



09.01.1905 – 77 715



12.05.1908 – 111 064



12.05.1908 – 111 064



01.12.1921 – 284 036

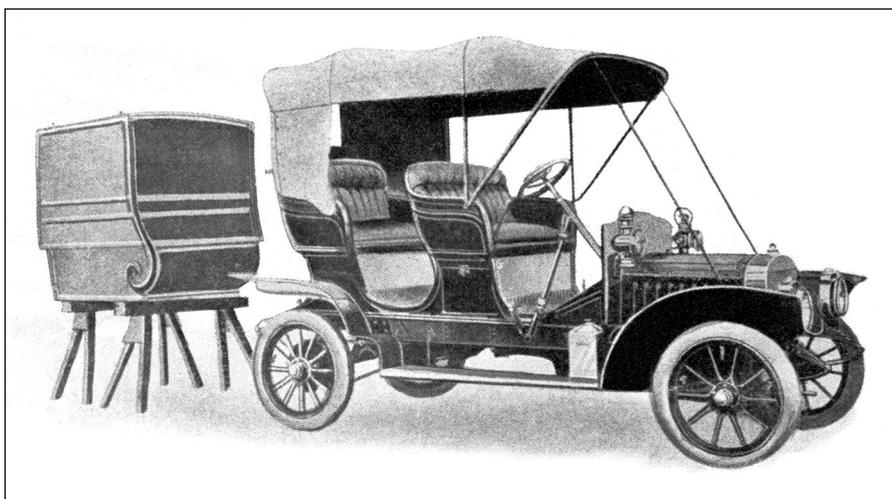
**Dux**  
1904 – 1927

Gänzlich branchenfremd nahm die am 24. April 1895 gegründete Polyphon-Musikwerke A.-G., Wahren bei Leipzig, Bahnhofstraße 6, nach ersten in das Jahr 1902 datierenden Vorversuchen laut einem Beschluss vom 30. Mai 1904 den Motorwagenbau auf. Man begann mit Lizenzfertigungen der US-Firma Olds Motor Works, Lansing, Michigan, Detroit ? (Marken: Ultramobil, Oldsmobil) (> Dixi). Unter dem Markennamen „Gazelle“ und ab 1905 „Polymobil“ wurden die Fahrzeuge bis 1908 als Pkw und Lieferwagen angeboten. Der Ingenieur Franz Starkloph (> Adler, > Protos) war maßgeblich an der Weiterentwicklung beteiligt.

Das Polymobil tauschte mit seiner ab 1906 verwendeten „Motor“-Haube, unter ihr war der Tank versteckt. Die verwendeten Ein- und Zweizylinder-Motoren (6–10 PS) waren liegend in der Wagenmitte bzw. im hinteren Teil des Chassis angeordnet. Erst 1907 baute man stehende 8/10-PS-Zweizylinder- und 10/12-PS-Vierzylindermotoren nach vorne unter die Motorhaube. Die Lieferwagen trugen 0,25 bis 0,3 t Nutzlast. Das Krisenjahr 1907/1908 brachte hohe Verluste, so daß man das Aktienkapital zusammenlegen musste.

Im Mai 1908 folgten als vollständig neue und eigene Fahrzeugkonstruktionen, die „Dux“-Wagen, welche sich auch für schnelle Wagentransporte eigneten und über entsprechende Liefer- und Lastwagenaufbauten verfügten. Dux ist aus dem Lateinischen und be-

deutet „Der Führer“; die Wortmarke wurde am 12. Mai 1908 angemeldet. Die fortschrittliche Dux-Modellreihe stammte von dem Konstrukteur Gustav (Friedrich Wilhelm) Schürmann (1872–1962), der zuvor als verantwortlicher Techniker bei der Fahrzeug-

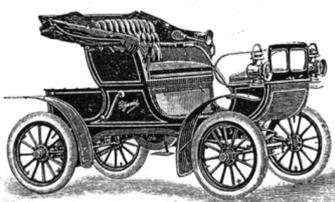


Die Wechselkarosserie machte aus dem Polymobil 1907 einen Geschäftswagen <sup>1</sup>

**Erstklassiges deutsches Fabrikat.**

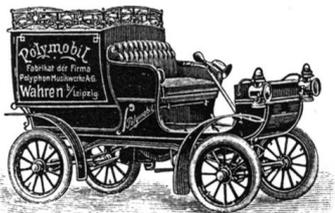
**Polymobil - Motorwagen.**

Zwei-, Drei- u. Viersitzer  
sowie Lieferwagen.



Polymobil mit zurückgeschlagenem Verdeck.

Zuverlässig, dauerhaft, elegant, in  
Qualität und Leistung unübertrefflich.



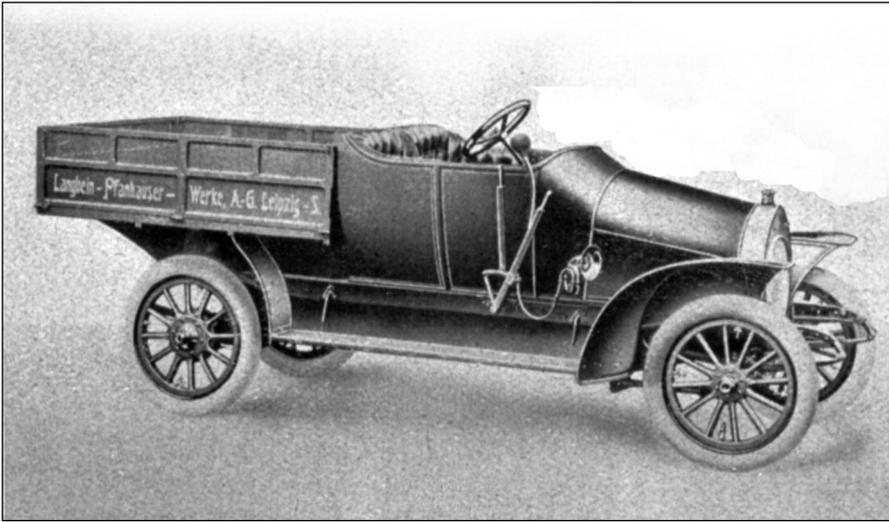
Lieferungswagen.

Neueste Modelle 1906. Man verlange illustrierten Katalog mit vielen Anerkennungen.

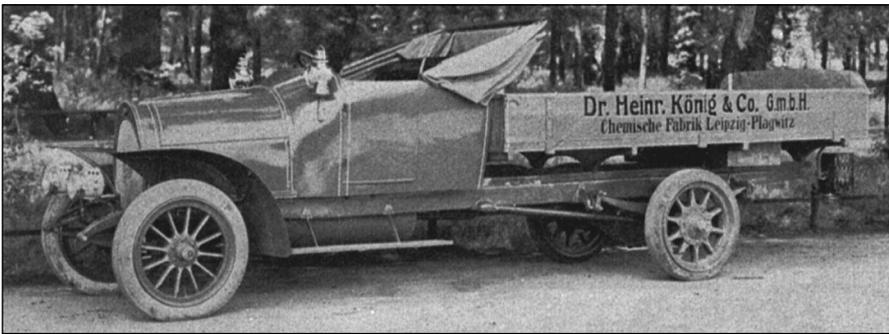
**Polyphon-Musikwerke Aktienges., Wahren-Leipzig.**

Abteilung Automobilbau.

Neben Schallplattenspielern bauten die Polyphon-Werke ihre Polymobil-Motorwagen <sup>1</sup>



Dux Lkw 1913



Dux Schnelllastwagen mit Plattform 1914



Dux Vorkriegsfahrzeug

fabrik Eisenach (> Dixi) tätig war.

Den Anfang machte das Modell „Typ D 12“ mit einem 6/12-PS-Vierzylindermotor (1910: 6/16 PS), das als Lieferwagen 0,5 t Nutzlast tragen konnte. Einen 2,5-t-Schnell-Lastwagen mit Kardantrieb brachte das Jahr 1910 mit dem Typen LA 20 (10/22–24 PS). 1911 zeigten die Polyphon-Werke zur Berliner IAA den Typ D 12 (nun mit 6/18 PS) und den neuen Typen E 12 (20 PS) sowie ein Phaeton-Typ K 24 (9–24/28 PS). Er wurde die Basis für den Schnell-Lastwagen Typ L K I, der 1,5 t Nutzlast befördern konnte. Im folgenden Jahr erweiterten die Typen L F 6 (6/18 PS, 0,45 t) und L G 10 (10/26–30 PS, 0,8 t) das Nutzwagen-Angebot. Mit diesen Lieferwagen, dem L K I und den auf 3 t Nutzlast gebrachten 2,5-t-Lkw (beide 10/30 PS) sowie deren Omnibusabkömmlingen ging man in das Jahr 1914. Kurz vor Kriegsausbruch verselbständigten die Polyphon-Werke ihre Automobilabteilung als Dux-Werke G.m.b.H.

Insbesondere Dreitonner lieferte Dux während des Ersten Weltkriegs als sogenannte Kavalleriewagen in großem

Umfang aus. 1916 erschien ein nach Vorschriften (Regeln) des Heeres neuentwickelter Regel-Dreitonner mit 22/35-PS-Vierzylindermotor: Typ LO (Kardantrieb) bzw. Typ LK (Kettenantrieb). Charakteristisch war zeitweilig ein Radialkühler, der möglicherweise aus requirierten Beständen der französischen Automobilindustrie stammte. Mit einem 17/50-PS-Motor brachte man einen speziellen Verwundetentransporter heraus.

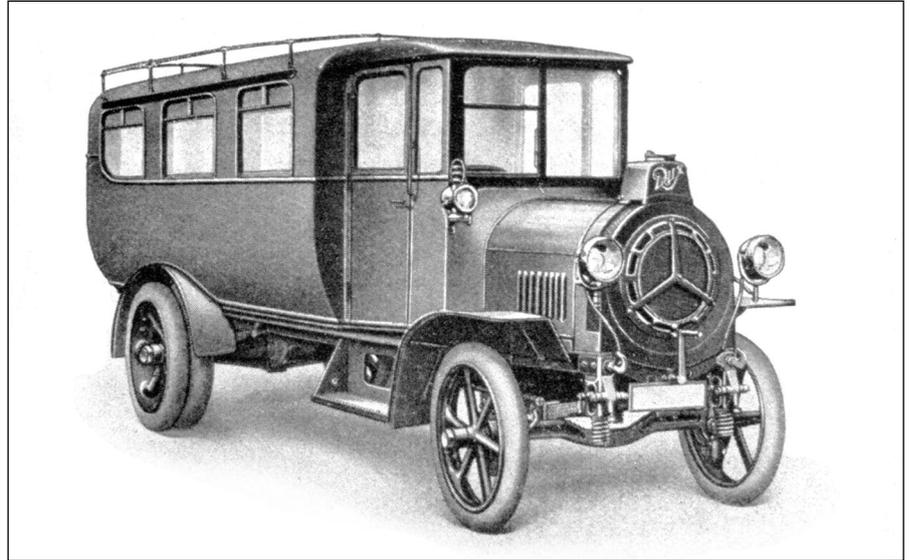
Am 19. September 1916 erfolgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Dux-Automobil-Werke A.-G. Zur Produktionsausweitung errichtete das Unternehmen in Leipzig-Wahren eine vollständig neues Werk mit 15 000 Quadratmetern Arbeitsfläche, das im Herbst 1917 fertiggestellt wurde. Die Belegschaft erreichte mit 1000 Arbeitern und Beamten einen Höchststand. Etwa 10 Dreitonner verließen das Werk pro Woche.

1919 schlossen sich die Dux-Automobil-Werke mit den sächsischen Unternehmen > Presto-Werke Akt.-Ges., Chemnitz, und Vogtländische Maschi-

nenfabrik Akt.-Ges., Plauen i. Vogtl. (> Vomag), sowie mit C.D. > Magirus, Ulm, zum Deutschen Automobil-Konzern (> D·A·K) zusammen. Zwar behielten die Dux-Werke ihre unternehmerische Selbständigkeit, aber der Vertrieb der Wagen sowie die Unterhaltung des Kundendienstnetzes erfolgte in Gemeinschaft mit den anderen Gesell-

schafterfirmen. Infolge Produktionsabsprachen des D·A·K lief die Fertigung der Dreitonner Typ LO und der zum Viertonner avancierte Typ LK mit 21/50-PS-Motoren bis 1922 langsam aus. Auch als Omnibusse waren sie karrossiert worden.

Dux stellte ab 1921 im D·A·K primär Pkw mit 17/50-PS-Vierzylinder- und ab



Einer der wenigen bekannten Dux-Omnibusse um 1917



Aufgeweichte Straßen erforderten harte Männer – ein Dux-Wagen im Dienst für die Forstwirtschaft

**DUX-AUTOMOBILE.**

Dem rühmlichen Abschneiden der DUX-Wagen in den autofortlichen Prüfungsfahrten der Jahre 1909 bis 1914 schließen sich ihre Glanzleistungen in vier Kriegsjahren würdig an. Sie haben sich an allen Fronten des Weltkrieges als ganz besonders leistungsfähige, einfache u. gediegene Kraftwagen bewährt und damit ihren Ruf als wirkliche Qualitätsmarke endgültig gefestigt.

Die gewaltige Erweiterung der Erzeugungsanlagen durch Inbetriebnahme eines 1916 neuerbauten Automobilwerkes, bei welchem alle Fortschritte der Neuzeit praktisch nutzbar gemacht wurden, bietet Bürgschaft auch für künftige **HÖCHSTLEISTUNGEN.**

Die in den neuen DUX-Wagentypen verkörperten autotechnischen Neuerungen, z.T. durch D.R.P. u. D.R.G.M. geschützt, sind einzig in ihrer Art und nur beim DUX-Fabrikat zu finden. Es erfordert das eigene Interesse jedes Kraftwagenbenutzers die Wirkungsweise dieser wertvollen Vervollkommnungen kennen zu lernen. **MAN VERLANGE DIE NEUESTEN DRUCKSCHRIFTEN.**

Personen- u. Tourenwagen von 6/18 PS bis 17/50 PS. Lastwagen u. Lastzüge für 3, 4 bis 5 u. 8 bis 10 T. Lieferungs- u. Schnelllastwagen bis 2 T. Kraftomnibusse für Stadt- u. Land.

**DUX-AUTOMOBIL-WERKE-A.-G. LEIPZIG-WAHREN.**

Dux Farbanzeige in der Illustrierten Zeitung

**DUX-AUTOMOBIL-WERKE  
AKTIEN-GESELLSCHAFT  
WAHREN BEI LEIPZIG**

*Kraftwagen jeder Art u. Stärke*

**DUX**

**Dux-Automobil-Werke-A.-G. LEIPZIG-WAHREN**

Dux-Wagen – Standard-Werbung während des I. Weltkrieges

1923 auch 17/60-PS-Sechszylindermotoren her, die es auch mit Nutzwagenkarosserien (Pritschen-, Kasten- und Krankenwagen) gab.

Am 16. Juni 1925 übernahmen die Presto-Werke die Aktienmajorität der Dux-Werke. 1926 brachte Dux zwei aus dem Personenwagenbau entwickelte Schnell-Omnibusvariationen auf den Markt. Es handelte sich um einen offenen Polizei-Mannschaftswagen und einen geschlossenen Expreßomnibus mit 12 Plätzen, die von einem 22/80-PS-Vierzylindermotor angetrieben wurden. Wegen Absatzschwierigkeiten musste Dux den Betrieb gegen Ende 1926 auf den schweren Pkw beschränken. Gleichzeitig brach der D-A-K zusammen. Befreit von den Auflagen des Konzerns, wandte sich Gustav Schürmann dem Bau der sehr gefragten leichten Schnelllastwagen zu.

Nachdem bereits Mitte 1925 die Ak-

**Einfache Bauart**

Ist die jüngste Forderung im Autobau, denn die Haltung fachkundigen Bedienungs-personals wird aus Sparsamkeitsrücksichten überall eingeschränkt. Längst stellen erfahrene Käufer zudem einen geringen Betriebsstoffverbrauch weit über bloße Schnelligkeit. Einfachste Gestaltung und sparsamen Verbrauch zeichnete die Dux-Kraftwagen seit ihrem Erscheinen aus. Diesen Vorzügen ist das glänzende Abschneiden der „Dux“-Marke in den autofortlichen Veranstaltungen von 1909 bis 1914 zu danken gewesen, ebenso ihre im Weltkrieg bei allen Kraftfahrern erneut gewonnene Beliebtheit. Nicht nur Dux-Personenwagen verkörpern diese Vorteile. In erhöhtem Maße weisen sie die seit 1910 auf dem Markt gebrachten Dux-Lastautos auf. Diese bringen grundlegende Neuerungen und bahnbrechende Vervollkommnungen besonders hinsichtlich Betriebs-Oekonomie. — Ihre besonderen Anordnungen sind patentiert, daher nur in Dux-Lastwagen zu finden. — Neue 1916 erbaute, mustergültig eingerichtete Werke sichern auch fabrikatorisch höchste Leistung. — Näheres durch neuen Katalog C.

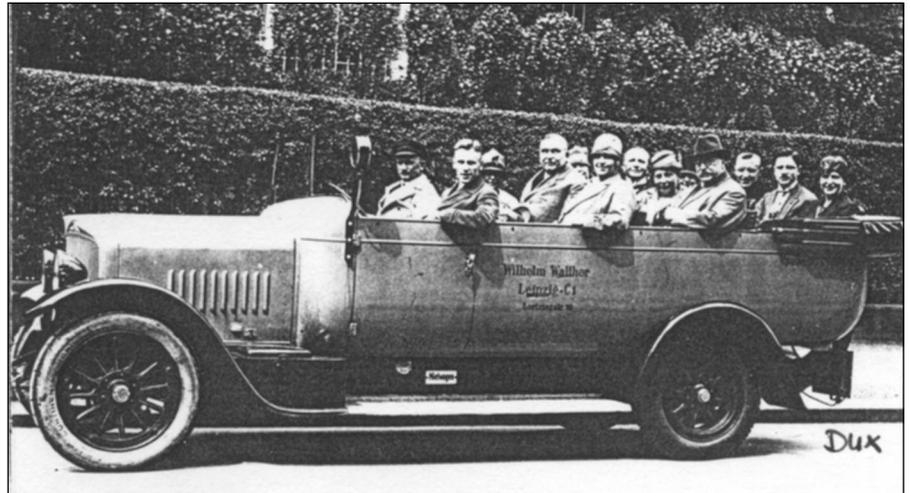
**Vertreter überall.**

**Dux-Automobil-Werke-A.-G. LEIPZIG-WAHREN**

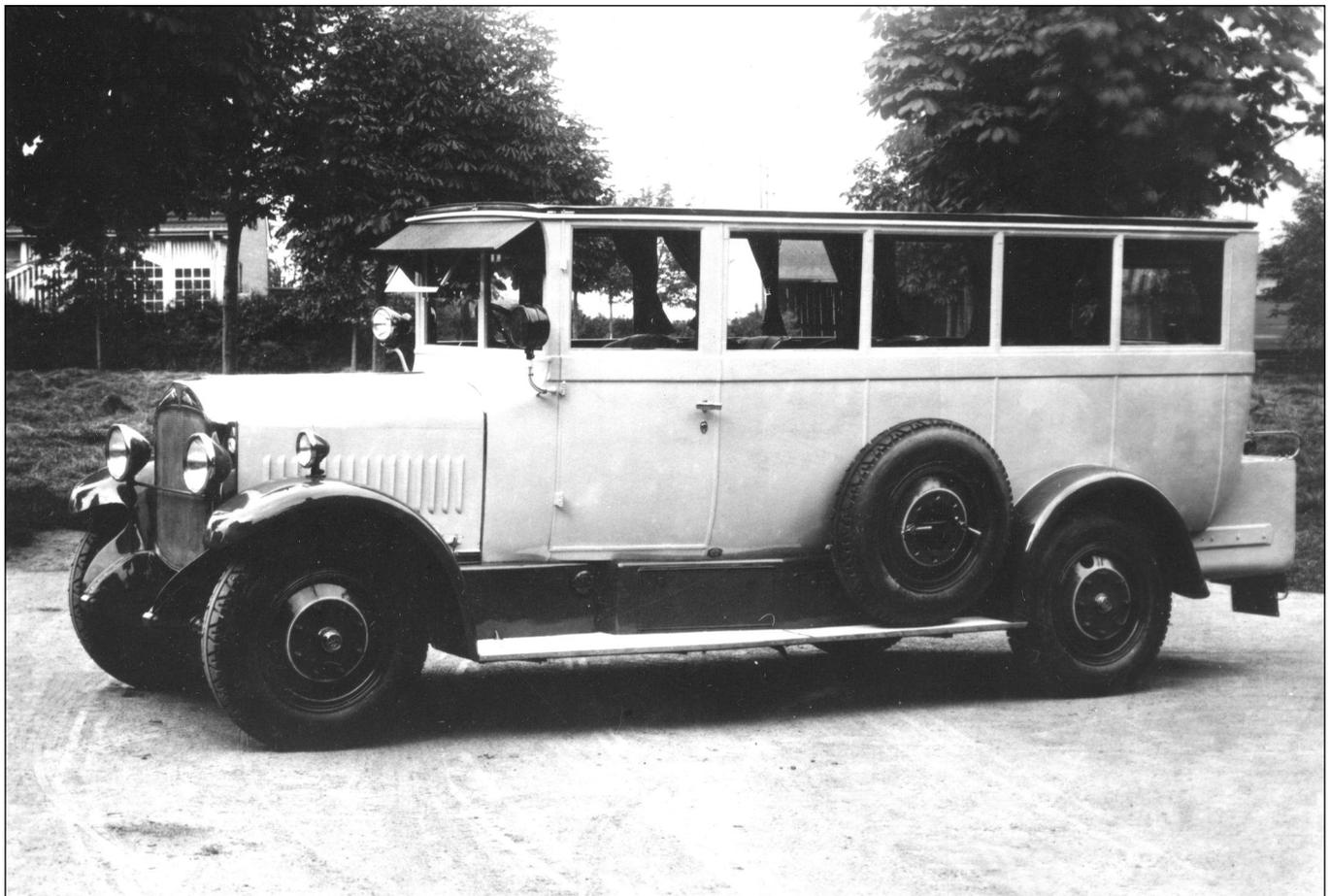
Dux-Wagen mit neuem Kühlergrill 1919

Die Mehrheit der Dux-Werke von den Chemnitzer > Presto-Werken übernommen worden war, beschloss man die Vollfusion beider Unternehmen zum 15. April 1927. Der Name Dux verschwand endgültig zum 1. Mai 1927. Der bei Dux entwickelte 1,5-t-Lkw mit 13/40-PS-Vierzylinder Typ Z (bzw. Typ ZO Omnibus mit 15 Sitzplätzen) kam nun unter dem Namen „Presto“ auf den Markt.

Im gleichen Jahr schluckte wiederum die Nationale Automobil-Gesellschaft Akt.-Ges. (> NAG), Berlin-Oberschönneweide, die Firma Presto und ließ in den ehemaligen Leipziger Dux-Werken die Fahrzeuge praktisch unverändert als NAG-Schnelllastwagen und nach 1931 als Büssing-NAG-Leichtlastwagen (> Büssing) fertigen. Die Leitung des Werkes blieb bei Direktor Gustav Schürmann.



Dux-Aussichtsbus 1921 mit zeitgemäßem Spitzkühler



Dux-Omnibus Typ 436 von 1926/27 <sup>DQA</sup>