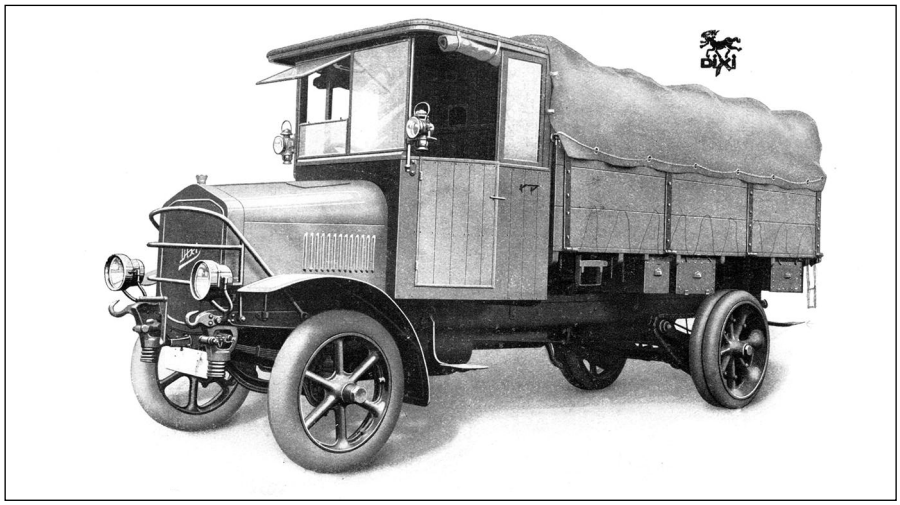


(1924 – 1929) 15.05.1926 – 357 595

1924 – 1929

fabrik G.m.b.H. (Framag), Großauheim bei Hanau (Hessen/Nassau), sie wurde 1917 in Fahrzeugfabrik G.m.b.H. umbenannt und diente der Ausweitung der Kriegsproduktion.

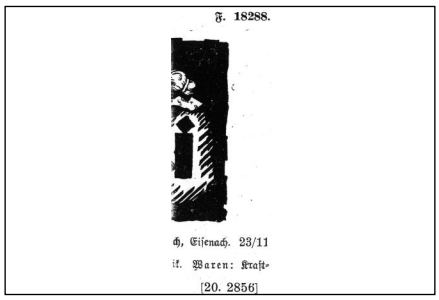
Auch nach Beendigung des Ersten Weltkriegs setzte man in einem Notprogramm den Nutzwagenbau erweitert durch den Rohölmotorenbau fort, neuer Direktor war 1918 Ingenieur Erich Mary geworden. Produziert wurden leichte Lieferwagen auf verstärkten Pkw-Chassis, 2-t-Schnell-Lastwagen (18/24, 22/38 PS und 24/45 PS) und Omnibusse für 18 Personen (24/45 PS), die Kardan-Heeres-Dreitonner Typ



Der 4 – 5 Tonner Last-Kraftwagen 1919 [1]

Einsatz im Ersten Weltkrieg

1927 – 1928


F. 18288.
ch, Eisenach. 23/11
it. Waren: Kraft-
[20. 2856]

Suchen WZ 1920 S. 2856

T.L. 25 (24/45 PS) sowie Chassis für Omnibusse und Lkw mit 4 bis 5 Tonnen Nutzlast (31/55 PS).

Der Konkurrenzkampf während der Inflationszeit brachte das Unternehmen in eine bedrohliche Situation.

Am 31. Mai 1921 übernahm die > Gothaer Waggonfabrik A.-G. das Werk als Zweigniederlassung. Die Fahrzeugfabrik Eisenach A.-G als eigenständige Firma wurde liquidiert. Die Markenbezeichnung „Dixi“ blieb und 1923 erhielten die Eisenacher Werke auch offiziell die Bezeichnung Dixi-Werke. Neben leichten Lieferwagen auf verstärkten Pkw-Chassis (Typ 6/24 PS) lief die Produktion des Typ M 1 (2-2,5 t, 18/35 PS), Typ K 2 (3-3,5 t, 24/45 PS) und der 4 – 5-t-Lkw Typ 4 T (49/55 PS) sowie der Omnibusse (20 Personen, 2,5 t; 28 Personen, 3,5 t) unter dem Zeichen des Centaur weiter.

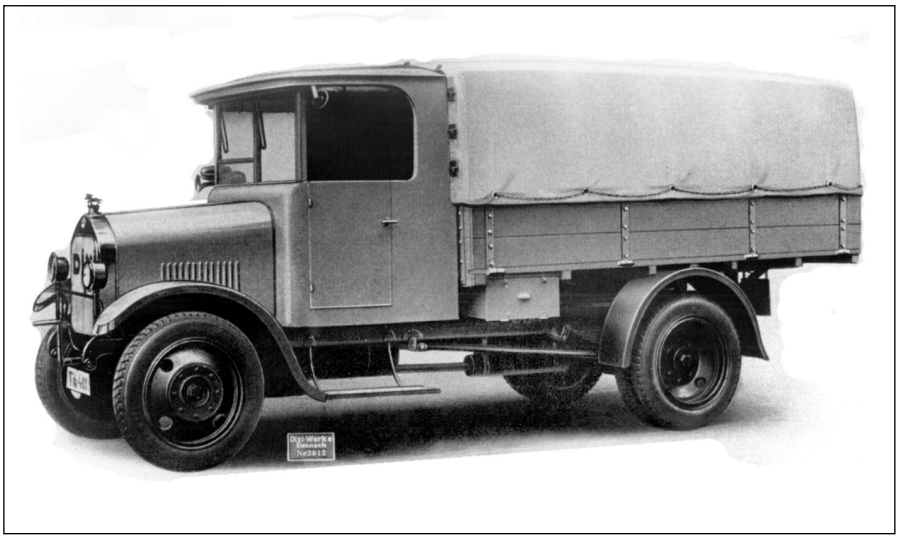
Im Rahmen einer Sanierung der Gothaer Waggonfabrik übernahm der „Autokönig“ Jacob Schapiro (> Cyklonette, > NSU) im Dezember 1926 die Aktienmehrheit und damit auch die Dixi-Werke.

Nach 1927 durch Schapiro erworbenen Lizenzen („Austin Seven“) der englischen Austin Motor Co., Birmingham, fertigte man in Eisenach den 1928 vorgestellten Dixi 3/15 PS auch als Lieferwagen.

Mit dem Zusammenbruch des Schapiro-Konzerns gingen die Dixi-Werke am 16. November 1928 rückwirkend zum 1. Oktober 1928 an die Bayerischen Motoren-Werke A.G. (> BMW). Der Dixi-Lastkraftwagenbau wurde eingestellt. Für die Dixi-Lieferwagen erwarb BMW von der französischen Firma Lucien Rosengart die Rechte auf eine Karosserieform, mit der man die Kleinwagen noch bis 1932 weiterbaute.

Nach einer wechselvollen Geschichte (> EMW > IFA, > Wartburg) gehörte das Eisenacher Werk vorübergehend zum GM-Opel-Konzern. Nachdem am 23. September 1992 der erste Opel-Pkw Astra vom Band einer völlig neuen Fabrik lief, riss man die traditionsreichen Fabrikgebäude ab.

Dixi-Viertonner UO 13 ????



Dixi-Lkw für 2 – 2,5 t