

76 Jahre alter BMW Dixi in Sachsen

Fahren wie in jungen Jahren

Nach langer Suche hat Heinz Schlosser sein erstes Auto zurück

Von Wolfgang Grebenhof

ANSBACH/SACHSEN b. A. – Und alte Liebe rostet doch. An den Türkanten zum Beispiel hat die braune Pest dem Blech ein wenig zugesetzt. Doch davon abgesehen haben 76 Jahre vergleichsweise geringe Spuren hinterlassen. Und über ein paar Schönheitsfehler sieht Heinz Schlosser gerne hinweg. Schließlich hat er seine alte Liebe wieder – und seine erste noch dazu: Einen BMW Dixi, Baujahr 1930. Aber nicht irgendeinen: Seinen Dixi hat der 65-Jährige zurück – exakt jenen Wagen, den er sich, 19 Jahre jung, 1959 als erstes Auto zulegte.

Damals ging es Heinz Schlosser wie fast allen jungen Männern: Kaum den Führerschein druckfrisch in der Tasche, musste ein fahrbarer Untersatz her. Doch warum nicht ein ganz normales Auto, ein VW Käfer vielleicht, der damals die Straßen in großer Zahl bevölkerte? „Ich wollte was anderes fahren als alle anderen“, erinnert sich Schlosser: „Ich war schon immer autoverrückt.“ Also fiel die Wahl auf einen Wagen, der damals bereits ein Oldtimer war: Ein BMW 3/15 DA2, 500 Kilo leicht, 15 PS schwach, 400 Mark billig.

Kolophonium auf der Bremse

Und kaum zu bremsen: Die vier mageren, seilzugbetätigten Trommelbremsen vermochten den maximal 75 Stundenkilometer schnellen Tourer nicht recht in Zaum zu halten. Drei Anläufe brauchte Schlosser, um den TÜV-Segen für seinen weitgehend verzögerungsfreien Neuerwerb zu bekommen. Und auch da klappte es nur mit einem Trick: Kolophonium. Jene klebrige Substanz, die sonst als Geigenbogenharz Verwendung findet, gab den Dixi-Bremsen im entscheidenden Moment den nötigen Grip, um unter den strengen Augen des

Prüfers zu bestehen.

Dass dies keine Dauerlösung war, bekam Schlosser spätestens zu spüren, als er 1960 mit einem Freund gen Italien fuhr und seinen offenen Viersitzer über die Alpen scheuchte. Den Großglockner hinauf quälte der Fahrer den 750-Kubik-Vierzylinder – und hinab dann die Bremsanlage, die solchen Strapazen keineswegs gewachsen war. „Wir überholten alles, was auf Rädern unterwegs war“, schmunzelt Schlosser, der vor jeder Haarnadelkurve vor der Entscheidung stand: „Karosseriebremse – oder doch einlenken und probieren, ob's geht.“

Rückwärts den Berg rauf

Es ging. Am Fuße des Passes kam der Dixi mit rauchenden Bremsstromeln, auf denen der Lack kochte, und mit etlichen gerissenen Radspeichen zum Stehen. Die Heimreise traten die Urlauber über den Zirler Berg an: „Den größten Teil rückwärts, wegen der besseren Getriebe-Übersetzung“, erzählt Schlosser.

Es sind Anekdoten wie diese, auf deren Nährboden Freundschaften fürs Leben gedeihen. „Ich erlebte die tollsten Geschichten mit dem Dixi“, schwärmt Schlosser. Und das, obwohl seine erste automobile Liebe nicht lange währte: 1961 musste der junge Mann „zum Bund“ nach Böblingen, und der karge Sold reichte nicht, um sein lieb gewonnenes Fahrzeug zu unterhalten. Für 1500 Mark – fast das Vierfache des Einstandspreises – trennte sich Schlosser schweren Herzens von seinem Dixi.

Familiär bedingt hat der gebürtige Nürnberger, der aus beruflichen Gründen nach Sachsen bei Ansbach zog, Benzin im Blut – so wie „durch die Bank alle acht Geschwister“. Früher fuhren die Schlossers Rallye, heute sind sie beim Norisring-Rennen hinter



Wiedervereinigt: Nach 45 Jahren und einer fast aussichtslosen Suche hat Heinz Schlosser seinen Dixi wieder. Die Familie hat das 76 Jahre alte Auto bereits ins Herz geschlossen: Für Ehefrau Lieselotte und die Enkel Julian und Laurin bietet der kleine Viersitzer gerade genug Platz. Foto: Grebenhof

den Kulissen aktiv. Kein Wunder also, dass Heinz Schlosser sich mit Durchschnittsautos selten zufrieden gab. Er fuhr Golf GTi, Lancia Delta Integrale, Audi TT. „Alle Autos waren schön, schnell und brachten viel Freude“, so

gleich der Fahrgestellnummer brachte die Gewissheit: „Es ist mein lang gesuchter Liebling.“ „Mich traf fast der Schlag“, erinnert sich Schlosser, den jetzt nur noch eine schlaflose Nacht von seiner ersten Liebe trennte. „Ich

den Wagen bekommen hatte, ärmer war, stört Schlosser nicht im Geringsten. Übrigens kaufte er sein Auto von derselben Familie zurück, an die er das Fahrzeug seinerzeit abgegeben hatte. Der einstige Käufer, der den Dixi – ohne Billigung seiner Frau – in einer Nacht- und Nebelaktion erstanden hatte, war verstorben, weshalb die Witwe den alten BMW nun zum Verkauf feilbot. An Interessenten fehlte es nicht. Schlosser: „Einen Tag später, und er wäre weg gewesen.“

Seit wenigen Wochen steht der Dixi nun in der Garage in Sachsen, die dafür extra gefließt und hübsch hergerichtet wurde. Nach und nach will Schlosser ihm etwas liebevolle Restaurations angeideihen lassen, vielleicht sogar eine neue Lackierung in Original-Farbe. Der Motor schnurrt, ist aber derzeit reichlich durstig – Ursachenforschung steht an, denn mit 15 Litern verbraucht der Kleine momentan das Doppelte dessen, was ihm zusteht. Eines aber tut er recht ordentlich: bremsen. Trotzdem würde sich Schlosser mit dem Methusalem heute nicht mehr über den Großglockner wagen. Solche Martyrien mutet man einer alten Liebe nicht zu.



Hahn im Korb: Mit zwei Stewardessen durften Heinz Schlosser und sein Dixi am Flugplatz Model stehen. Fotos: privat



Sturm- und Drang-Zeiten: Heinz Schlosser im Jahr 1960 mit seinem Dixi im Backsteindecor. Über den Hinterrädern, wo auf diesem Bild noch der Hinweis „nicht abspringen“ prangt, montierte der Führerscheinneuling später noch echte Blumenkästen – bepflanzt, versteht sich.

Zwar ist heute die Zahl der auf dem englischen Austin Seven basierenden Fahrzeuge, die in Eisenach vom Band liefen (siehe Kasten unten), nicht mehr allzu groß. Doch dass er ausgerechnet seinen Dixi finden würde, erschien dem Sachsen von Jahr zu Jahr unwahrscheinlicher. Mit seiner inzwischen ebenfalls vom Oldtimer-Virus infizierten Frau Lieselotte fuhr er auf einschlägige Markentreffen, durchforstete jeden Winkel des Internets – doch von seinem Auto keine Spur. „Wahrscheinlich lag er schon als kleines Schrottbündel irgendwo“, meinte Schlosser, gab aber nicht auf.

Was sich schließlich auszahlte. Heuer im Mai stieß er auf eine Annonce für einen Dixi, der im Raum Böblingen zum Verkauf stand – also just dort, wo er sich seinerzeit von dem Wagen getrennt hatte. Ein Anruf und der Ver-

fuhr die ganze Nacht Dixi, ich fuhr wieder über den Großglockner, und tausend Geschichten gingen mir durch den Kopf“, erzählt der glückliche Finder. Nervös fuhr er tags darauf nach Böblingen zum Rendezvous nach 45 Jahren. „Als ich meinen Dixi wieder in die Arme nehmen konnte, war ich der glücklichste Mensch der Welt.“

Dass er in diesem Moment auch um ein Vielfaches dessen, was er 1961 für

Die Geschichte des Dixi

25 000 Stück

Dixi (lateinisch: „Ich habe gesprochen“) war die Marke, unter der die 1896 gegründete Fahrzeugfabrik Eisenach seit 1903 Automobile produzierte. Nach dem 1. Weltkrieg übernahm die Gothaer Waggonfabrik die Dixi-Werke. Der Dixi 3/15 DA 1 war ein Lizenz-Nachbau des seit 1921 gebauten, in England sehr erfolgreichen Kleinwagens Austin Seven. Ende 1927 begann in Eisenach die Fließbandfertigung des Autos.

Ein Jahr später kauften die Bayerischen Motorenwerke die Firma auf, Eisenach wurde eine Zweigniederlassung des Münchner BMW-Stammwerkes. Der Dixi wurde technisch kaum verändert, bekam aber eine neue Karosserie, die in Berlin bei der Firma Ambi-Budd in Anlehnung an die Rosengart-Modelle aus Frankreich gefertigt wurden. Der nun BMW 3/15 DA 2 genannte Wagen (Slogan: „Innen größer als außen“) lief ab März 1929 vom Band und erfreute sich großer Beliebtheit. Für Preise zwischen 2075 und 2625 Reichsmark gab es sechs verschiedene Ausführungen vom Zweisitzer über das Kabriolett bis zum „Eil-Lieferwagen“. Bis 1932 wurde der Dixi hergestellt. Insgesamt liefen in Eisenach seit 1927 rund 25 000 dieser Kleinwagen vom Band.