

НАГ – машина супруги кайзера

Считается, что первый автомобиль был построен в Германии в 1885 или 1886 году. С тех пор немецкое автомобилестроение не сдает своих авангардных позиций. С точки зрения многих автолюбителей, машины из Германии являются олицетворением надежности и качества. Так было в прошлом, так есть и сейчас. Интересно, что практически все ведущие немецкие автомобилестроительные фирмы начала XX века процветают и в веке двадцать первом. Но кое-кто из пионеров все же сошел с трассы автомобилестроительной гонки. Но их имена все равно остаются в сердцах настоящих поклонников автодела. Одно из таких незабвенных имен – знаменитый НАГ.

Бизнеспроект АЕГ

В самом конце XIX века немецкий профессор Георг Клинггенберг сконструировал автомобиль с одноцилиндровым мотором мощностью пять лошадиных сил, так называемый



Единственный «К-ваген» сохранился в Московском политехническом музее

«К-ваген». Проект воплотила в жизнь основанная в 1899 году фирма ААГ, то есть «Альгеймайне аутомобиль гезельшафт», что по-немецки означало «Всеобщая автомобильная компания». Она являлась дистрибутором «Электрического акционерного общества», одного из предшественников всем известной фирмы «Сименс», и пыталась торговать электромобилями.

Неплохой по тем временам автомобиль вызвал интерес у знаменитого Эмиля Ратенау – ключевой фигуры германской электрической промыш-

ленности, отца-основателя и поныне процветающей фирмы АЕГ. В 1901 г. Ратенау приобрел ААГ и слегка модифицировал ее название. Теперь фирма называлась НАГ (иногда можно встретить архаическое написание Н.А.Г.), то есть «Нойе аутомобиль гезельшафт» – «Новое автомобильное общество».

В 1902 году Ратенау приобрел еще одного начинающего автопроизводителя – берлинскую компанию «Кюльштайн вагенбау», специализировавшуюся на кузовах. На ее производственных мощностях и было развернуто производство клинггенберговских «К-вагенов». Вместе с «Кюльштайн вагенбау» Ратенау приобрел работавшего там талантливого инженера Йозефа Фольмера, ставшего главой НАГ. К тому времени Фольмер уже получил золотую медаль на всемирной выставке 1900 года в Париже за почтовый автомобиль оригинальной конструкции. Таким образом, Ратенау и его АЕГ расчистили для «Нового автомобильного общества» дорогу к успеху.

Первые успехи

До 1903 г. НАГ производил «К-ваген». Правда, производил – громко сказано, ведь за три года выпуск не превысил 40 автомобилей. Кстати, единственный сохранившийся экземпляр с кузовом типа «тонно», иначе «двойной фэтон», демонстрируется в Политехническом музее в Москве. Затем, в 1902 году, свет увидели «легковушки», разработанные Фольмером: одна с двухцилиндровым двигателем, выжимавшим 10 лошадиных сил (тип А), другая – с четырехцилиндровым – в 20 л.с. (тип В). Фольмер положил начало традиции снабжать автомобили НАГ своеобразным круглым радиатором, на долгое время ставшим визитной карточкой фирмы.

В 1903 г. Фольмер спроектировал «Дурх»,



Инженер НАГ Йозеф Фольмер прославился как конструктор первых немецких танков

который претендует на звание первого грузовика в мире. Он был рассчитан на использование в комплекте с двумя прицепами, в совокупности с которыми отличался грузоподъемностью в 20 тонн. Вскоре производство коммерческих грузовых автомобилей стало одним из ключевых для НАГ, а со временем – и основным направлением деятельности фирмы. Конечно, супертяжелый «Дурх» служил больше для рекламы, а в производство пошли машины грузоподъемностью в диапазоне от полутора до шести тонн.

В 1906 году Йозеф Фольмер покинул НАГ. Интересно, что впоследствии, в годы Первой мировой войны, он прославился как конструктор первых немецких танков – он создал и А7V, и LK-1 и -2. А в межвоенный период бывший инженер НАГ участвовал в создании танкостроительной отрасли в Чехословакии и Швеции.

Без АЕГ и Фольмера

После ухода своего лучшего инженера фирма не прекратила процветать. Не повлиял на благополучие НАГ и уход из бизнеса Эмиля Ратенау и его АЕГ. Фирма продолжила производить неплохие легковые автомобили и бороться за положение лидера на рынке грузовых автомобилей и автобусов. В 1907 году улучшенный легковой автомобиль «типа В» был очень благосклонно встречен на рынке, а один из них даже использовала германская императрица Августа-Виктория.

В 1908 году НАГ блеснул четырехцилиндровым автомобилем «Гук», чей двигатель был способен – что было необычно по тем временам – достигать 3000 оборотов в минуту. Этот автомобиль позволил НАГ удачно засветиться в автогонках, которые в то время были лучшим рекламным инструментом в автобизнесе. В частности, на шведских зимних гонках «Гук» трижды подряд (1912–1914 гг.) получил кубок Готенбурга. На базе «Пука» был разработан «Дарлинг», также весьма неплохо продававшийся.



На легковых автомобилях НАГ ездила даже супруга германского кайзера

НАГ в России

В России рекламировались как легковые, так и грузовые автомобили НАГ, причем акцент скорее делался на вторые. Предлагались российскому потребителю и автобусы. Нельзя сказать, что автомобили НАГ были лидерами продаж. Но все же характерный закругленный «наговский» радиатор нет-нет да и попадался на улицах российских городов.

Отметим, что берлинская фирма охотно поставляла в Россию специализированные автомобили. Например, в 1908 году в Москву отправились тюремные грузовики, вмещавшие 8–10 арестантов. Они использовались для перевозки заключенных между судом и тюрьмой. После шести месяцев эксплуатации были заказаны еще четыре НАГа, причем один из них для Петербурга. Вторая партия тюремных машин была повместительней и позволяла перевезти уже около 18 заключенных. По сути, они представляли собой обычные автобусы, отличавшиеся лишь расположением окон – они были не по сторонам, а в потолке.

История НАГ в старой России завершилась раньше, чем у французских или итальянских фирм. Это было связано с началом Первой мировой войны, в которой Россия и Германия являлись противниками. Как только в Петербурге был объявлен манифест об объявлении войны, толпы патристически настроенных граждан бросились громить магазины с немецкими вывесками. Естественно, что всякая деловая деятельность НАГ в нашей стране на этом прекратилась.

Послевоенные проблемы

Во время войны название фирмы было переосмыслено. В 1915 году из патристических побуждений первое Н стало осмысляться как «националь», а название в целом приобрело вид «Национальное автомобильное общество». Естественно, что производство легковых авто было прекращено, зато из цехов потоком пошли грузовики для нужд кайзеровской армии.

После войны фирма возобновила деятельность в прежнем объеме. Вновь инженеры НАГ обратились к проектированию легковых автомобилей. Однако характерный круглый дизайн капотов двигателей ушел в прошлое – он уже не соответствовал внешнему облику послевоенных автомобилей. Какое-то время старый дизайн использовался только у гру-

зовиков НАГ, которые составляли большую часть продукции фирмы.

Экономические трудности послевоенного периода заставили немецких автопроизводителей объединять свои усилия. В 1926 году НАГ поглотила компанию «Протос», а в течение двух последующих лет – фирмы «Престо», «Дукс» и «Форан». Но в 1931 г. НАГ сама вошла в состав более мощного «Бюссинга», специализировавшегося на грузовиках. Неудивительно, что в 1933 г. производство легковых машин на «Бюссинг-НАГ» было прекращено.

Когда началась Вторая мировая война, «Бюссинг-НАГ» активно включилась в снабжение вермахта тяжелыми армейскими грузовиками. Кроме того, конструкторы фирмы разработали несколько моделей шести- и восьмиосных бронетранспортеров и бронеавтомобилей. Но, как известно, даже с помощью техники НАГ Германия проиграла и эту войну, что едва не погубило германскую экономику. После войны продукция немецких автомобильных фирм оказалась невостребованной. Выжили только крупнейшие производители. Неудивительно, что в 1949 г. закрылось конструкторское бюро НАГ, через год из названия фирмы «Бюссинг-НАГ» исчезла вторая часть, а завод фирмы стал ремонтным предприятием...

Денис Алексеев, к.и.н.



Даже с бронетехникой НАГ Германия проиграла Вторую мировую войну



Производство коммерческих грузовых автомобилей стало основным направлением деятельности фирмы НАГ