

28.11.1899 – 42171



1904



(1906) 08.09.1908 – 63 631



16.07.1908 – 111 955



28.09.1910 – 139 944



23.12.1910 – 140 237



1928



1928 – 1950

**NAG  
1902 – 1950**

Fast 50 Jahre gehörte die Marke „N.A.G.“ (1931 – 1950, zuletzt als

„Büssing-N.A.G.“, > Büssing) zu den bekanntesten der deutschen Automobil-Industrie.

Baurat Dr. Emil Rathenau, der Generaldirektor der Allgemeinen Electricitäts-Gesellschaft (> AEG), Berlin, hatte

schon Ende des 19. Jahrhunderts begonnen, sich für den Automobilbau zu interessieren und veranlasste 1901 erste Versuche mit dem Bau von Kraftwagen.

Um die Anfangsschwierigkeiten leichter zu überwinden, griff die AEG



NAG: Erprobung des von Vollmer entwickelten ersten deutschen Lastzuges namens „Durch“ auf dem Tempelhofer Feld 1903 <sup>1</sup>



## Neue Automobil-Gesellschaft

BERLIN NW.    m. b. H.    BERLIN NW.

**Luxus-Fahrzeuge**

**Omnibusse**    ● ● ●

**Last-Wagen**    ● ●

**Motor-Droschken**

**Tracteurs**    ● ● ● ●

**Einfach! \* Betriebssicher! \* Zuverlässig!**



Fabrikate der

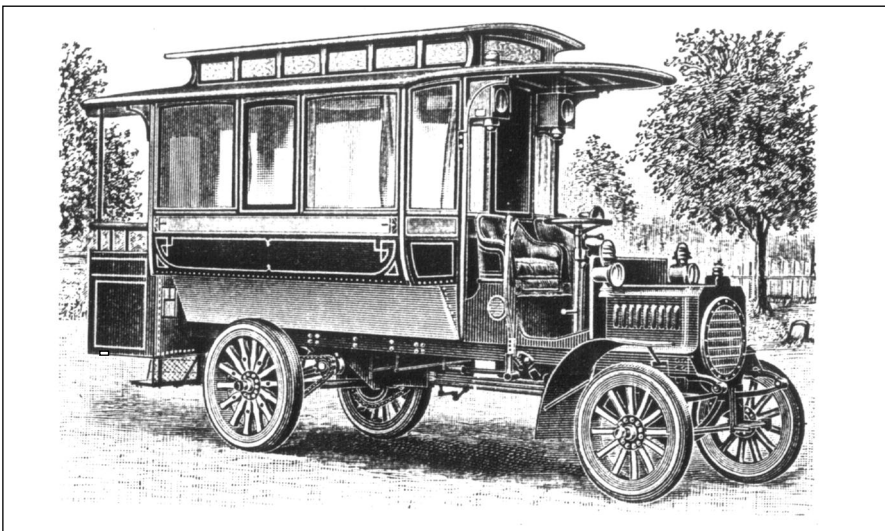
**Allgemeinen**

**Elektricitäts-**

**Gesellschaft**

**BERLIN.**

NAG-Lkw zum Transport von Kohlen für die Berliner Wasserwerke (Bewag) 1904 <sup>1</sup>



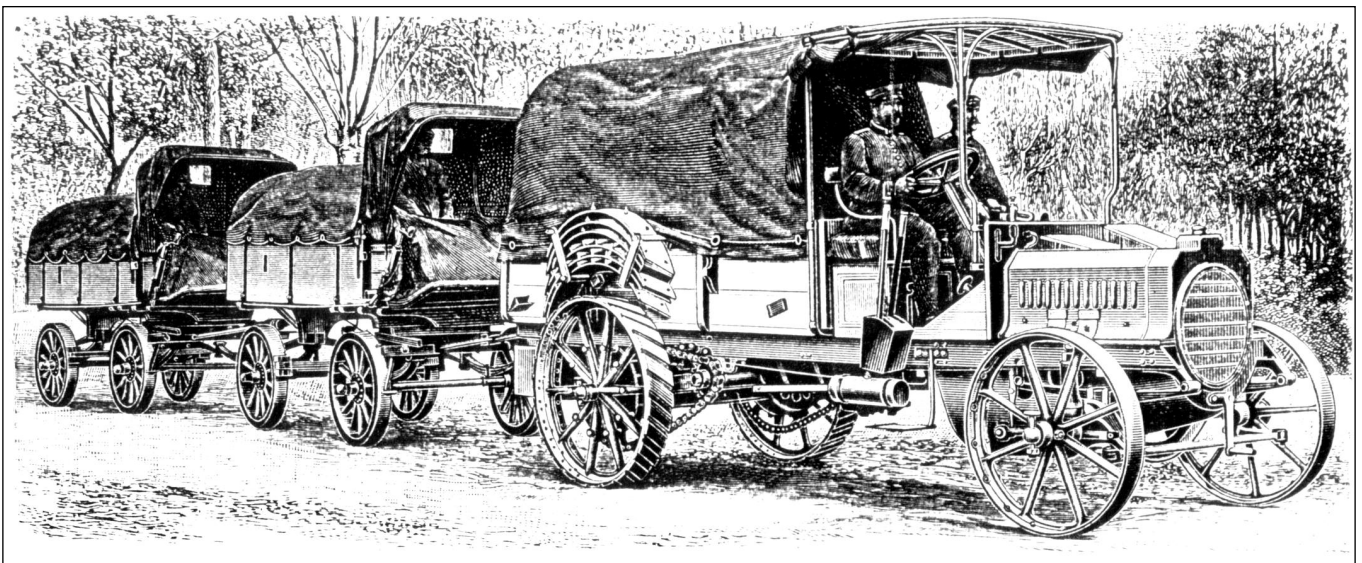
NAG-Omnibus mit 12-PS-Zweizylinder-Motor 1904

auf eine Pkw-Konstruktion des Charlottenburger Professors Dr. phil. Georg Klingenberg (1870–1925) zurück (Klingenberg-Wagen). Als Firmenmantel wurde die Allgemeine Automobilgesellschaft G.m.b.H. (kurz: AAG) übernommen, die man am 26. November 1901 in Neue Automobilgesellschaft G.m.b.H. (Markennamen: N.A.G., modern NAG) umbenannte.

Die NAG machte man zur Vertriebsorganisation der AEG-Automobile. Ihre Geschäftsräume lagen in Berlin, Luisenstraße 29, und ab 1904 in der Dorotheenstraße 43/44. Die Produktion blieb zunächst im AEG-Kabelwerk Oberspree. Technischer Direktor wurde der Dipl.-Ing. Ernst Wolff, als Generaldirektor fungierte der Kaufmann Carl Gossi.

Da der Versuch, die Marienfelder Motorenfabrik > MMB zu übernehmen an den > Daimler-Aktionären scheiterte, erwarb die AEG im August 1902 die bewährte Automobilabteilung von > Kühlstein Wagenbau sowie alle ihre Patente. Der Mitbesitzer und Konstrukteur Oberingenieur Joseph Vollmer wurde Chefkonstrukteur. Er hatte auf Anregung des Oberleutnant Edmund > Troost noch bei Kühlstein den ersten Automobil-Lastzug der Welt entwickelt. Erstmals liefen bei einem Lkw die Räder auf Kugellagern.

Obwohl noch bei Kühlstein fertiggestellt, erlebte er seine Premiere als NAG Tracteur (Motorlastzug mit zwei Anhängern) unter dem Namen „Durch“



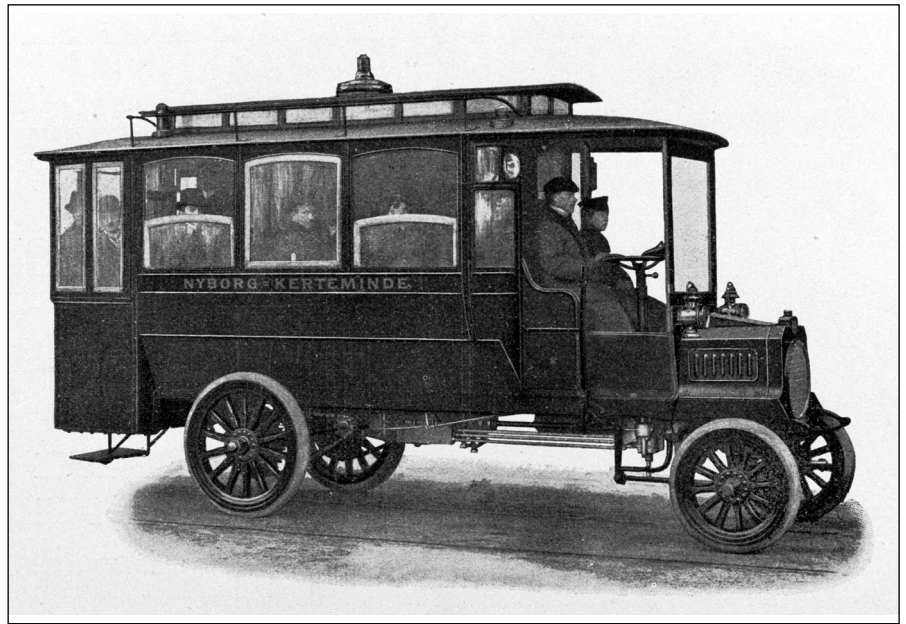
NAG: Tracteur Typ I (24–26-PS-Vierzylinder) auf der Münchener DLG-Ausstellung 1904 <sup>1</sup>

auf der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1903. Am 13. Mai 1903 führte man ihn auf dem Tempelhofer Feld bei Berlin dem preußischen Kriegsminister, hohen Offizieren des Generalstabs und der Verkehrstruppen sowie dem Leiter der Kolonialabteilung vor. Die Nutzlast des Zugs betrug für damalige Zeiten stattliche 27 t. Breite armierte Eisenräder sollten ein Einsinken im Sand verhindern. Bei schwierigem Gelände konnten die Anhänger von einer motorgetriebenen Drahtseilwinde nachgezogen werden. Die Kraft lieferte ein riesiger Vierzylinder-Spiritusmotor (11 229 ccm), dessen Leistungen mit 40, 45 und max. 60 PS angegeben wurden. Der „Durch“-Lastzug begründete nachhaltig den Ruf der NAG als Nutzfahrzeugproduzent. Kennzeichen der Vollmer-Konstruktion war ein runder Kühler, der auch als Trommelkühler bezeichnet und in ähnlicher Form von > Podelus verwendet wurde.

Mehrere Nachfolger dieser Zugmaschine, auch als „Trakteure“ bezeichnet, gingen nach Deutsch-Südwestafrika. In der Wüste des heutigen Namibia dienten sie, wenn auch nicht immer zur vollen Zufriedenheit, als Verkehrs- und Transportmittel und wurden auch beim Genozid an den Herero (Aufstand 1904 bis 1907, 75 000 Tote) eingesetzt.

Der Kühlstein-Zweizylinder-Pkw wurde zum NAG-Typ A (10/12 PS, Kardanantrieb), ein neues Modell mit Vierzylindermotor und Kettenantrieb erhielt die Bezeichnung B (20/24 PS, ab 1906 auch B II mit 40/45 PS).

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1903 stellte der Lieferwagen



Dieser NAG-Omnibus C III lief in Dänemark 1905<sup>1</sup>



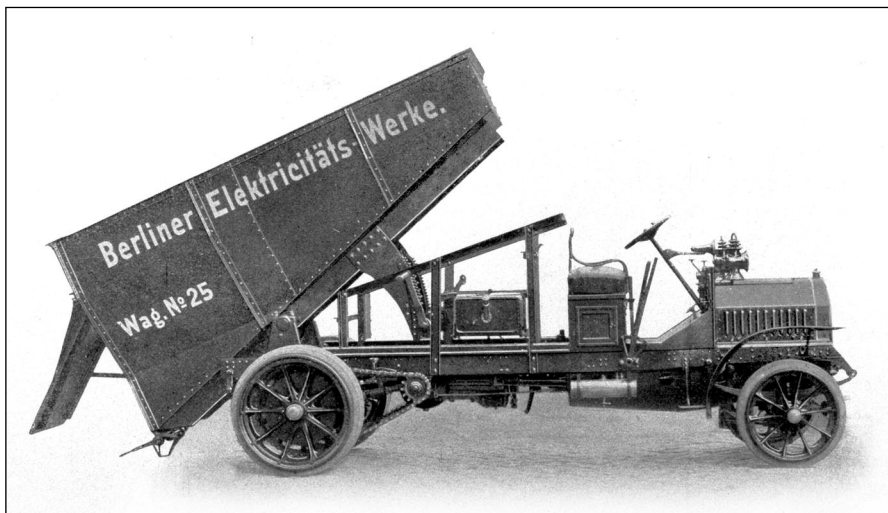
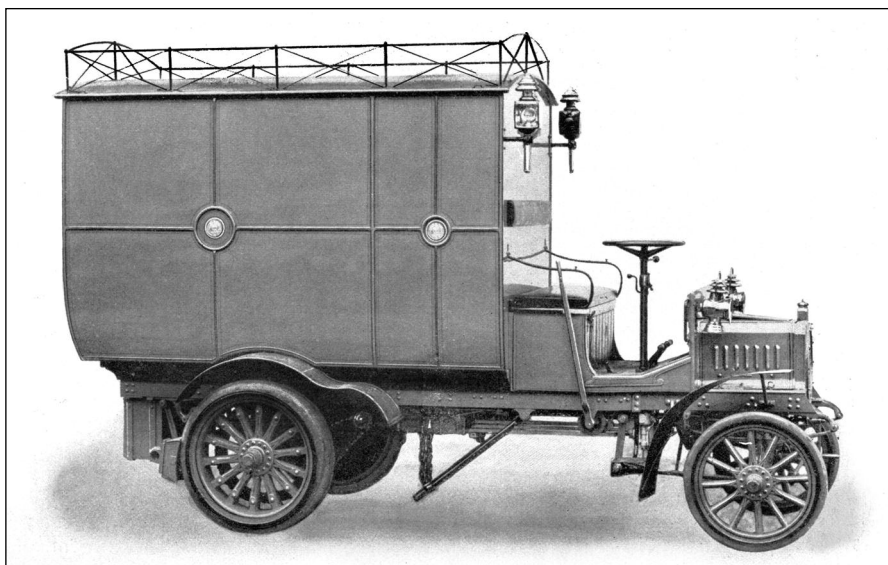
NAG-Imperial-Bus zur Erprobung in Paris 1905<sup>1</sup>



NAG Lieferwagen 1904<sup>1</sup>



Lieferwagen in Paris 1904<sup>1</sup>

NAG-Spezialwagen für Kohlentransport 1906 <sup>1</sup>Milchwagen auf der DLG-Ausstellung 1905 (8-PS-Zweizylindermotor) <sup>1</sup>NAG-Paketwagen der Reichspost mit 8–9-PS-Zweizylindermotor 1904 <sup>1</sup>

Typ C I (6/9 PS) das kleinste Nutzfahrzeug dar. Darüber hinaus lieferte man drei Lastwagentypen für 30–40, 60–70 und 100 bis 120 Ztr. mit dem gleichen 10/12-PS-Zweizylindermotor. Es folgte der Lkw Typ D II für 3,5 t Nutzlast mit einem 10/12-PS-Zweizylindermotor, der auch als Zugmaschine (20/24-PS-Vierzylinder) für zwei Anhänger mit je 5 t Gesamtlast diente.

Neben Pkw nahm man den Bau von Liefer- und Lastwagen sowie Omnibussen (Typ C III für 16 bis 18 Personen) mit 10/12-PS-Zweizylindermotoren auf.

Firmeneigene Vergaserkonstruktionen ermöglichten, die NAG-Fahrzeuge mit Benzin, Benzol, Schwerbenzin (Petroleum) und Spiritus zu betreiben.

Die ersten Versuche mit Spiritus waren schon 1903 bei einem erstmals von der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG) und dem Heer ausgeschriebenen Wettbewerb gemacht worden. Hintergrund war, den Kartoffelbauern (Kartoffeln als Grundstoff des Spiritus), insbesondere den ostelbischen Junkern und Spiritusbrennereien, eine neue Absatzmöglichkeit zu schaffen.

Der zweite Anlauf 1905 wurde dagegen ein voller Erfolg. Die NAG nahm mit einem Milchtransporter (1,15 t Nutzlast, 8/9-PS-Zweizylindermotor), einem Lieferwagen (0,8 t, 8/9-PS-Zweizylindermotor), einem Stückgut-Lastwagen (3,5 t, 10/12-PS-Zweizylindermotor), einer Vorspannmaschine mit Anhänger (3,5 t, 25-PS-Vierzylindermotor) und einem neuen NAG-Lastzug (20/24 PS) für 6 t Nutzlast teil. Die NAG erhielt einen vom Kaiser gestifteten ersten Preis für ihre Lastwagen.

Auf der Internationalen Lastwagenkonkurrenz 1905, bei der das Heer die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie testete, war die NAG mit der ganzen Palette ihrer Nutzwagen vertreten. Eine ähnliche Veranstaltung im Juli/August 1905 in Frankreich bestand die NAG mit ihrer 3,5-t-Vorspannmaschine (Trakteur) ebenfalls mit Bravour.

Auf dem Fahrgestell des Pkw-Typs C I (8/9-PS-Zweizylindermotor) baute man einen Lieferwagen und einen Omnibus, das erste NAG-Modell, das die

Post 1905 erprobte. Das Folgejahr sah den aus dem Pkw-Typen A und dem Typ C entwickelten neuen Typ A.C. (10/12-PS-Zweizylinder), der als leichter Pkw, als Droschke und als Geschäftswagen (A.C. II) angeboten wurde. Direkt 24 dieser 0,75-t-Geschäftswagen orderte das noch heute berühmte Berliner Ka-De-We.

Die Dreitonner (16/18-PS-Vierzylinder, ab 1907: 18/20 PS) und Fünftonner (24/26-PS-Vierzylinder) hatten nun neben stärkeren Maschinen eine schräg-stehende Lenksäule erhalten. Kettenantrieb war zu dieser Zeit üblich.

Nachdem 1905 erste Omnibusse für den Stadtbetrieb als Versuchswagen auf den Automobilausstellungen in Paris, Brüssel und St. Petersburg gezeigt worden waren, brachte das Jahr 1906 den Durchbruch für die NAG als anerkannter Omnibuslieferant. Man lieferte wem ?? einen Omnibus (20/24-PS-Vierzylinder) für 11 Personen (mit Notsitzen 14 Plätze) aus, gefolgt von einem ersten Rundfahrtenomnibus für Berlin auf 5-t-Fahrgestell (24/26 PS) mit amphitheatrischer Sitzanordnung (22 Personen, ein Erklärer und ein Fahrer), der auch als Mailcoach bezeichnet wurde. Erste Lkw-Exporte (5-t-Lkw, 24/26 PS) gingen nach Persien und an die Elfenbeinküste.

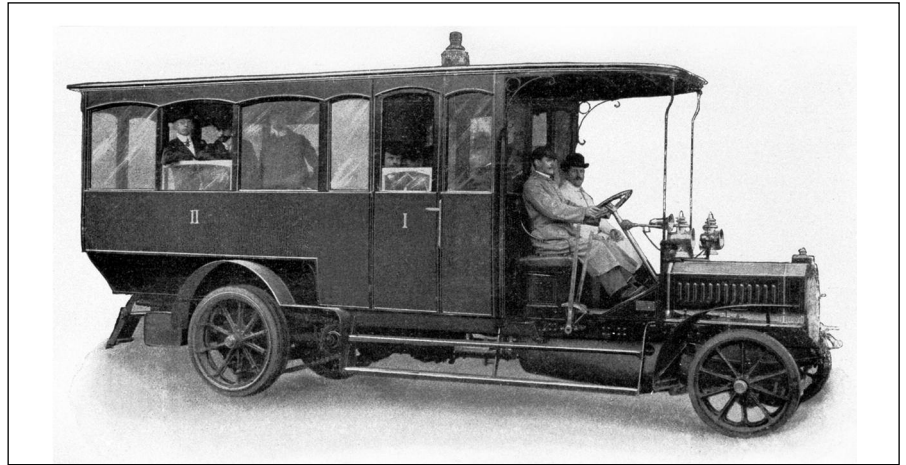
Schnell erwarb sich die NAG einen guten Ruf, den ersten NAG-Omnibus lieferte man im Herbst 1906 (24/26-PS-Vierzylinder) nach Persien. Ebenfalls 1906 wurde Dr.-Ing. Rudolf Urtel (> Protos) Oberingenieur der AEG-Automobilfertigung (später technischer Direktor bis 1922).

Nach der vom Heer 1906 veranstalteten Prüfungsfahrten der Verkehrstruppen, an der die NAG mit ?? Fahrzeugen teilnahm, zählte die NAG zu den Firmen, die von 1908 bis 1914 den größten Anteil an dem jährlichen Kontingent von Subventionswagen erhielt. Schon im ersten Subventionsjahr 1908/1909 wurden 15 NAG-Armee-lastzüge subventioniert. Als Spezialgebiet entwickelte die AEG an der Oberspreewald auch Luftschiff- und Flugzeugmotoren.

Die Berliner Automobil-Ausstellung 1907 sah als Neuerungen einen aus dem 10/12-PS-Typ entwickelten Kombina-

tions- (Kombi) oder Universalwagen Typ AC I für Bäcker, Fleischer und Gemüsehändler sowie „sonntägliche Familienfahrten“. Abermals war die Mo-

torleistung der NAG-Fahrzeuge erhöht worden: Ein 11- bis 14-sitziger Omnibus und der auf dem gleichen Fahrgestell unter anderem nach Rumänien gelie-



24/26-PS-NAG-Omnibus für Persien mit I. und II. Klasse 1906 <sup>1</sup>



NAG: Sprengwagen und Imperial-Bus 1906 <sup>1</sup>



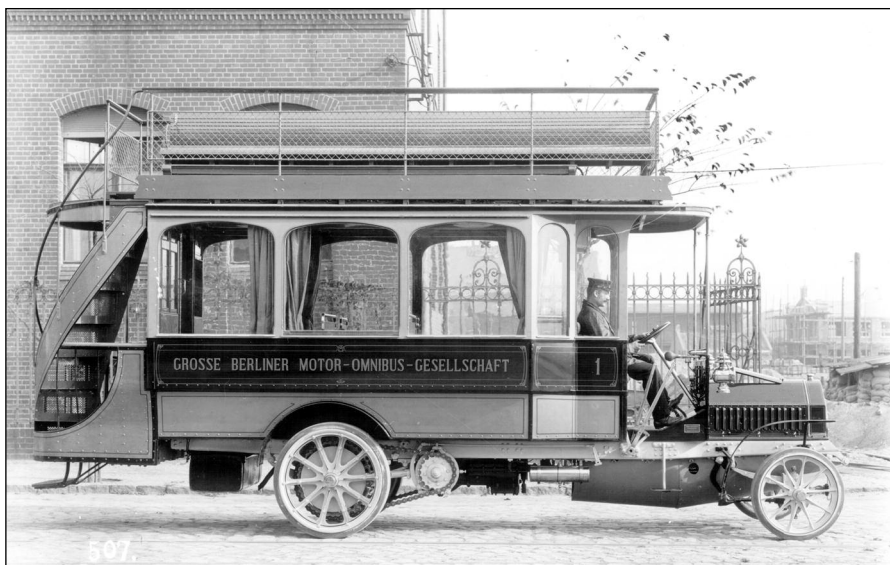
NAG: Teilnehmer der Konkurrenz 1906 <sup>1</sup>



Leichter NAG-Aussichts-Omnibus der Linie Cronberg–Königstein 1906 <sup>1</sup>



NAG: Aussichtswagen 1906 vor Reichstag und Bismarckdenkmal in Berlin <sup>1</sup>



NAG: Imperial-Omnibus der Großen Berliner Motor-Omnibus-Gesellschaft 1906 <sup>1</sup>

ferte 1,5-t-Lkw erhielten einen 26/32-PS-Vierzylindermotor. Anfang 1907 folgten Omnibus-Exporte nach Puerto Rico in Südamerika und Alexandria in Ägypten (Typ J IV, 16/18 PS, 18 Personen). Verdecktsitzbusse (sogenannte Imperial-Omnibusse) mit 16 Sitz-, 4 Steh- und 12–14 Imperialsitzen trugen die Bezeichnung J V II, sie liefen bald auch bei der Berliner ABOAG und der Großen Berliner Motor-Omnibus-Gesellschaft.

An der Internationale Lastwagen-Konkurrenz 1907 nahm NAG mit zwei Omnibussen für 15 (28/32-PS-Gesellschaftswagen) und 32–37 Fahrgastsitzen (24/26 PS), und je einem 3,5-t- (Typ L 4, 16/18 PS) und 5–6-t-Lkw (Typ L 6, 24/26 PS) teil. Als einziges Fabrikat erhielten alle Typen Gold-Medaillen.

Im gleichen Jahr hatte die NAG auch den Elektromobilbau gestartet. Die NAG-Elektromobile, die in den folgenden Jahren auf den Markt kamen, besaßen Radnabenmotor (Typ ER) mit Innenkollektoren auf der Vorderachse oder Hinterachse. Diese Antriebsart erhielten vorrangig Elektro-Feuerfahrzeuge (Gasspritzen, Dampfspritzen, Tender und Mannschaftswagen). Elektromotoren mit Zahnradübersetzung an der Hinterachse (Typ EZ) fand man dagegen zumeist bei Elektrodroschken (2×2,3 PS) sowie leichten Lieferwagen und schwereren Lkw.

Am 18. Oktober 1903 hatte man in Berlin die erste NAG-Droschke in Dienst genommen. 140 Droschken mit Explosionsmotoren und 100 elektrisch betriebene besaß allein die 1904 als Tochtergesellschaft gegründete Automobil-Betriebs-Gesellschaft m.b.H. in Berlin im Jahr 1911. Typisches Kennzeichen der NAG-Elektromobile war die nach französischem Vorbild geformte „Renault-Haube“, die seinerzeit großen Anklang gefunden hatte. Lediglich die schwereren Lieferwagen, Krankentransporter und Feuerwehrmobile hatten eine andere Haube.

1908 gab die A.E.G. die Automobilfabrikation an die NAG ab, Diese verlegte ihren Verwaltungssitz nun nach Berlin-Oberschöneweide, Ostendstraße 1/5.

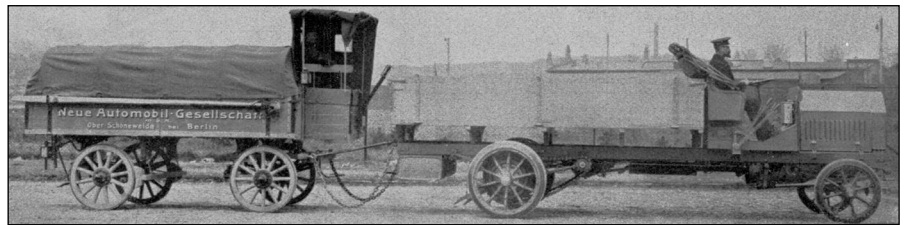
Die in Oberschöneweide zur Automobilfabrikation genutzten Räumlich-

keiten waren inzwischen zu klein geworden und erforderten umfangreiche Neubauten, die 1911 in Betrieb genommen wurden.

Neben den üblichen Pritschenwagen entstand bei der NAG schon frühzeitig eine ganze Palette von Spezialfahrzeugen. Schon 1903 begann man mit ersten Kohlewagen für die Berliner Electricitäts- und Wasserwerke (Bewag), für die Berliner Stadtreinigung 1907 mit einem ersten NAG-Sprengwagen (5000 Liter) auf einem 5-t-Fahrgestell (L 5, 16/18-PS-Vierzylindermotor) und mit einem speziellen Gerätewagen 1908. Kadaverwagen zur Beseitigung von Tierkadavern und ein Turmwagen zur Behebung von Schäden an der Straßenbahn-Oberleitung folgten. Ein schneereicher Winter 1908/09 sah in Berlin einen ersten Vorbau-Schneepflug vor einem 5–6-t-NAG.

Das Nutztypen-Programm 1908 umfasste die mit Vierzylindermotoren ausgestatteten Lkw Typen L 4 (3 t, 16/18 PS), Typ L 6 (5–6 t, 26/30 PS), den Motorlastzugwagen L 7 J (3,5 t plus Anhänger, 26/30 PS), den Schnell-Lastwagen J B 1 (1,55 t, 20/32 PS) sowie den Jagdomnibus Typ B I a (9 Personen, 20/24 PS), den der russische Großfürst Nicolai Nicolajewitsch zum Elchjagen erhielt. Krankenwagen lieferte die NAG auf 20/24-PS-Chassis.

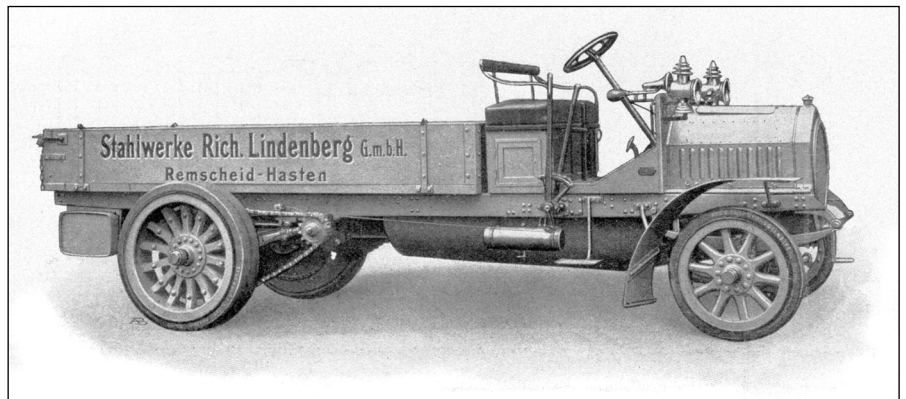
Der durch die Wirtschaftskrise 1907/1908 gewachsenen Nachfrage nach kleinen Pkw entsprach die NAG mit dem Kleinwagen Typ Puck (Typ



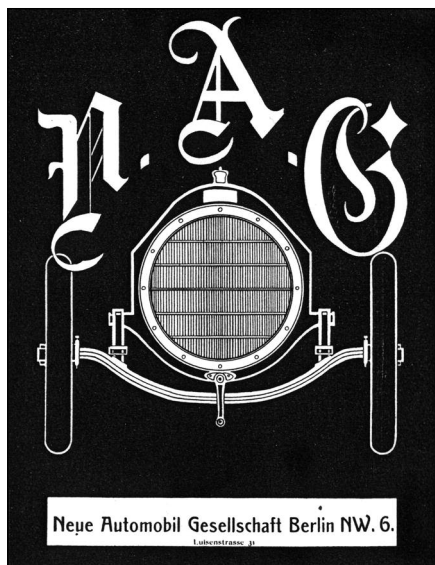
Der subventionierte NAG-Lkw Typ P transportierte als Lastzug 10 t Nutzlast <sup>1</sup>



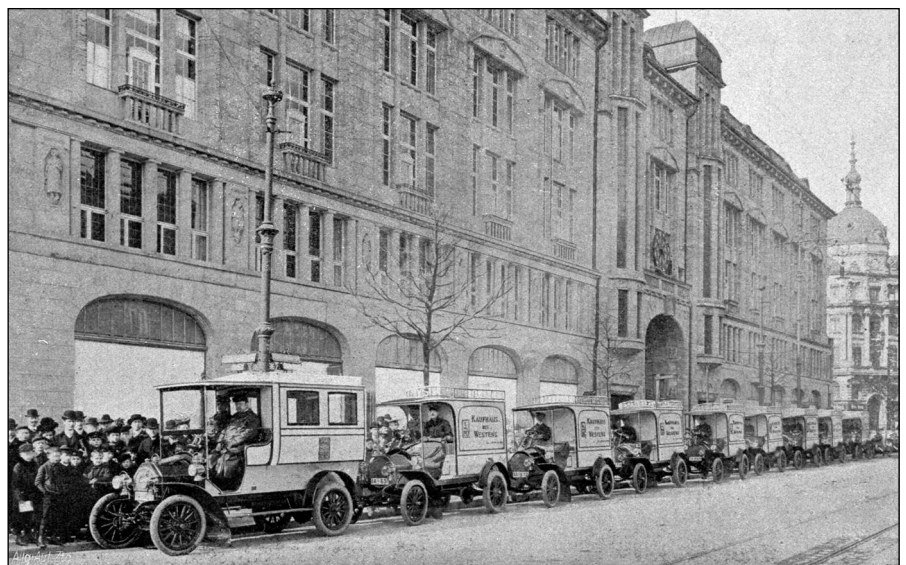
NAG: Fassbier-Rungenwagen 1906 <sup>1</sup>



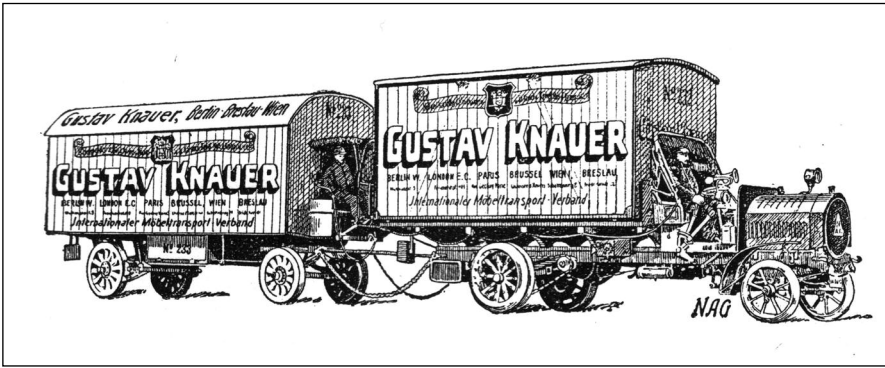
NAG-Pritschenwagen 1907 <sup>1</sup>



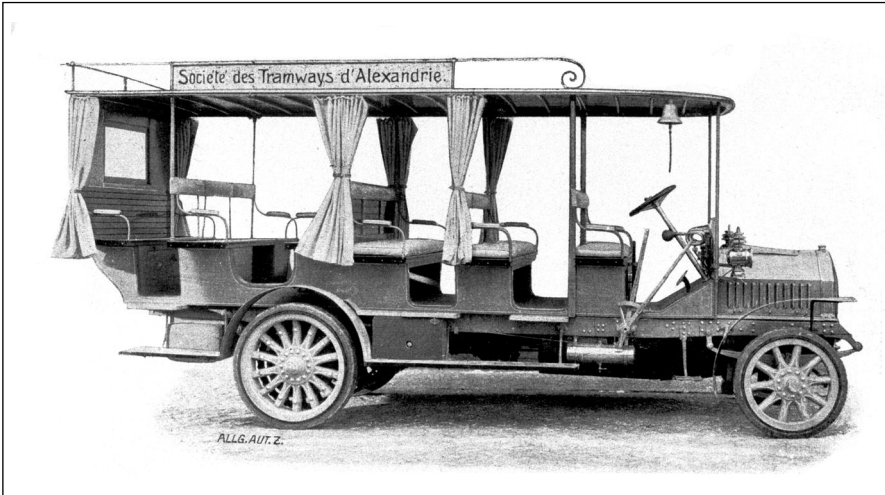
NAG-Werbung 1909



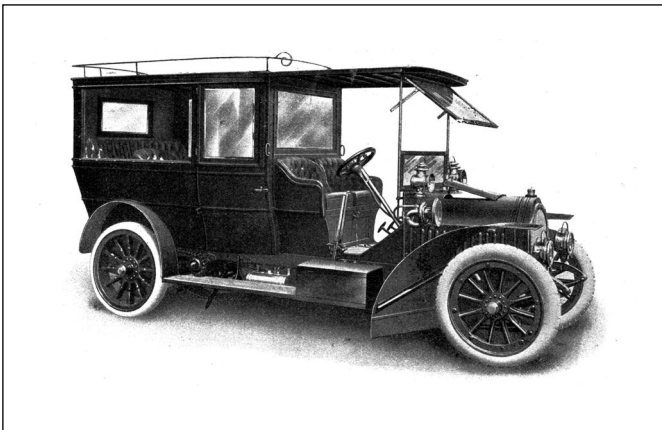
Die NAG-Lieferwagen des „Kaufhaus des Westens“ in Berlin 1907 <sup>1</sup>



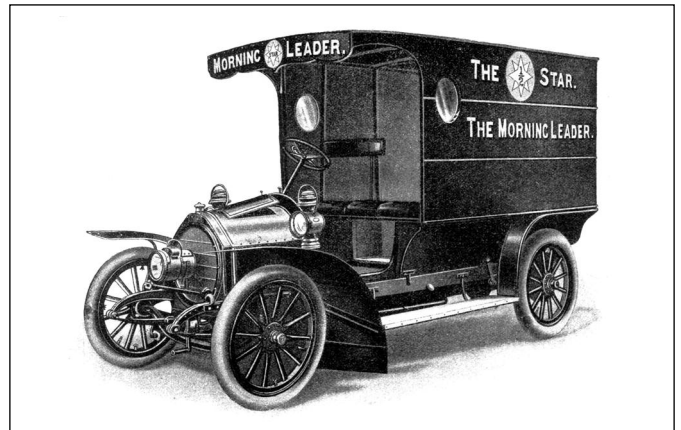
NAG-Lkw Typ P als Möbeltransporter 1



NAG-Omnibus für Alexandria 1908 1



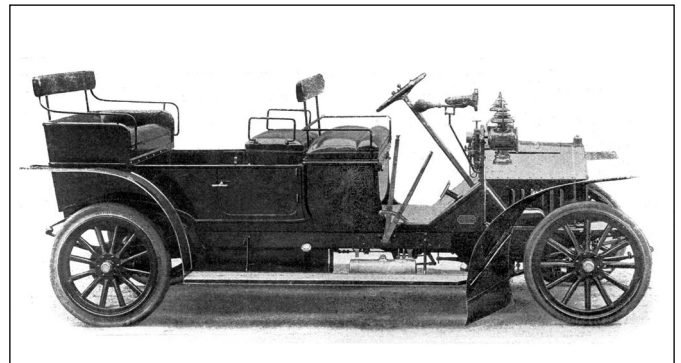
NAG-Gesellschaftswagen 1909 1



NAG-Zeitungstransporter im United Kingdom 1909 1



NAG-Ausstellungsfahrzeug mit Wechselkarosserie von 1908, ...



...links als Lieferwagen, rechts als Personenwagen 1

K 2, 6/12 PS-Vierzylinder) Selbstverständlich kam er genauso wie der stärkere Puck-Typ K 4 (10/18 PS, bis 1 t Nutzlast) als Lieferwagen für kleinere Unternehmen in Frage, doch auch das Kaufhaus Wertheim orderte eine größere Serie. Das K stand für Kardanantrieb. Das Lieferwagenangebot wurde 1909 durch den stärkeren Typ K 6 (20/36 PS) erweitert. Auch weitere Hotelomnibusse (24 PS) sowie Gesellschaftswagen für 9 Personen (Typ J B 1, 32 PS) wurden ausgeliefert.

Zur Internationalen Lastwagen-Konkurrenz 1909 erschien die NAG mit ihrem Lkw-Typ P 8, dessen 40/45-PS-Motorleistung schon im Vorgriff die Subventions-Norm von 1910 erfüllte. Als leichter Armeelastzug konnten mit Maschinenwagen (4 t) und Anhänger (2 t) zusammen 6 t Nutzlast transportiert werden, beim schweren Armeelastzug (6 t und 4 t) waren 10 t Nutzlast möglich. Alleine der Motorwagen selbst war für 5 bis 6 t Nutzlast ausgelegt.

Auf dem kriegsbrauchbaren Lkw-Fahrgestell Typ P 8 lieferte man 1909 einen für Bialystock in Russisch-Polen bestimmten Imperial-Omnibus (33/47 PS),



wie man die oben offenen Doppeldecker-Omnibusse seinerzeit nannte. 40 Personen konnten damit befördert werden. Identisch bis auf einen schwächeren Motor (30 PS) war der Typ P 7.

Von technischer Bedeutung war 1909 die Einführung des Kardanantriebs in Schwerlastwagen und Omnibussen, seinerzeit eine Pioniertat. Diese Antriebsart setzte sich jedoch nur langsam durch. Ab 1912 belieferte die NAG die Berliner Verkehrsgesellschaft ABOAG mit einer größeren Anzahl auch kardangetriebener Verdecktsitzbussen. Als weitere technische Neuerung fanden etwa 1909 erste seitliche Kippvorrichtungen im NAG-Lkw-Bau Eingang.

1910 ging die NAG auch zur Fertigung von benzinbetriebenen Feuerwehrfahrzeugen über. Auf der NAG-Motorspritze (Spezialchassis F 08, 45/60 PS) fanden neben Ausrüstungsgegenständen 2000 Liter Löschwasser und 11 Feuerwehrmänner Platz.

Der Geschäftswagen KL 4 wurde 1910 mit einem 10/25-PS-Motor (1912: 10/28 PS) für 1,25 t Nutzlast ausgelegt.

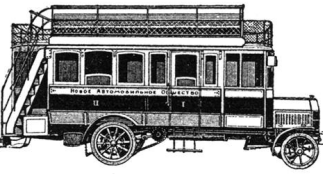
Das Markenzeichen der AEG und später der NAG wurden drei Bienenwaben aus dem von Vollmer schon bei Kühlstein verwendeten Bienenwaben-Röhrenkühler in runder Form.

Das Jahr 1911 sah das Lastwagen- und Omnibuschassis N bzw O, das mit drei verschiedenen Vierzylinder-Motoren ausgestattet werden konnte: 16/18 PS, 28/30 PS und 40/45 PS. 1912 gab man die Motorleistungen dieser Modelle wie folgt an: 10/20 PS, 22/32 PS, 33/45 PS. Die Nutzlast des Typen N betrug 2 t, die des Typ O 3 t. „Für gewerbliche Leistungen“ erhielt die NAG vom Kaiser die Staatsmedaille in Gold, ihr Direktor Ernst Wolf den „Roten Adlerorden 4. Klasse“. Auch für die deutschen Kolonien lieferte die NAG Lastwagen. Eine besondere Vorrichtung erlaubte, Motorreparaturen auch im Regen auszuführen. Nach Java lieferte man ebenso wie in andere tropische Länder offene 6/18-PS-Vierzylindertypen, die als Lastwagen karosiert 0,95 t Nutzlast trugen, sowie 2- und 3-Tonner.

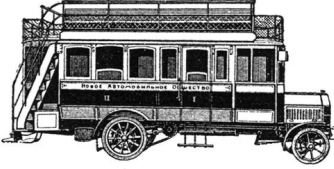
1912 bot die NAG die Motorwagen Typ P 8 (P 7) mit Pritschen oder Kastenaufbau. Sie besaßen den stärksten

# N A G









Betriebssicher — Leistungsfähig — Sparsam im Gebrauch

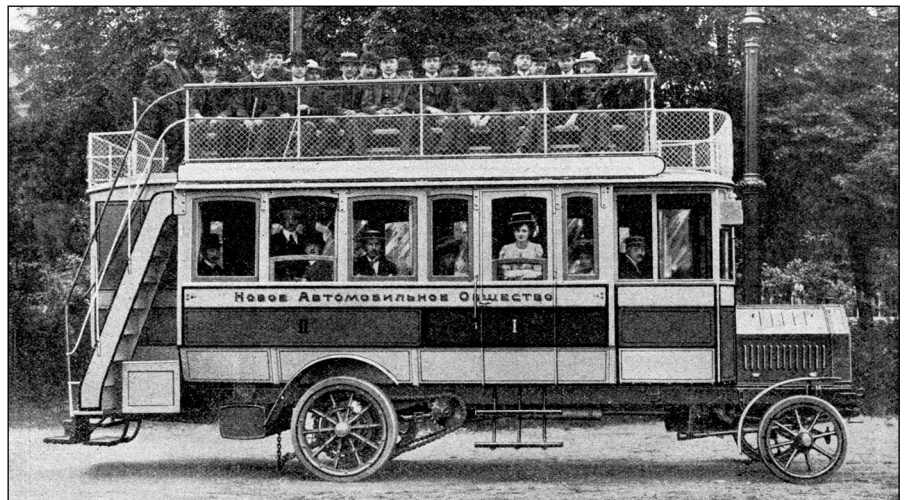
## Neue Automobil Gesellschaft m. b. H.

Filialen:  
Breslau, Cöln a. Rh.

Ober-Schöneeweide b. Berlin.

Filialen:  
Frankfurt a. M., Wien.

Subventions-Lastzug Typ P 8, Limousine und Verdecktsitzbus in der NAG-Werbung 1909 <sup>1</sup>



NAG-Imperial-Omnibus für Russland 1909 <sup>1</sup>



NAG-Elektro-Feuerwehr-Mannschaftswagen 1909 <sup>1</sup>

NAG-Vierzylindermotor (33/47 PS). Das gleiche Chassis (P 8) verwendete die NAG auch für ihre Imperial-Omnibusse mit Kardantrieb. Die Elektromobilfamilie hatte mit dem Typ EF 2 Zuwachs bekommen. Als Spezialaus-

führung diente er Feuerwehren als Drehleiterfahrgestell, Gasspritze und Mannschaftswagen für 12 Personen. Die Tragfähigkeit des Fahrgestells betrug 2,5 t. Die Radnabenmotoren auf der Vorderachse leisteten 6,75/7,5 PS.

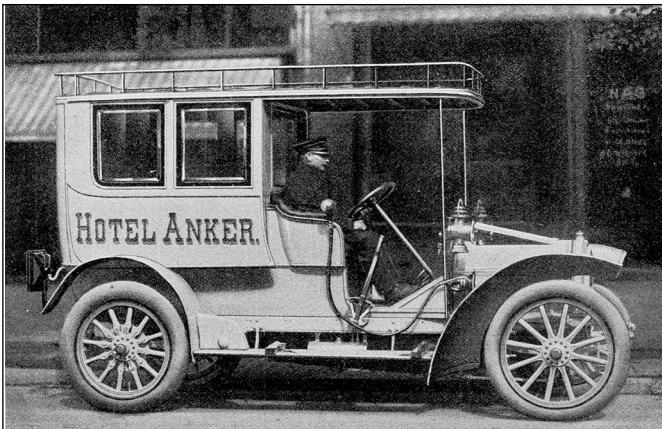
Als Liefer- oder Lastwagen mit Pritsche, Plane oder Kasten bot man den Kl 4 mit einem 10/22–24-PS-Vierzylindermotor für 1,25 bis 1,5 t Nutzlast an. Die Geschäftswagen Typ N 4 (10/20 PS, 2 t), Typ N 7 (22/32 PS, 2 t) und die kardangetriebenen Omnibusse B 07 (17 Personen) und A 07 (39 Personen) mit 22/32-PS-Motoren vervollständigten das Angebot.

Am 10. Oktober 1912 erfolgte die Umwandlung der NAG in eine Aktiengesellschaft (mit Wirkung zum 1. Jan. 1913) in Anpassung an den beträchtlich gewachsenen Betriebsumfang. Den Aufsichtsrat stellte die AEG.

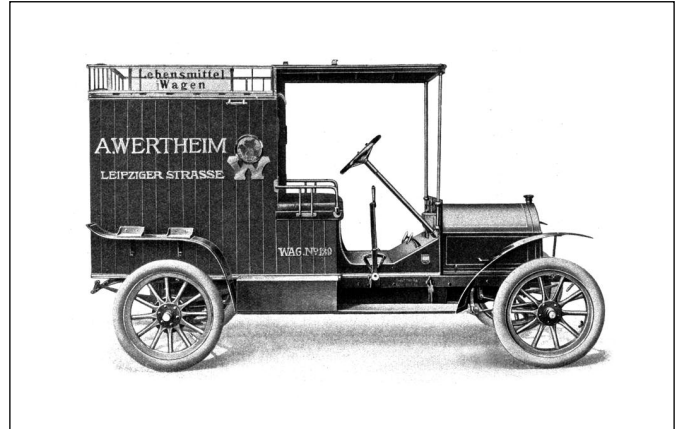
Zur gleichen Zeit nahm die NAG an Prüfungsfahrten teil mit ihren neuen Armeelastzügen (ALZ Typ 1913), die durch leichteres Gewicht dem Anspruch des Heeres an größere Wendigkeit entsprachen und nach dem Reglement (Konstruktion: > Büssing) gebaut werden mussten. Statt insgesamt 10 t Nutzlast trug der Typ S 8 (33/45 PS) auf Motorwagen und Anhänger verteilt nur noch 7,5 t.



NAG-Omnibus der Stadt Wien mit Kardantrieb 1908 <sup>1</sup>



NAG-Hotel-Service 1909 <sup>1</sup>



NAG-Lieferwagen Typ K2 (6/12 PS) 1909 <sup>1</sup>



Droschke auf NAG-Elektro-Chassis EZ 2 1910 <sup>1</sup>



NAG-Lieferwagen der Kölner Schokoladenfabrik Stollwerk 1911 <sup>1</sup>

Ein neues Spezialfahrzeug für den Langholztransport auf dem Chassis Typ P 8 (33/45 PS) besaß einen aufsetzbaren Drehschemel und einen Nachläufer.

Die Omnibusnachfrage erlebte 1912 unbekannte Höhen: allein die ABOAG gab in kurzer Folge 40, 70 und 60 Omnibusse in Auftrag, sowohl mit Kardan- als auch mit Kettenantrieb.

Auf der Commercial Vehicle Exhibition, London 1913, sowie bei der Holländischen Lastwagen-Konkurrenz 1913 errangen die NAG mit ihren 1,25- (25/28 PS, Kardan), 3- (30/32 PS, Kette) und 5-Tonnern (40/45 PS) große Beachtung und Erfolge. Im Subventionsjahr 1913/14 konnten der 107. Armeelastzug und der 9. staatlich geförderte Einzel-Lkw ausgeliefert werden. Im Oktober 1913 verstärkte die NAG ihre Geschäftsführung durch Kommerzienrat Henry (auch Heinz) Junk als koordinierendes Vorstandsmitglied.



NAG-Armee-Lastzug auf der Subventionsfahrt 1910 <sup>1</sup>



NAG-Werbung 1914 <sup>1</sup>



NAG-Elektro-Feuerwehr 1910 in der Stadt Potsdam <sup>1</sup>



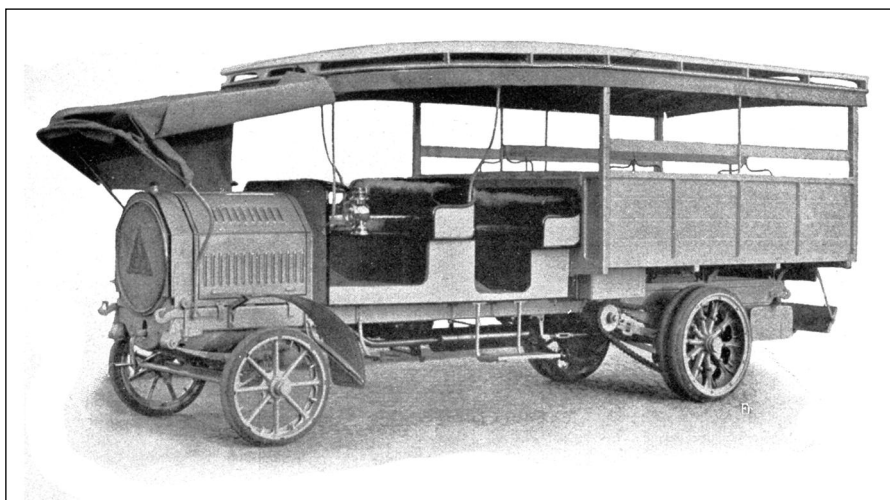
NAG-Werbung 1911 <sup>1</sup>



NAG-Armee-Lastzug Typ 1913 auf der Subventionsfahrt 1912 <sup>1</sup>



Krankenwagen auf NAG-Elektro-Omnibus-Chassis 1913 <sup>1</sup>



NAG-Mannschaftswagen für die afrikanischen Tropen 1913 (40/45 PS-Vierzylinder) <sup>1</sup>



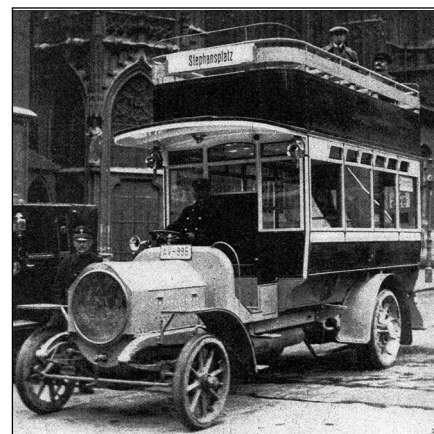
NAG-Doppeldecker-Omnibus der ABOAG in Berlin 1913 <sup>1</sup>

Am Vorabend des Ersten Weltkriegs konnte man auch auf Exporterfolge in alle Welt zurückblicken. Am erfolgreichsten waren die NAG-Niederlassungen „British NAG Comp. Ltd.“ in London und die russische Niederlassung, die noch 1913 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden war.

Im Programm befanden sich nun der Typ S 8 (40/45 PS) für 4 bis 4,25 t sowie mit dem gleichen 30/32-PS-Motor die Typen O 7 (22 Sitze) für 3 t, NK 7 (Kardan) für 2,5 t und der OK 7 (Kardan, 22 Sitze) für 3 t Nutzlast. Die Typen O 7 und O.K. 7 liefen als Omnibusse auf vielen Stadt- und Überlandlinien. Kleinster Omnibus mit 16 Sitzen war der OK 5 (20/22 PS) mit Kardantrieb.

Der Kriegsbeginn am 1. September 1914 ließ die Auslandsverbindungen sofort abreißen. Stattdessen traten Lieferungen an die Achsenmächte in den Vordergrund. Als Pkw vorgesehene Fahrgestelle (8/24 und K 4 10/30 PS, 1,25 t) karosierte man sofort in großer Zahl als Krankenwagen, ebenso wie noch kurz vor dem Krieg entwickelte neue Omnibus- und Lkw-Elektro-Chassis. Den Elektrofahrzeugbau stellte man bald ein. Die NAG-Omnibusse, die sich die Städte erobert hatten, wurden im Krieg zum Verwundeten-transport umgebaut und eingesetzt. Die Kardan-Omnibusse waren wegen ihres ruhigen Laufes besonders beliebt.

Auch in der Führung der Firma gab es Veränderungen: Direktor Wolff verließ die NAG in Richtung > Daimler Marienfelde, seine Stelle übernahm der bisherige Oberingenieur Rudolf Urtel. Ein weiterer Oberingenieur, Otto Wink-



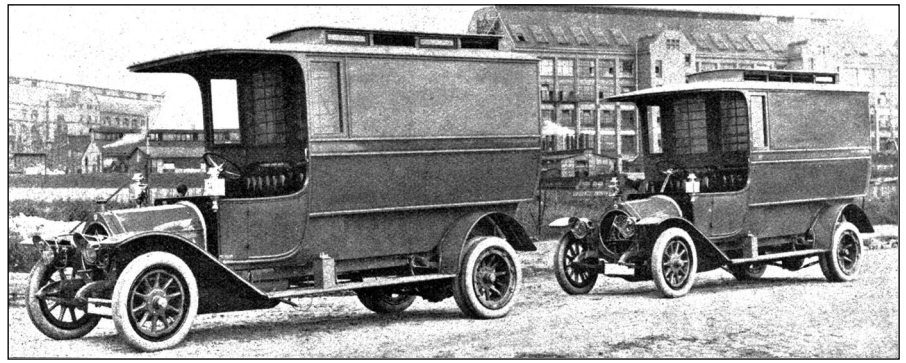
NAG-Bus mit Kardan 1913 in Wien <sup>1</sup>

ler, ging zu Büsing und wurde dort bald technischer Direktor

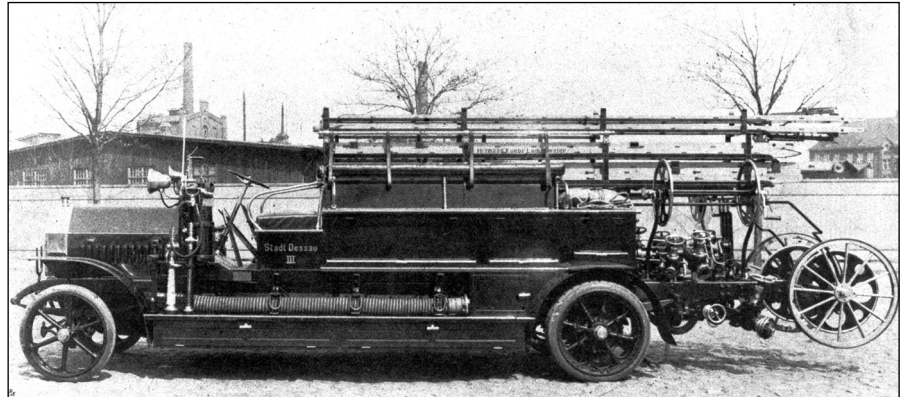
Die NAG forcierte den Großserienbau von 3,5-, 5-t-Lkw und Flugzeugmotoren (System Robert Conrad) beträchtlich, was hohe Profite brachte. Aus Patriotismus nannte man sich deshalb ab 1915 Nationale Automobil-Gesellschaft. Das erworbene Kapital investierte man in einen im gleichen Jahr begonnenen Bau einer vollständigen neuen Produktionsanlage an der Waldowstraße, die jedoch erst Ende 1921 fertiggestellt wurde. Sie beherbergte 19 Fahrstühle, von denen vier auch schwere Lkw bis zum Dachgeschoss heben konnten.

Kurz vor Kriegsende 1918 übertrug die Heeresverwaltung der NAG zwangsweise den Bau von Motoren nach > Daimler-Lizenzen, um damit die Daimler-Motoren-Gesellschaft unter Druck zu setzen und billiger an die begehrten Aggregate zu kommen.

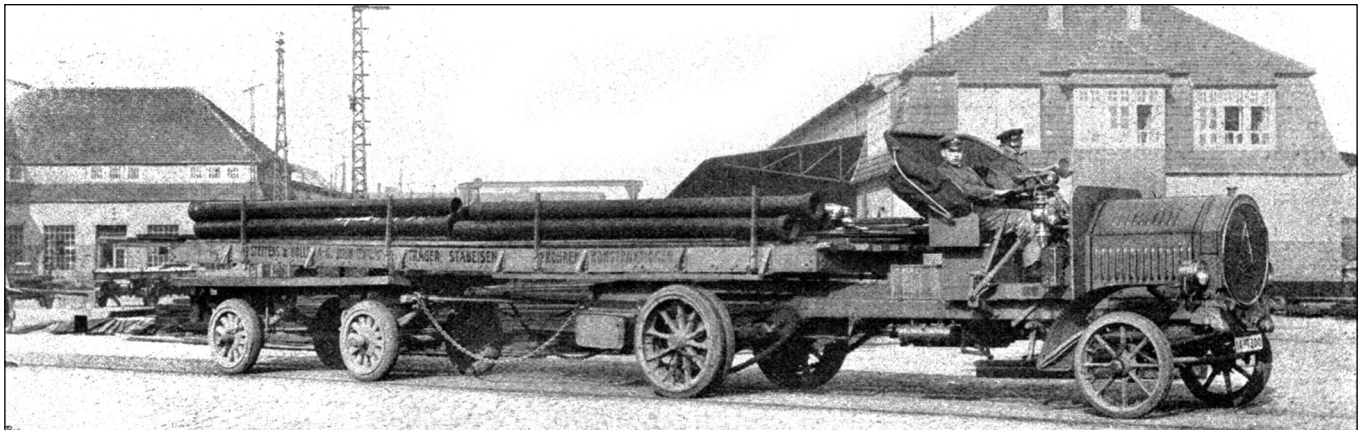
Mit dem Ziel, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Nachkriegsjahre



NAG-Gefangenenwagen für einen Balkan-Staat 1912 <sup>1</sup>



NAG-Feuerwehr-Mannschaftswagen 1913 <sup>1</sup>



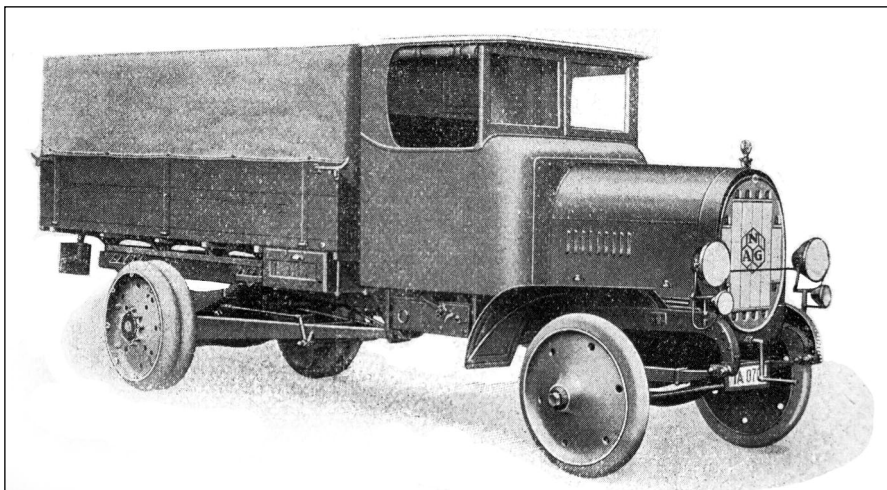
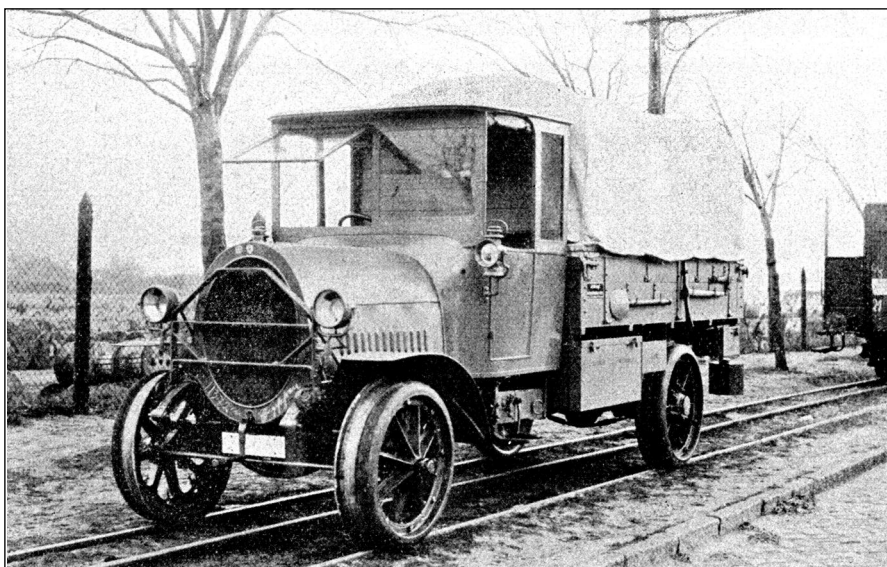
NAG-Langguttransporter 1913 <sup>1</sup>



NAG 1914: Neue Automobil-Gesellschaft A-G <sup>1</sup>



NAG-Werbung im Krieg: Nationale Automobil-Gesellschaft <sup>1</sup>

NAG-5-t-Kardan-Lkw mit Übergetriebe und Schweröl-Vergaser 1923 <sup>1</sup>NAG-3-Tonner umgerüstet für Schienenbetrieb ca. 1916 <sup>1</sup>NAG-5-Tonner 1915 <sup>1</sup>

zu überwinden, gründete die NAG gemeinsam mit der > Hansa-Lloyd-Werke Akt.-Ges., Bremen, und > Brennabor, Brandenburg an der Havel, eine gemeinsame Vertriebsorganisation unter der Bezeichnung Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken G.m.b.H. (kurz > G.D.A.) mit Sitz in Berlin.

Absprachegemäß wurde das Fabrikationsprogramm aufgeteilt. Die NAG fertigte schwere Luxus-Pkw (Typ C 4, 9/30 PS-Vierzylinder), die auf Wunsch auch als Lieferwagen karosiert wurden, und deckte den Schwerfahrzeugsektor mit ihrem 3,5-t-Lkw Typ KL 8 und 5-t-Lkw Typ L 8 (Kettenantrieb) ab. Ein konstruktionsgleicher Vierzylindermotor, jedoch mit unterschiedlicher Bohrung von 110 mm bzw. 120 mm (35/40 bzw. 40/45 PS), trieb sie an. Wurden die Fahrzeuge als Zugwagen für Anhänger mit 2-, 3,5- oder 4–5 Tonnen verwendet, erhielten sie eine der stärkeren Beanspruchung angepasste Hinterachsübersetzung. Selbstverständlich dienten die Chassis auch als Unterbau für diverse Omnibusausführungen.

Eine wichtige Neuerung präsentierte die NAG 1921 auf der ersten Deutschen Automobil-Ausstellung in ihrem 3,5-Tonner: das sogenannte Übergetriebe, d. h. eine Schaltung, die bei leerem Wagen weitere drei Geschwindigkeitsstufen dem gewöhnlichen Getriebe

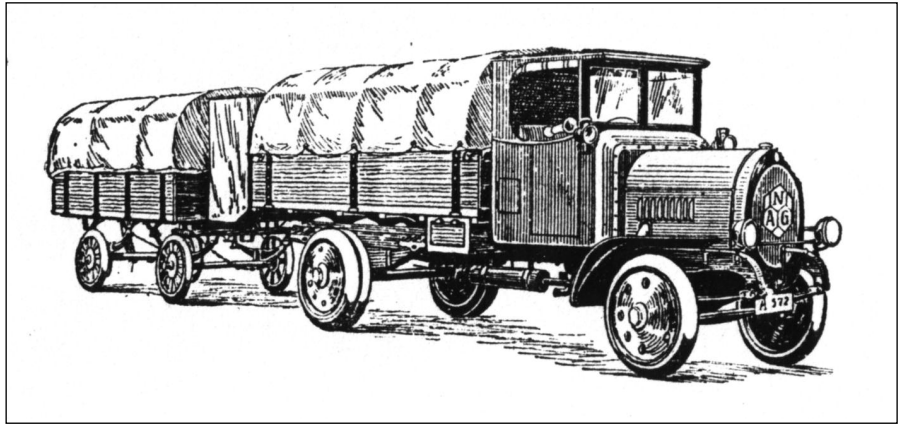
zufügt, so dass man leer wesentlich rascher fahren und Betriebsstoff sparen konnte. Als eine der ersten deutschen Firmen stattete die NAG ihre 5-Tonner, die nun wahlweise Kardanantrieb erhielten, mit Riesenluftreifen aus.

Mit der Teilnahme an der großen russischen Lastwagen-Prüfungsfahrt 1923 versuchte die NAG wie auch andere deutsche Firmen die kriegsbedingte Isolation zu durchbrechen. Im gleichen Jahr erschien die NAG mit einem eigenen Sechszylindermotor (60 PS). Gleichzeitig versuchte sie, nach dem erfolgreichen Durchbruch im Dieselmotorenbau seitens MAN, Benz und Daimler mit einer speziellen Schweröl-Vergaser-Anordnung (jeder Zylinderblock hatte einen eigenen Vergaser) das Problem der Verwendung des billigeren Dieselöls in den Griff zu bekommen. Erstmals verwendete die NAG auch eine Motorbremse.

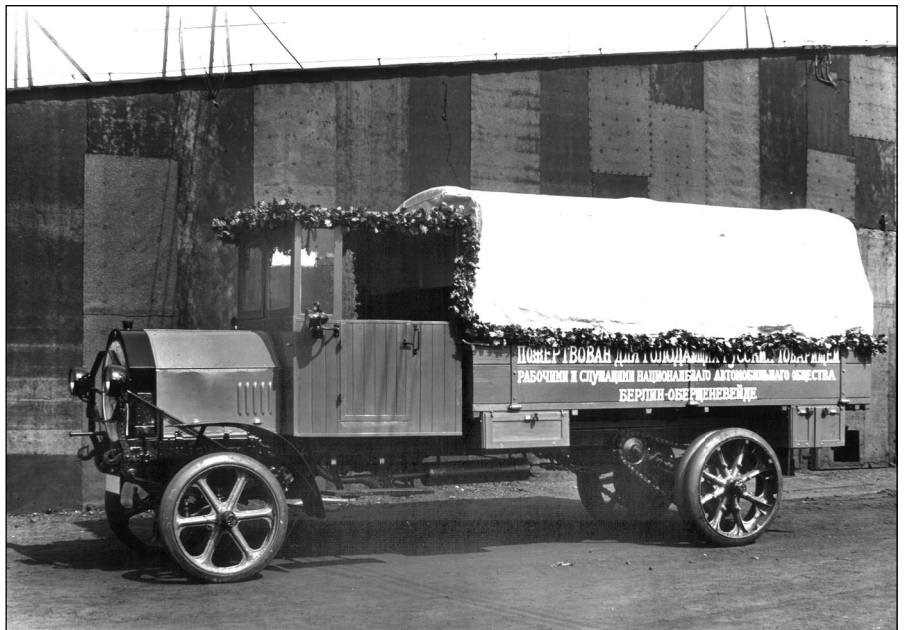
Nur langsam erholte sich der deutsche Export. Die NAG lieferte nach Südamerika, Mexiko und Persien Lastautos und Omnibusse. Bedeutende Absätze erreichte die NAG im Bereich der Personenbeförderung. Die Spezialisierung zeigte sich 1923 in drei Typen: KL. 7 und KL. 8/KO. 8 (3 t) mit Kardanantrieb und L 8 (5 t) mit Kettenantrieb. Außer dem KL 7 hatten sie 40-PS-Vierzylindermotoren. Die Typen KL. 7 und KL. 8 kamen allgemein als Landomnibusse (24 Sitzplätze), der Typ KO. 8 als einfacher Omnibus (22 Sitz- und 24 Stehplätze), aber auch als Großstadtomnibus (mit Decksitzen und Einstieg hinten, 25 und 28 Sitzplätze, 7 Stehplätze) in Betracht. Der KO 8 wurde sowohl mit einem Fahrersitz neben dem Motor als auch in konventioneller Fahrerplatzanordnung gebaut.

1924 beendete die NAG den Bau kettengetriebener Nutzfahrzeuge. PS-Zahlen und Zylinder ??

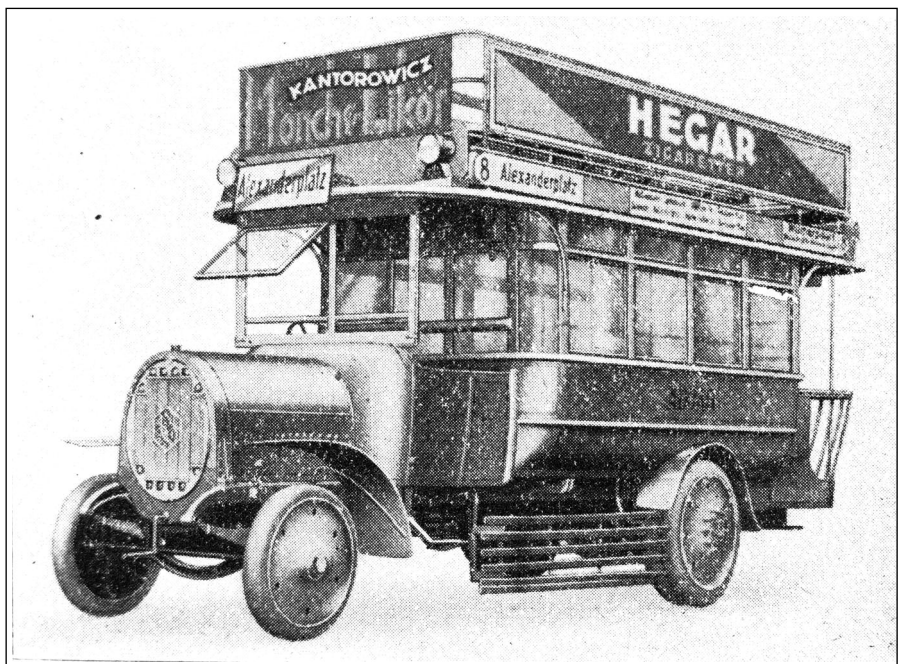
Als offenen Oberdeck-Omnibus, wie sie besonders in Berlin liefen, bot NAG ihren Großstadtomnibus Typ KO 9 (45/50-PS-Vierzylinder) mit Niederrahmenfahrgestell sowohl als Verdecksitzbus für bis zu 60 Fahrgäste (unten 25 Sitze und 7 Stehplätze, oben 28 Sitze), als auch als Überlandomnibus (30 Sitzplätze) an. Langsam setzte sich bei den Omnibussen statt der Vollgummi- und



NAG-Lastzug 1923 <sup>1</sup>



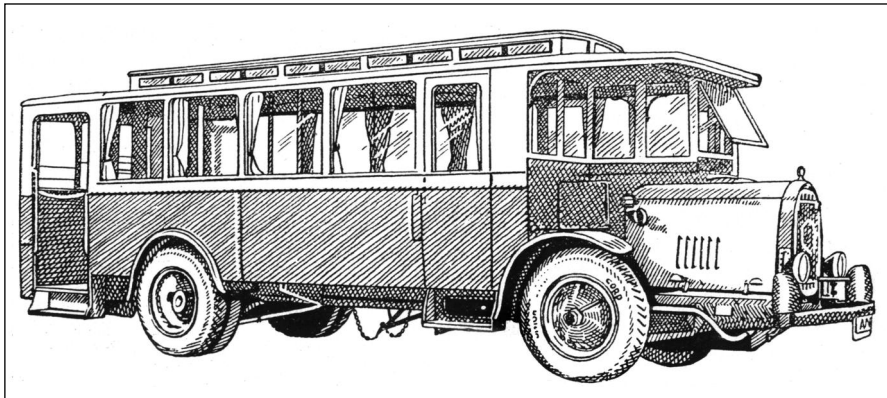
NAG-5-Tonner auf der allrussischen Fahrt 1924 <sup>1</sup>



NAG-Omnibus 1923 <sup>1</sup>

Elastik-Bereifung die materialschonende und fahrgastfreundliche Riesenluftbereifung durch. Auch die Sechszylindermotoren fanden nun mit 65/75 PS Leistung Eingang in den NAG-Nutz-

fahrzeugbau im kardangetriebenen 6-t-Möbelwagen und in den Omnibussen. Auf verstärkten Pkw-Fahrgestellen der Typen 10/40 und 12/30 PS bot die NAG ihre kleinstes Lieferfahrzeug an.



NAG-Überlandbus auf Spezialchassis 1926 <sup>1</sup>



NAG-Doppeldecker der Berliner ABOAG 1925 <sup>1</sup>

Kurz nach Büssing versuchte die NAG (Systemskizze 1924) einen eigenen Dreiachs-Lkw/Omnibus (Sechsradwalen, 70/75-PS-Sechszylinder) für 10 t Nutzlast auf den Markt zu bringen. Statt zweier angetriebener Hinterachsen besaßen die Fahrzeuge jedoch nur eine ungetriebene selbstlenkende Nachlaufachse als Tragachse (D.R.P. 424 781/63 c), die mittlere Antriebsachse war zwillingbereift. Der NAG-Sechsradwalen fand keinen großen Zuspruch. Erst 1928 orderte die Berliner ABOAG 5 Omnibus-Fahrgestelle. Gefragter waren dagegen die Lieferwagen auf NAG-12/30-PS-Pkw-Fahrgestell.

Bis 60 Personen konnten mit dem Niederchassis-Omnibusmodell KO 9 in der Verdecksitz-Version von 1925 befördert werden. Städte wie Köln und Danzig hatten zwischenzeitlich ebenfalls NAG-Zweistockbusse geordert. Wahlweise saß der Fahrer auf der rechten oder linken Seite. Zur besseren Auslastung der karossierbaren Fläche konnte der Fahrersitz auch neben dem Motor angeordnet werden. Größere Wendemöglichkeiten boten die nun zurückversetzten Vorderachsen. Als Kraftquellen kamen sowohl für die Omnibusse als auch für die Lkw zwei Vierzylindermotoren mit 30/45 und 37/55 PS Leistung als auch ein 55/65-PS-Sechszylinderaggregat (Ende 1925: 75/78 PS) in Frage. Vollgummi-, Elastik- oder Riesenluftreifen waren wahlweise zu verwenden. Die Linkslenkung dagegen hatte sich 1925 bei den Lastwagen durchgesetzt.

Das Geschäft der NAG stagnierte, man beschäftigte 45 550 Arbeiter und 550 Angestellte. Ende 1925 nahm die NAG daher an der IAA in Buenos Aires teil, die ihr wieder das Tor zur Welt öffnete und maßgeblich zur Absatzsteigerung 1926 beitrug. Drei- und Fünftonner gingen nach Griechenland, Kolumbien, Guatemala, Mexiko und Perien.

1926 schloss die NAG mit den Königlich Ungarischen Staatl. Eisen-, Stahl- und Maschinenfabriken (Mavag) in Budapest einen Lizenzvertrag, der den Ungarischen Staats-Eisenwerken das Recht erteilte, die NAG-Fabrikate in Ungarn nachzubauen. Im gleichen Jahr beabsichtigte auch die ungarische

**So kommen Sie nicht vorwärts!**

**Das Fahrzeug für schwere Güter ist der 3 & 5 t NAG Kardan-Lastwagen**



GEMEINSCHAFT DEUTSCHER AUTOMOBILFABRIKEN

Geringer Verbrauch und Verschleiß • Hochleistung Automatische Anpassung der Feder an die Last 15 t Ladegut als Lastzug mit zwei Anhängern • Leicht regulierbare Motorkühlung • Günstige Zahlungsbedingungen!





BERLIN N. W. 7 Niederlassungen u. Vertretungen an allen Plätzen

GDA-Werbung für NAG 1925 <sup>1</sup>



Firma Ganz & Co., Budapest, zusammen mit den Staats-Eisenwerken das Omnibus und Lastwagengeschäft zu forcieren.

Bis 10 t Nutzlast (mit einem zusätzlichen Anhänger 15 t Nutzlast) zog der NAG-Universal-Kraftschlepper, der auch als Vorspannmaschine bezeichnet wurde. Es war der erste deutsche Sattelschlepper mit Kardantrieb und entsprach dem Wunsch der Spediteure, einen Eisenbahnwaggon in einem Arbeitsschritt zu entladen und den Maschinenwagen zwischenzeitlich anderweitig einsetzen zu können. Ein mit dem Schlepper-Motor gekoppelter Dynamo lieferte Strom für auf den Aufliegern benötigte zusätzliche Arbeitsmaschinen (Kompressor etc.).

Das rationale Prinzip des neuen NAG-Einheitsmotors eröffnete die Möglichkeit, bei gleichen Zylinderabmessungen sowohl einen neuen Vierzylindermotor (70/75 PS) als auch einen neuen Sechszylindermotor (105 PS, ab 1928 120 PS) anzubieten. Eine zurückversetzte Vorderachse bei Lkw und Omnibussen vereinfachte Wendemanöver auf engstem Platz.

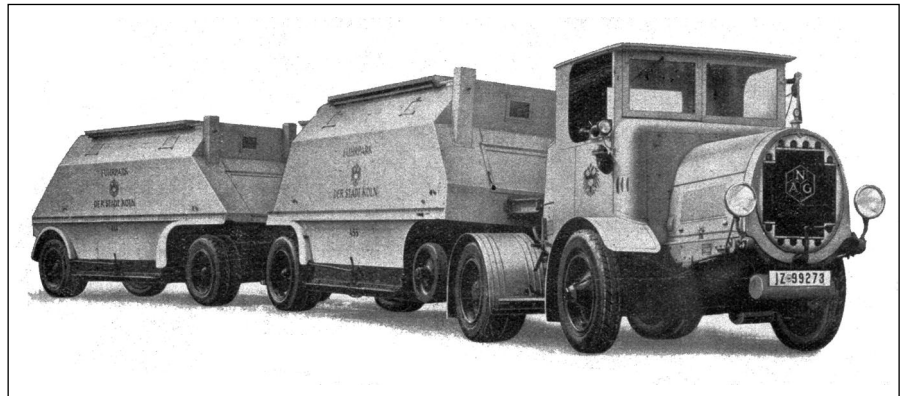
Neben den Schwer-Lkw und den großen Omnibussen hatte man wieder Eintonner im Programm: Typ D 6 (12/60-PS-Sechszylinder) und als Kleinvierttransporter den Typ DL 4 (10/45 PS). Letzterer wurde auch als Schnellpatrouillen-Fahrzeug (Mannschaftswagen für 12 Polizisten) der Berliner Schutzpolizei eingesetzt. Diese verlängerten und verstärkten ursprünglichen Pkw-Konstruktionen waren linksgelenkt und besaßen Mittelschaltung. Dem Zeitgeschmack trug man erstmals Rechnung durch Flachkühler.

Da die NAG den Pkw-Bau aufgeben und sich nur noch Lastwagen und Omnibussen widmen wollte, kam ihr die Übernahme der Automobilfabrik > Protos-G.m.b.H. von Siemens-Schuckert (> Siemens) zum 1. Januar 1927 sehr entgegen. Vorrangig erwartete man Umsatzförderung durch das weltweite Vertriebsnetz von Siemens. Die Umstrukturierung und Produktionverlegung dauerte bis zum Herbst 1928.

Als erstes Fahrzeug erhielt der Eintonner D 6 das neue Markenzeichen „NAG-Protos“.



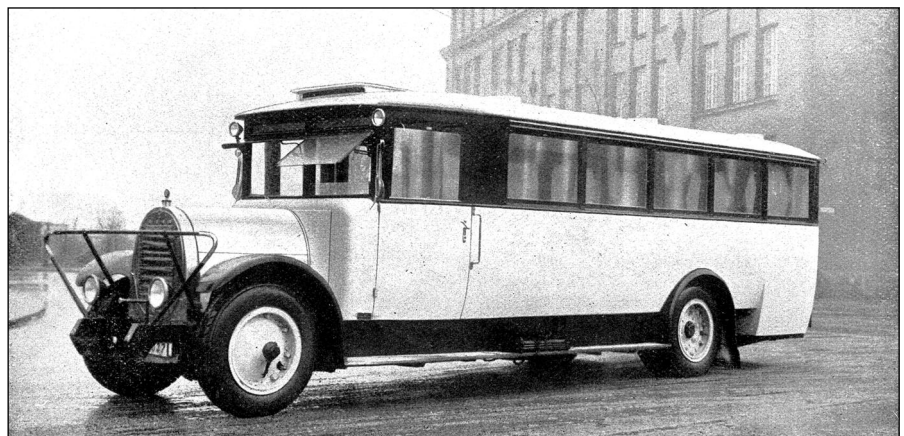
NAG-Großflächenwagen mit 15 t Nutzlast 1927



NAG-Sattelschlepper mit zwei Kehrrichtwagen des Müllentsorgungssystems Köln 1927



NAG-Omnibus Typ KO 9 mit Sechszylinder 1927



NAG-Omnibus 1927 1

Zur 1. Internationalen Lastwagen-Ausstellung in Köln 1927 erschien die NAG mit einem 3,5-Tonner (65/80-PS-Vierzylindermotor) sowie ersten Sechszylinder-Omnibussen Typ KO 9, die dem Trend nach mehr Geschwindigkeit und Kraft Rechnung trugen. Wie viele Konkurrenten erprobte die NAG kostenintensiv neben ihren eigenen Sechszylinder-Konstruktionen (80/100 PS) auch die Aggregate von anderen in- und ausländischen Firmen. Ein spezieller

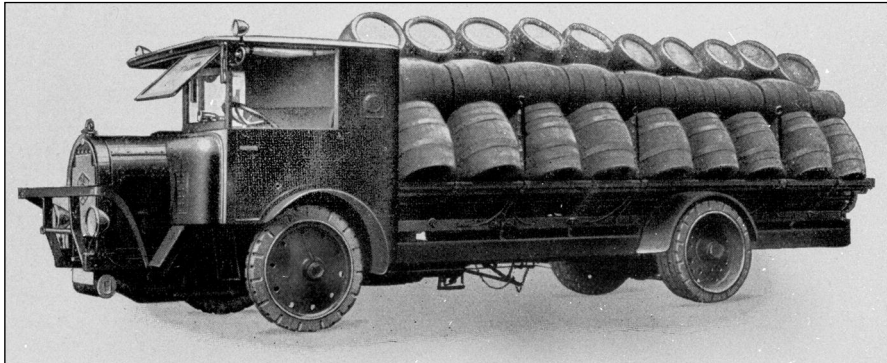
Regler (Akzelerator) verminderte die Leistung der Sechszylinder auf 80 PS, schaltete man ihn ab, so konnte die Leistung durch einen zweiten Vergaser auf 100 PS gesteigert werden. Zusätzlich erprobte die NAG als technische Neuheit eine elektromagnetisch gesteuerte Gangvorwahl-Schaltung (automatische Kupplung). Bei ihr fiel jede ruckende Schaltung fort, da jeder Gang mit einer besonderen Kupplung versehen war. Der Fahrer legte lediglich ei-

nen kleinen Schalthebel am Armaturenbrett um, um die gewünschte Übersetzung zu erhalten.

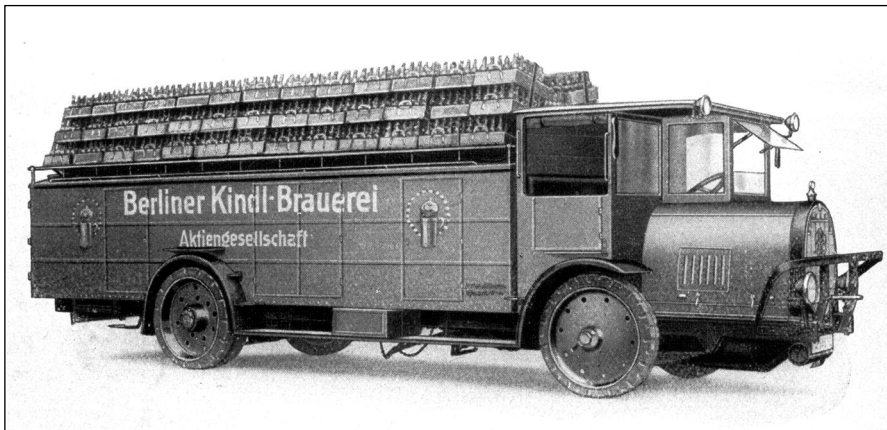
Den neuen, eckigen Nutzfahrzeug-Kühler, der den zuletzt ovalen ablöste, gab es allerdings vorerst nur auf Wunsch. Die neuen Omnibusse hatten nun auch die moderne Lenkslenkung erhalten. Niederrahmen-Fahrgestelle fanden zunehmend auch Anklang bei den Spediteuren für ihre großvolumigen Möbeltransporter und bei den Kommunen für Müll- und Sprengfahrzeuge.

Bei fortschreitender Stabilisierung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wollte die NAG ihr Fabrikationsprogramm weiter ausbauen und es durch den Zusammenschluss mit den > Presto-Werken, Leipzig, noch leistungsfähiger machen. Der Vertrag wurde am 23. Dezember 1927 unterschrieben. Insbesondere erhoffte man sich durch die modernen Rahmenpressenrichtungen von Presto eine billigere Herstellung der bisher von der NAG sträflich vernachlässigten Mittelklasse-Pkw und eine bessere Auslastung der Berliner Karosseriewerkstätten. Neuer Markennamen wurde > NAG-Presto.

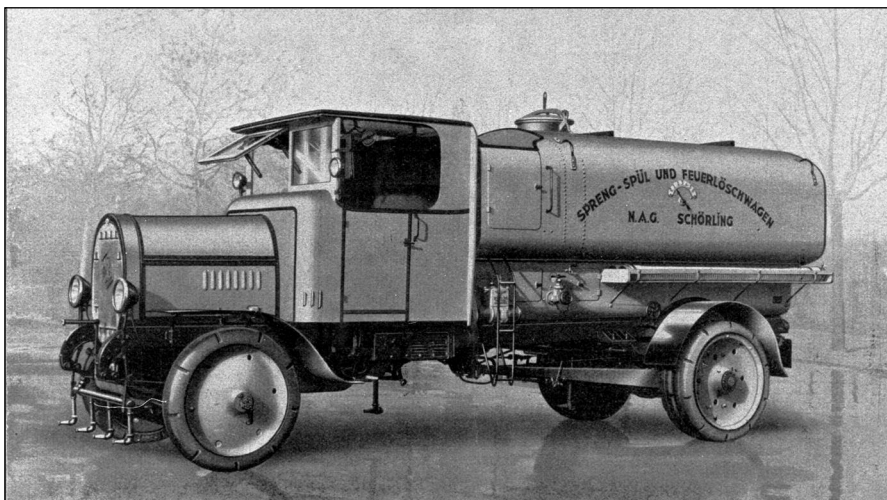
Aus dem NAG-Presto-1,5-Tonner Typ Z, der noch auf die Schürmannschen Konstruktionen von > Dux zurückging, entwickelte man 1928 den NAG-Presto-Dreiachser Typ 3 AZ für 2,5 t Nutzlast. Lediglich seine zweite Achse war angetrieben, die dritte blieb



NAG-Fassbierwagen 1928



NAG-Flaschenbier-Transport 1928



NAG-Schörling-Spreng-, Spül- und Feuerlöschwagen für 6000 Liter 1927 1



NAG-Werbung 1927 1

Tragachse. Auch der Zweiachs-Omnibus Typ ZO (14 Fahrgäste) wurde weitergebaut. 45-PS-Vierzylindermotoren, auf besonderen Wunsch aber auch ein kleinerer 60/65-PS-Sechszylinder (3,6 Liter), trieben die Fahrzeuge an. Der Dreiachser mit Sechszylindermotor erhielt die Bezeichnung Typ 3 A 6 Z (24 Personen). Diese Modelle wurden im ehemaligen Dux-Werk als Krankenwagen, Mannschaftswagen für Heer und Polizei, als Omnibusse und Aussichtswagen, als Feuerwehr-, als Viehtransport-, als Fass- oder Flaschentransportwagen gefertigt. Um den verschiedenen Verwendungszwecken entsprechen zu können, lieferte man Fahrgestelle in drei Längen: 5, 5,5 und 6 m.

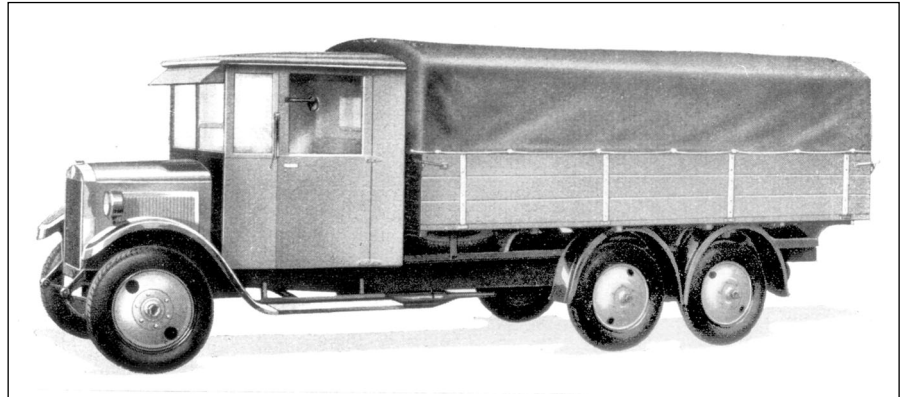
Als Neukonstruktion zeigte man den Sechsrاد-Lkw (100/120-PS-Vergasermotor), ferner wurde eine Type mit 70-PS-Deutz-Rohölmotor ausgestattet als 7,5-t-Fahrgestell.

In Ermangelung eigener Dieselmotoren verwendete man 70-PS-Sechszylinder-

linder-Deutz-Dieselmotoren für 7,5-t-Fahrgestelle.

Mit diesem NAG-Presto-Dreiachser und einem weiteren Sechsrادwagen erschien die NAG zur IAA in Berlin 1928. Der neue Dreiachser Typ KO 12 (mit Niederrahmen oder Hochrahmen) besaß einen neuen 100/120-PS-Sechszylindermotor (10,8 Liter) und war als Großstadtomnibus für bis zu 100 Fahrgäste mit elektrischem NAG-ES-Getriebe, einem Umlaufgetriebe mit elek-

trischer Schaltung, oder als Pritschenwagen für 8–10 t Nutzlast ausgelegt. Die zwei per Schnecke angetriebenen Hinterachsen waren sowohl als Schwingachse, insbesondere beim Omnibus aber auch als Starrachse ausgebildet. Gebremst wurde mit kombinierter Unterdruck- und hydraulischer Bremse. Als weiteren technischen Leckerbissen bot man einen zweiten zuschaltbaren Vergaser für schwieriges Gelände und eine zuschaltbare Vorder-



NAG aus der Entwicklung der Dux-Werke von Schürmann Typ 3 AZ für 2,5 t 1928



## Zeit ist Geld!



**Die Rationalisierung der Zeit**

ist das brennende Problem des modernen Geschäftsbetriebes; denn verlorene Minuten sind unersetzlich, bedeuten vergebendes Kapital und verpuffte Arbeitskraft! – Ein

**1½ To NAG-Presto Schnell-Lastwagen**

erfaßt restlos den kostbar. Wert jeder Sekunde! Er beschleunigt das Tempo des Warenumsatzes, vergrößert den Kundenkreis und mehrt den Verdienst überraschend bald um ein Vielfaches!

**NATIONALE AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT**  
AKTIENGESELLSCHAFT, BERLIN-OBERSCHÖNEWEIDE

NAG-Presto 1 1/2-t-Schnelllastwagen-Werbung 1928 1

*Der Zusammenschluss*



**NAG PROTOS PRESTO DUX**

steigert die Leistungsfähigkeit, dient dadurch der deutschen Wirtschaft und bringt Ihnen die größten Vorteile

Unser Fabrikationsprogramm:

**Sechszylinder - Personen - Kraftwagen**  
**höchster Qualität:**

**12/60 PS NAG-Protos Siebensitzer**  
 Phaethon M. **11700.-**    Limousine M. **12800.-**

**12/55 PS Presto Siebensitzer**  
 Phaethon M. **9800.-**    Limousine M. **11500.-**

**10/50 PS Presto Fünfsitzer**  
 Phaethon M. **8000.-**    Limousine M. **8900.-**

**Vier- u. Sechszylinder-Lastkraftwagen und Omnibusse:**

**für zuverlässigsten und sparsamsten Betrieb vom leichten Schnelllastwagen bis zum schwersten Lastfahrzeug**

NAG - Presto - Schnelllastwagen    1500 kg Nutzlast  
 NAG - Lastkraftwagen . . . . . 3500 kg Nutzlast  
 NAG - Lastkraftwagen . . . . . 5000 kg Nutzlast

Niederrahmen-Fahrzeuge für jedes Fassungsvermögen zu günstigsten Preisen je nach Aufbau und Ausrüstung

*Kurzfristig lieferbar*  
*Teilzahlungen zu günstigsten Bedingungen*



**Nationale Automobil-Gesellschaft A/G**  
BERLIN-OBERSCHÖNEWEIDE

Der Zusammenschluss unter dem Dach der NAG 1928 1

rad-Servo-Bremse an. Als Typ K O 14 (100/120 PS) brachte die NAG ihren stärksten Omnibus-Dreiachser auf den Markt.

Einen ebenfalls neuen 80/100-PS-Sechszylindermotor (8,8 Liter) bekam der neukonstruierte 3,5–4-Tonner Typ 52 (Omnibusversion: 30 Sitzplätze),

1928 in Berlin gezeigt. Der altbewährte Typ L 8 durfte nun 6 t Nutzlast tragen und war mit 100-PS-8,8-Liter-, 100/120-PS-10,8-Liter-Sechszylinder-Vergasermotoren oder einem 70-PS-10,6-Liter-Sechszylinder-Dieselmotor von Deutz ausgestattet, und wurde auch als Typ KO 14 angeboten. Der weiterentwi-

ckelte zweiachsige Überlandomnibus lief mit dem 10,8-Liter-Sechszylindermotor als Typ K O 9/4. Den größten Sechszylindermotor mit 14,6 Liter Hubraum (120 PS) baute die NAG in ihren Sattelschlepper L 8 Sa ein.

Zur Leipziger Messe erschien die NAG mit einem 3,5-Tonner, der einen 40-PS-Deutz-Dieselmotor eingebaut bekommen hatte. Neu waren auch der 4-Tonner Typ 51.

Die GDA brach Ende 1928 auseinander, da die Produktionsabsprachen unter dem starken Konkurrenzdruck nicht mehr aufrechterhalten werden konnten. Am 1. Januar 1929 stellte sie ihre Vertriebstätigkeit ein. Eine Kostensenkung versprach NAG-Protos sich durch die Verlagerung der Produktion nach Chemnitz in die ehemaligen Presto-Werke. Die Oberleitung der NAG sollte Generaldirektor Elfes von der AEG übernehmen, der bisherige Generaldirektor Junk wurde Aufsichtsratsmitglied. Direktor Oskar Knoop, der 15 Jahre lang technischer Leiter der NAG gewesen war, wurde 1929 von dem Vorderradantrieb-Experten Paul Henze (> Cudell, > Mannesmann-Mulag, > Selve) abgelöst. Auf Knoops Anregung und durch seine Erfolge bei der Rationalisierung der NAG-Produktion war der Reichsausschuss für Arbeitszeitermittlung (Refa) gegründet worden.

Die NAG ging mit folgenden Typen in das Jahr 1930: dem 1-t-Presto-Typ Z und 2,5-t-Presto-Dreiachser Typ 3 AZ (beide mit 40-PS-Vierzylindermotoren), dem Zweitonner (als Typ 25, Typ 2 T und „412“ bezeichnet), einem 65/70-PS-Sechszylindermotor sowie dem 5-t-Lkw Typ L 8 und dem dreiachsigen 4-t-Omnibus/Lkw-Typ KOG/4 bzw. KO 9/4 mit jeweils einem 90/105-PS-Sechszylindermotor.

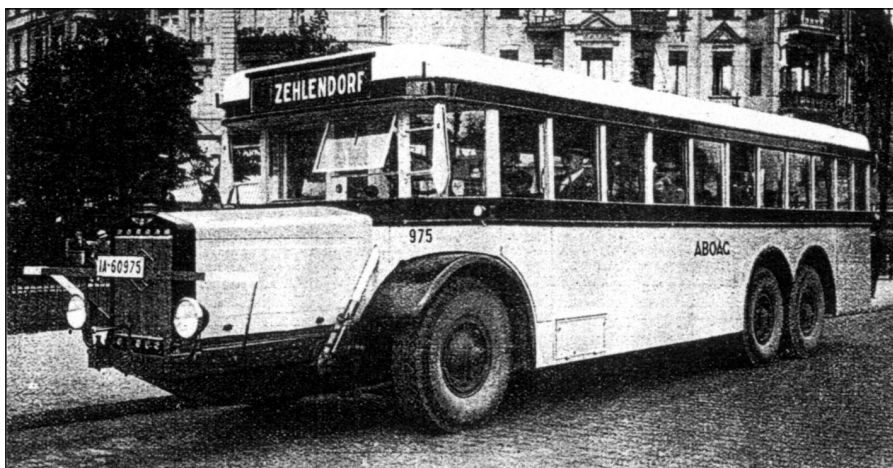
Anfang 1930 übernahm die NAG die Voran Akt.-Ges. (> Voran), Berlin, mit ihren Lizenzen, um Lastwagen und Omnibussen nach deren Vorderradantriebs-Konstruktionen bauen zu können. Mit der österreichischen Austro-Daimler-Steyr-Werke AG., Wien, unterzeichnete die NAG ein Verkaufsabkommen. Einen letzten Auslandserfolg verzeichnete die NAG 1930 auf der Jahrhundert-Ausstellung in Quito



Das neue Gesicht der NAG 1928 Kubisch



NAG-Tankwagen 1928



NAG-Omnibus auf dem Weg nach Berlin-Zehlendorf 1928 <sup>1</sup>

(Ecuador) und mit Lieferaufträgen über 30 Schwer- und Leichtlastwagen in die Mongolei. Der neuentwickelte 3-t-NAG-Schnelllastwagen auf einem Niederrahmenchassis (70-PS-Sechszylindermotor) wurde trotz starker internationaler, vor allem nordamerikanischer Konkurrenz, mit einem ersten Preis und einer goldenen Medaille ausgezeichnet.

Doch die Krise in der Automobilindustrie hatte auch die NAG, die zeitweise an zweiter Stelle in der Nutzfahrzeugzulassungsstatistik gelegen hatte, eingeholt. Man konnte keine Gelder mehr in die überfällig gewordene Dieselmotorenentwicklung stecken und griff erstmals für die 4-t-Lkw auf Deutz-Dieselmotoren zurück.

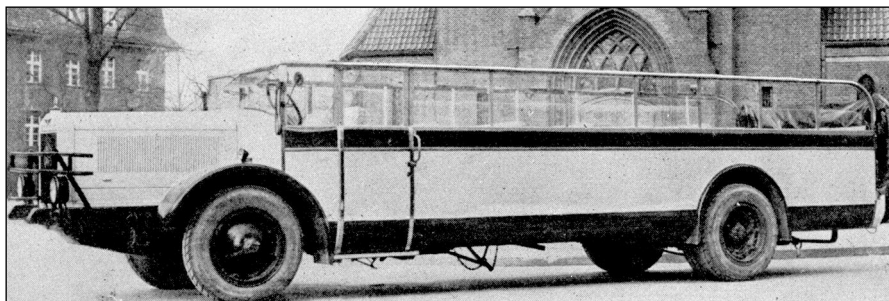
Mit Unterstützung der Danat-Bank (Darmstädter und Nationalbank), die über ihren Direktor Jacob Goldschmidt enge Verbindungen zu Büssing hatte, wurde eine Sanierung des Unternehmens durchgeführt. Verhandlungen mit > Adler und Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) scheiterten und damit auch die Idee eines deutschen Auto-Trusts ähnlich der I.G. Farben. Mitte Oktober 1930 wurde das Zusammengehen des NAG-Nutzfahrzeugsektors mit Büssing beschlossen. Der Vertrag trat zum 1. Januar 1931 in der neuen Gesellschaft Büssing-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Akt.-Ges. in Kraft. Die Fahrzeuge wurden unter der Markenbezeichnung „Büssing-NAG“ verkauft. Als Fabrikationsstätten standen die Büssing-Anlagen in Braunschweig sowie die NAG-Anlagen in Leipzig und im Bedarfsfalle auch in Chemnitz zur Verfügung.

Das erste Büssing-NAG-Programm 1931 umfasste die bei NAG gebauten Typen 401 (1,5 t Nutzlast), 506 und 507/508 (2,25 t) mit 45-Vierzylinder-Ottomotor, 511 (2,5 t) sowie die Dreitonner 516 und 518 mit 70-PS-Sechszylinder-Ottomotor. Kennzeichnend für diese Modelle war das auf der Fahrerseite seitlich aus der Haube herausstehende Lenkgetriebe. Die Konstruktion der Ein- bis Dreitonner und ihrer Ottomotoren stammten von Gustav Schürmann (1872–1962), dem ehemaligen Direktor der Dux-Werke (> Dux), und waren mit den Leipziger Dux-Werken via > Presto auf die NAG übergegangen. Sie blieben bis 1939 im Büssing-NAG-Programm. Auch die NAG-Sechszylinder-Ottomotoren fanden so lange Verwendung.

Da beide Mutterunternehmen selbstständig blieben, baute die NAG noch bis 1934 Pkw in Oberschöneweide, bis man mit teuren luftgekühlten V 6- und

V 12-Zylinder-Modellen und erfolgreichen Vorderradantriebs-Experimenten scheiterte. Die Büssing-NAG mietete 1935 das Werk in Oberschöneweide an.

Zwanzig Jahre hingegen dauerte die im Nutzfahrzeugbau erfolgreiche Ehe Büssing-NAG

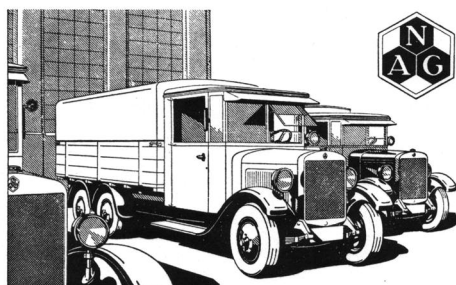


NAG-Niederrahmen-Bus mit Cabriolet 1929



NAG-Presto-Omnibus 1929

## NAG-Schnell-Lastwagen bezahlen sich selbst!



Mit einem guten Nutzwagen können Sie schnell und pünktlich einen Kundenkreis beliefern, der weit über den Ihres jetzigen Geschäftsbereichs hinausgeht. Mehr Kunden — mehr Verdienst! Der NAG-Schnell-Lastwagen ist das richtige Fahrzeug dazu. Er gibt Ihnen durch Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und nahezu unbegrenzte Haltbarkeit die Gewißheit einer günstigen Amortisation. — Wenn der sogenannte „billige Wagen“ mit seinem leichten Personenwagen-Chassis längst den Dienst versagt, dann ist der NAG-Wagen mit seiner starken Spezial-Lastwagen-Konstruktion noch lange Ihr zuverlässiger Helfer.

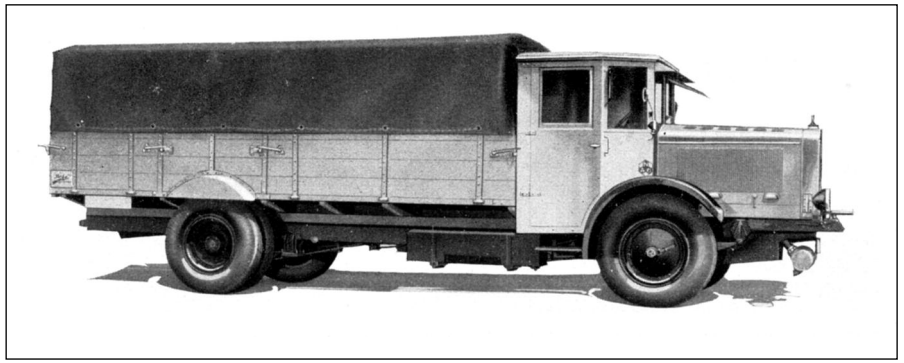
NATIONALE AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT, AKTIENGESELLSCHAFT  
BERLIN-OBERSCHÖNEWEIDE

VERKAUFSTELLEN IN ALLEN TEILEN DEUTSCHLANDS WERDEN NACHGEWIESEN

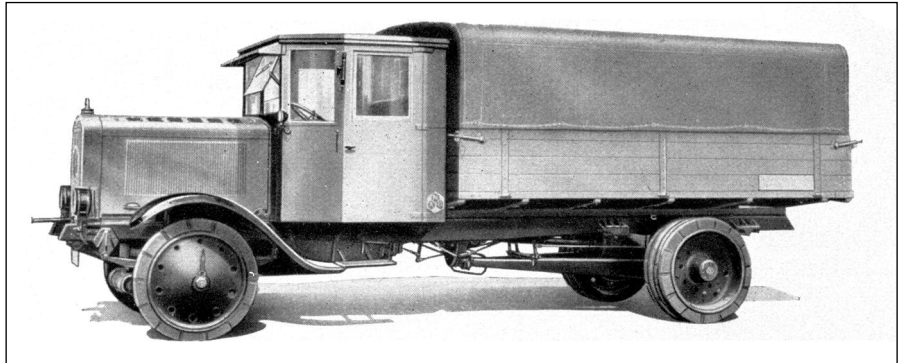
NAG-Werbung 1929<sup>1</sup>

Erst 1950 entfiel die Geschäftsgrundlage der Büssing-NAG, (ab 1943 als G.m.b.H.), da als Folge des zweiten Weltkriegs die NAG ihre Produktionsanlagen, die im Gebiet der damals jungen DDR und im heutigen Polen lagen, verloren hatte. Der traditionsreiche Name NAG verschwand aus der Nutzfahrzeugherstellerliste.

Erst in jüngster Zeit ließ sich jedoch Mercedes-Benz die alte Marke, die sie durch die Übernahme der AEG erhalten hatte, erneut für Elektrofahrzeuge unter Markenschutz stellen.



NAG-Lkw Typ KO 9 für 4 Tonnen 1930 <sup>1</sup>



NAG-Lkw Typ L 8 für 5 Tonnen 1930 <sup>1</sup>

