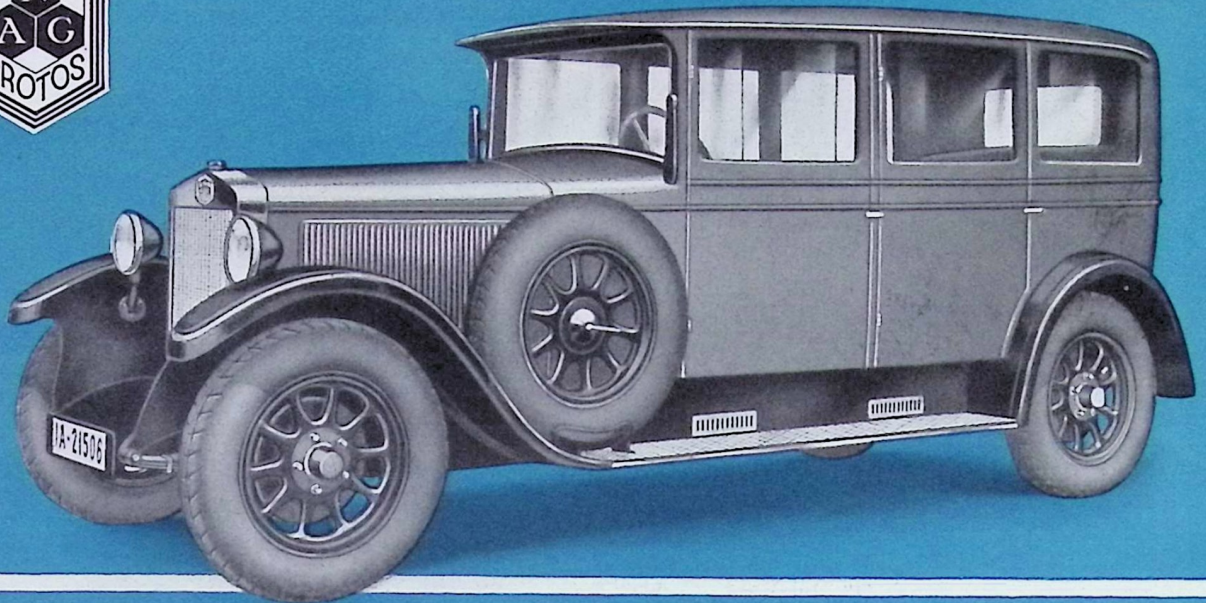


EIN MODERNER HOCHLEISTUNGS- WAGEN INTERNATIONALER KLASSE



DER NEUE NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER MIT AUFBAU SYSTEM »WEYMANN«

WELCHE NEUERUNGEN UND VERBESSERUNGEN ZEICHNEN DEN NAG-PROTOS-SECHSZYLINDER AUS?

- 1.** Flachkühler von eckiger Form mit vergrößerter Kühlfläche und immer gleichmäßig günstiger Höhe der Kühlwassertemperatur. Ausnutzung der Kühlfläche, intensive Kühlwirkung.
- 2.** Sechszylinder-Motor mit vollkommenem Massenausgleich der arbeitenden Teile.
- 3.** Kurbelwelle, siebenmal gelagert, mit Schwingungsdämpfer, keine schädlichen Schwingungserscheinungen innerhalb des Drehbereichs.

4. Steuerwelle mit neuer Nockenform, deshalb geräuschlose Ventilsteuerung.

5. Luft- und Ölreiner zur Verlängerung der Lebensdauer des Motors.

6. Hängeventile, größte Leistung, wirtschaftlichste Ausnutzung des Brennstoffes.

7. Batteriezündung zur Verbesserung des Anlassens und gleichmäßigen Arbeitens in geringen Drehzahlen.

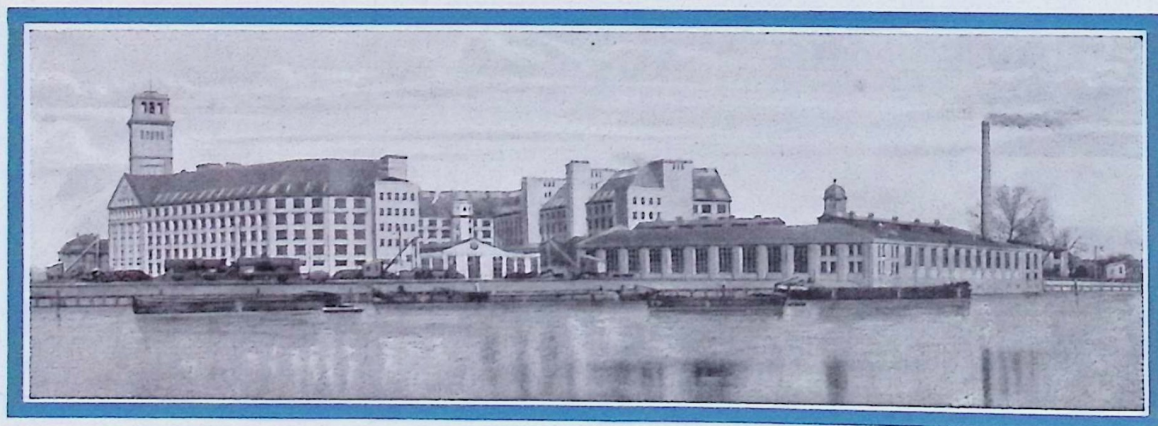
8. Lamellenkupplung zur Erleichterung des Schaltens.

9. Viergang-Getriebe als Bürgschaft für eine Bergsteigefähigkeit, die bei siebensitzigem geschlossenen Wagen mit schwerem Gepäck für die höchsten Steigungen ausreicht.

10. Linkslenkung und Kugelkopf-Mittelschaltung über dem Getriebe.

11. Trennung des Getriebes vom Motor zur Erhöhung der Zugänglichkeit und Reparaturfähigkeit.

12. Vierrad-Servo-Bremse mit hervorragender Wirkung beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren.

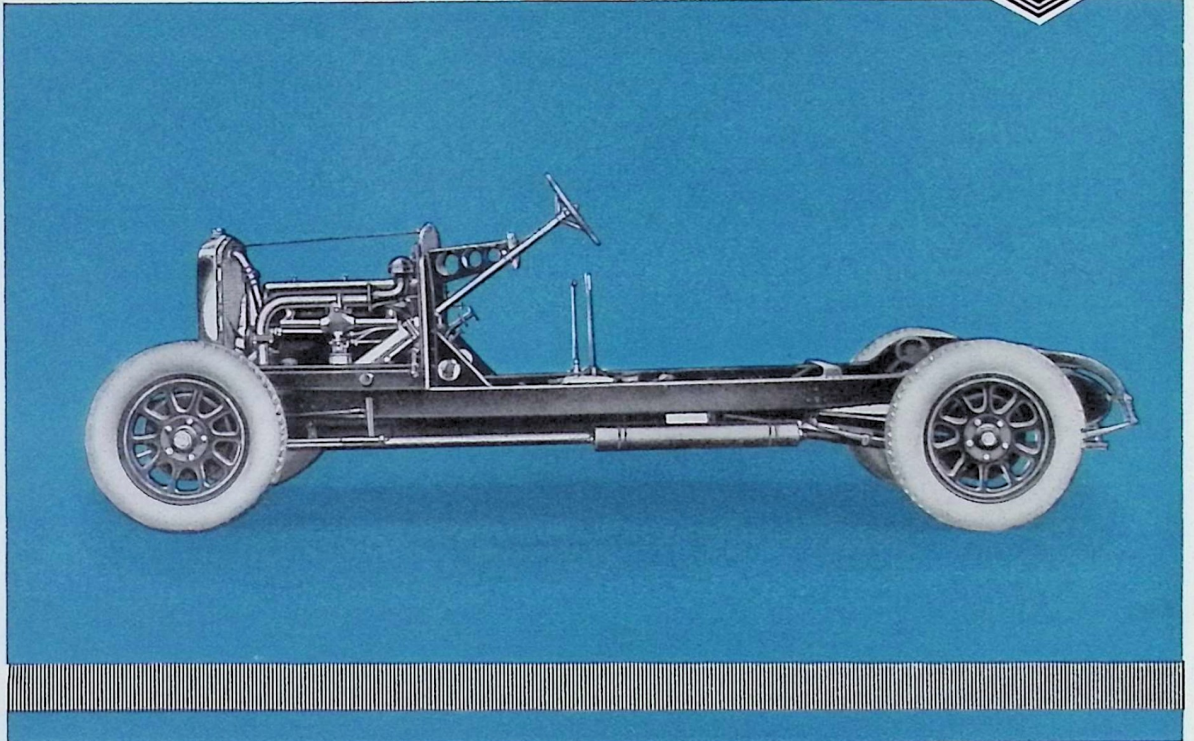


NATIONALE AUTOMOBIL- GESELLSCHAFT

AKTIENGESELLSCHAFT

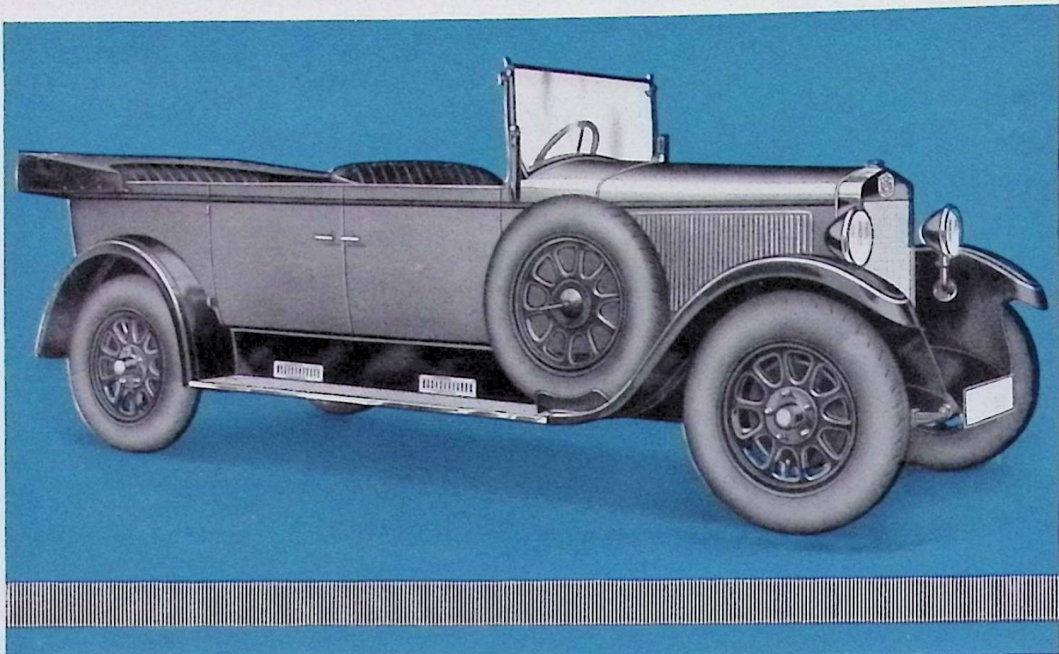
BERLIN = OBERSCHÖNEWEIDE

DER NEUE NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER PERSONENWAGEN



NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER-PERSONENWAGEN-FAHRGESTELL

Die Anforderungen, die der deutsche Kraftfahrer an seinen Wagen stellt, haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. In der Vorkriegszeit und nach dem Kriege bis zum Schluß der Inflation war Brennstoff- und Steuerersparnis, also größtmögliche Wirtschaftlichkeit auch des Personenwagens, der Gesichtspunkt, unter dem der weitaus größte Teil der Käufer das Fahrzeug wählte. Der deutsche Konstrukteur mußte sich dieser Forderung anpassen, und tatsächlich ist es ihm gelungen, den ökonomischsten Wagen der Welt zu bauen, der aus einem kleinen Motor ungemein hohe Kraft herausholt und trotz großer Belastungsmöglichkeit, Geschwindigkeit, Steigefähigkeit und Dauerhaftigkeit betriebs- und steuerbillig ist. Inzwischen hatte sich auf dem internationalen Markt, von dem Deutschland ausgeschlossen war, ein anderer Automobiltyp entwickelt, der seinen Einfluß auf den deutschen Markt um so mehr auszuüben begann, als die zunehmende Wirtschaftskraft der automobilfahrenden Kreise ihnen gestattete, höheren Wert auf die Annehmlichkeit als auf die Ökonomie des Wagens zu legen. Die Erfüllung dieser Wünsche erforderte einen außerordentlich geschmeidigen und stärkeren Motor mit erhöhtem Anzugsmoment und ruhigerem Lauf.



N A G · P R O T O S 1 2 / 6 0 P S S E C H S Z Y L I N D E R · P H A E T O N

Die Nationale Automobil-Gesellschaft hat mit ihrem neuesten Erzeugnis, dem
12/60 PS-SECHSZYLINDER-PERSONENWAGEN

diesem Wandel der Anschauungen Rechnung getragen. Ein Sechszylinder-Motor besitzt ein größeres Anzugsvermögen als ein Vierzylinder und gibt daher dem Wagen im lebhaften Straßenverkehr eine große Elastizität. Das Umschalten ist also auf das geringste Maß beschränkt. Da solchen Ansprüchen nur ein größerer Motor gerecht zu werden vermag, hat die NAG den Zylinderinhalt ihrer Neukonstruktion von $2\frac{1}{2}$ auf 3 Liter vergrößert.

Die zunehmende Bevorzugung des geschlossenen Wagens, die sich außerordentlich in der Welt geltend macht, hat das Ohr des Publikums für die Geräusche des Motors in hohem Maße geschärft. Motorgeräusche entstehen insbesondere, wenn die bewegten Massen nicht vollständig ausgeglichen sind. Der Sechszylinder-Motor bedeutet hier eine grundlegende Verbesserung. Er läuft bedeutend ruhiger, weil die einzelnen Explosionsdrücke im Verhältnis von 6:4 kleiner sind und daher einen gleichmäßigeren Antrieb ergeben, und weil die arbeitenden Teile (Kurbelwelle, Pleuelstangen und Kolben) ausgeglichen sind. Da die Anpassung an den Großstadtverkehr auch eine hohe Wendigkeit des Wagens zur Bedingung hat, so wurde die Radspur bei dem neuen NAG-Sechszylinder von 1350 auf 1420 mm erweitert und damit ein besseres Einschlagen der Vorderräder ermöglicht.

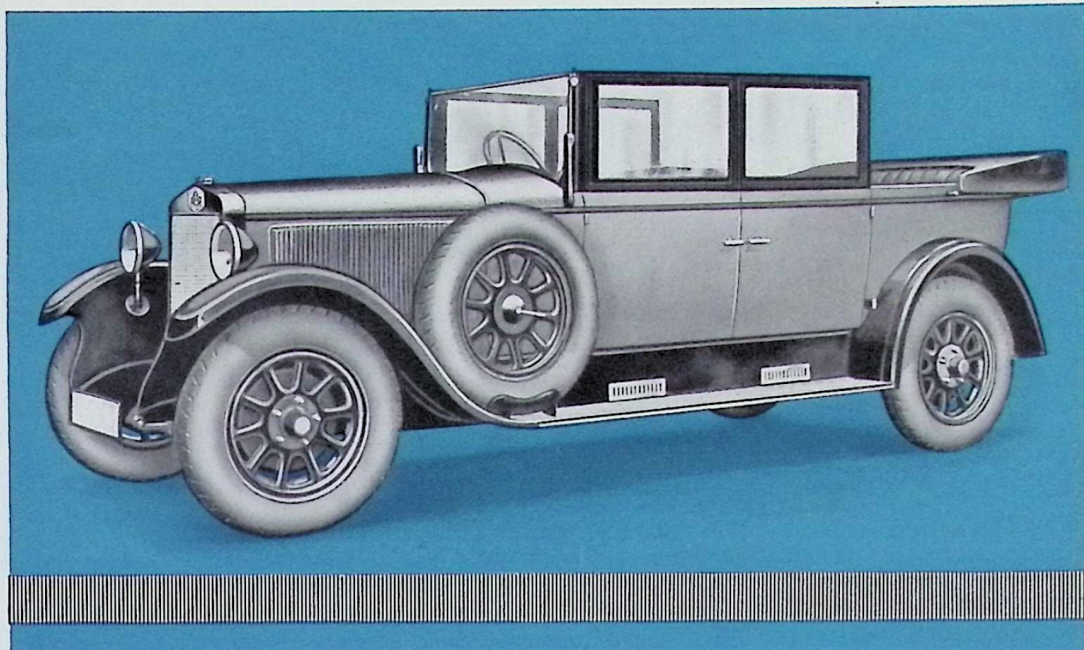
Bei der Ausbildung des Fahrgestells wurden sorgfältig alle die

NEUERUNGEN UND VERBESSERUNGEN

berücksichtigt, die die fortschreitende Automobiltechnik bis zum heutigen Tage errungen hat. — Schon beim

KÜHLER

erwies sich eine Änderung als notwendig. Ein Flachkühler von eckiger Form wurde geschaffen und damit eine alte Tradition der NAG der



NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER PHAETON MIT AUFGESTECKTEN SEITENFENSTERN

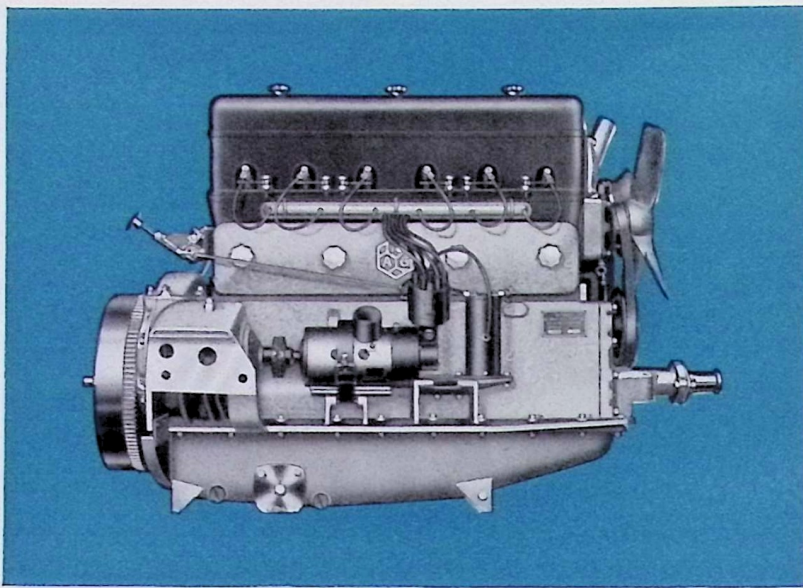
Forderung höherer Zweckmäßigkeit geopfert. Der eckige Flachkühler hat eine größere Kühlfläche ohne Mehrgewicht und gibt einen besseren Anschluß zur Karosserie. Zwischen Motor und Kühler ist ein Thermostat eingebaut, der dafür sorgt, daß der Motor auch bei wechselnder Lufttemperatur immer gleichmäßig warm bleibt und die volle Ausnutzung des Brennstoffes gewährleistet.

Die gleichmäßige warme Wassertemperatur ist im Großstadtverkehr besonders wichtig, weil der Motor dort nur zum Teil ausgenutzt wird und daher ohne Thermostat mit zu niedriger Temperatur läuft. Auch beim Leerlaufen treten dadurch Mängel auf. Der Grundsatz, der den Konstrukteur beim

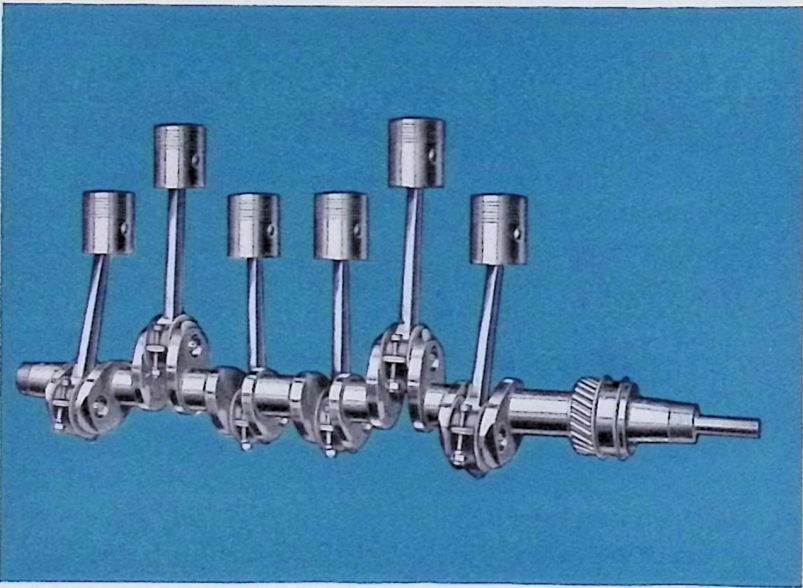
MOTOR

geleitet hat, heißt Schwingungsvermeidung. Der Weg zum ruhigen Motor und damit zum ruhigen Wagen ist durch Bekämpfung der Schwingungen gegeben. Dieser Kampf gilt den Biege- und Drehschwingungen der Kurbelwelle. Zur Dämpfung dieser schädlich wirkenden Schwingungen wurde die Kurbelwelle äußerst kräftig dimensioniert, 7 mal gelagert und mit einem Schwingungsdämpfer versehen.

Ein erheblicher Teil des Motorgeräusches wird von der Ventilsteuerung erzeugt. Zur Behebung dieses Geräusches wurde eine neue Nockenform gewählt, die ein leises Anheben des Ventils und damit ruhigen Lauf ergibt. Die gleichmäßige Drehbewegung der Nockenwelle ist davon abhängig, daß auch die Zahnräder, die sie treiben, sich völlig gleichmäßig drehen. Da die Kurbelwelle sich am Schwungradende am ruhigsten und gleichmäßigsten dreht, wurden die Steuerräder dort angeordnet und durch den ruhigen Lauf die Haltbarkeit der Räder an dieser Stelle ungemein gesteigert. Auch der stabile Bau des Kurbelgehäuses kommt dem ruhigen Lauf des Motors zugute. Der Verlängerung der Lebensdauer des Motors dient ein Luftreiniger, der die Saugluft vom Straßenstaub befreit. Die gleiche Funktion übt beim Öl ein Öltreiniger aus, der alle Verunreinigungen, wie z. B. den Lagerabnutzungs-



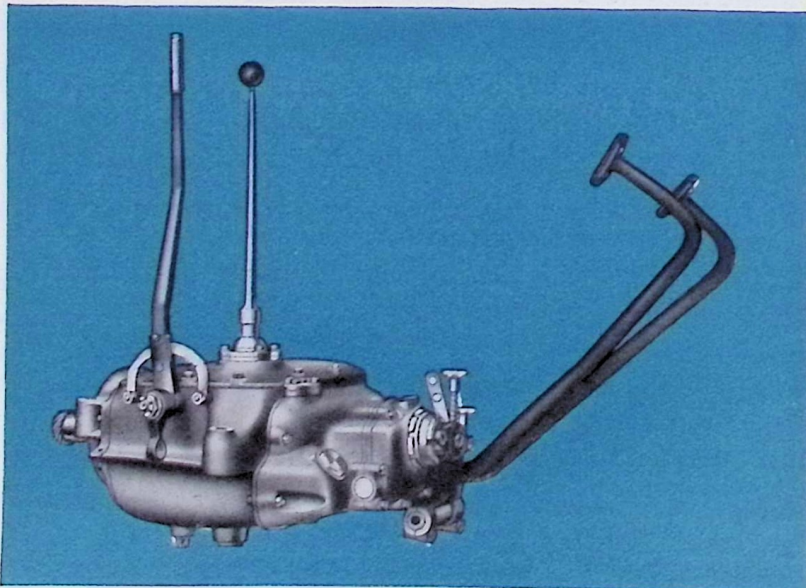
NAG-PROTOS 12/60 PS
PERSONENWAGEN-
MOTOR



HÖCHSTE
VOLLENDUNG!

7x

GELAGERTE KURBEL-
WELLE



GETRIEBE

staub und die Kohlenteile vom Kolben, aus dem Öl zuverlässig ausscheidet. Die beim NAG-Vierzylinder bewährte Anordnung der hängenden Ventile ist beibehalten worden. Ein gut durchgebildeter Zylinderkopf mit Hängeventilen gewährleistet bekanntlich die beste Ausnutzung des Brennstoffes bei größtem Drehmoment und hat außerdem den wirtschaftlichen Vorteil, daß auch weniger gute Brennstoffe Verwendung finden können. An Stelle der Magnetzündung wurde die Batteriezündung gewählt, denn die Spannung der Batteriezündung ist fast unabhängig von der Umdrehungszahl des Motors. Selbst beim langsamsten Andrehen durch den Anlasser entsteht ein so kräftiger Funke, wie bei der Magnetzündung nur in hohen Tourenzahlen. Dabei ist noch die gute Zugänglichkeit und der geringe Verschleiß der Teile zu beachten. Die neue

LAMELLEN-KUPPLUNG

gestattet ein leichteres und geräuschloses Schalten. Von größter Wichtigkeit ist der Fortfall des Neubelederns, das bei der Lederkupplung häufig vorzunehmen ist. Das von der NAG gewählte

VIERGANG-GETRIEBE

erweist sich bei einem Wagen mittlerer Stärke, der in geschlossener Karosserie sieben Personen und viel Gepäck tragen muß und dazu imstande sein soll, die höchsten Pässe zu befahren, als unumgänglich notwendig. Erst die Viergangschaltung bietet Gewähr für die volle Ausnutzung des Motors.

Die beim NAG-Vierzylinder erprobte

TRENNUNG DES MOTORS VOM GETRIEBE

ist auch beim Sechszylinder beibehalten worden.

Um den erhöhten Anforderungen der Fahrtechnik nachzukommen, ist beim NAG-Sechszylinder die Linkslenkung vorgesehen. Die Kugelschaltung mit gekröpftem Schalthebel liegt rechts neben dem Fahrersitz in der Mitte des Wagens und ist so unstrittig am bequemsten zu bedienen.

Die starre Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und zur Hinterachse, die bei der Blockkonstruktion nicht zu umgehen ist, wurde hier durch die Trennung des Getriebes vom Motor in glücklicher Weise vermieden. Bei Blockkonstruktionen rückt das Getriebe dicht an den Motor, und die Kardanwelle wird so lang, daß sie noch einmal gelagert werden muß, oder aber der Kugelschub wird vom Getriebe getrennt, und dadurch entstehen neue Erschwernisse der Konstruktion. Aus allen diesen Gründen wurde beim NAG-Sechszylinder von der Blockkonstruktion Abstand genommen. Die

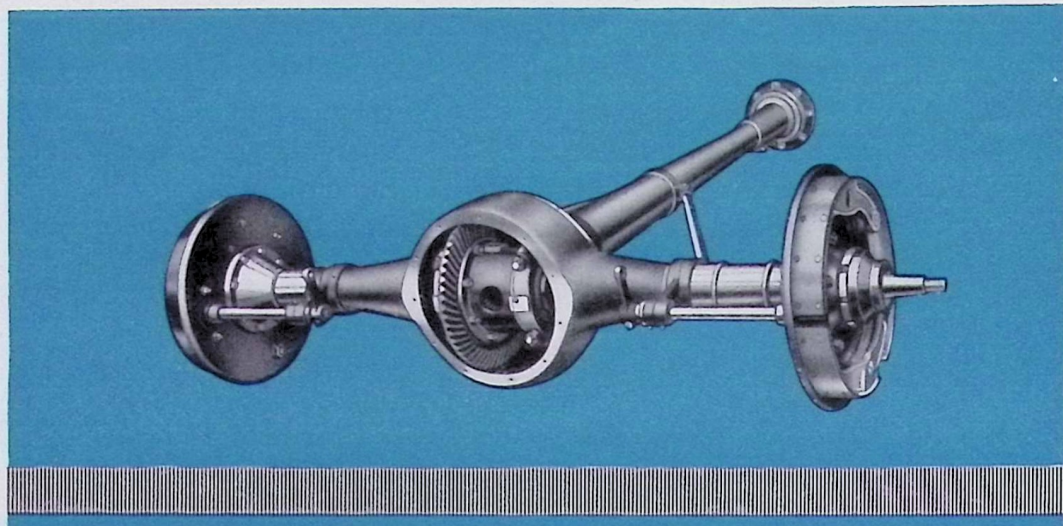
HINTERACHSE

entspricht im allgemeinen der in harten Erprobungen bestens bewährten Hinterachse des NAG-Vierzylinders. Nur die Spur wurde erweitert, um, wie bereits erwähnt, eine bessere Wendigkeit zu erzielen und zugleich den Erfordernissen der verbreiterten Karosserie zu entsprechen. Sorgfältige Versuche haben dazu geführt, den Wagen mit einer

VIERRAD-SERVO-BREMSE

auszurüsten, die beim Vorwärts- und Rückwärtsfahren eine absolut sichere Bremswirkung verbürgt. Sie stellt in ihrer Ausführung eine ideale Lösung des Bremsproblems dar.





HINTERACHSE DES NAG-PROTOS, SECHSZYLINDER-PERSONENWAGENS

Die unmittelbar wirkende Bremse wurde den Kraftbremsen (Vakuum-, Devanter-, Luftdruckbremsen) deshalb vorgezogen, weil der Fahrer die Stärke der Bremswirkung hier mit dem Fußdruck verstärken und abschwächen kann und den Grad der Wirkung in jedem Augenblick genau zu beurteilen vermag. Das ist besonders auf nassen Straßen von großer Wichtigkeit. Bei Kraftbremsen ist die Bremswirkung vom Fußdruck unabhängig. Die unmittelbar wirkende Bremse muß deshalb im Vergleich zur Kraftbremse als die unvergleichlich sicherere angesprochen werden.

A B M E S S U N G E N

Bohrung	74 mm	Brennstoffverbrauch	17 l/100 km
Hub	120 mm	Ölverbrauch	0,6 l/100 km
Umdrehungen	3200	Fahrgestellgewicht	1300 kg
Radstand	3385 mm	Gewicht des Phaetons	etwa 1750 kg
Spurweite, vorn und hinten	1420 mm	Gewicht der normalen Limousine	etwa 1900 kg
Länge über alles	4650 mm	Gewicht der Weymann-Limousine	etwa 1800 kg
Größte Breite	1750 mm	Größte Höhe des geschlossenen Wagens	2050 mm
Geschwindigkeit	etwa 100 km/Std.	Bereifung, vorn und hinten	32×6,20

DIE AUFBAUTEN DES NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER PERSONENWAGENS

Offene und geschlossene Siebensitzer von unvergleichlicher Geräumigkeit, Vornehmheit und Behaglichkeit.

I. ALLGEMEINE VORZÜGE

1. Breit und bequem. Sieben tiefliegende Sitze.
2. Polsterung und Federung aufeinander abgestimmt.
3. Auch die sogenannten Notsitze vollwertige Plätze mit gefederten Sitzen.
4. Entlüftbarer Führerraum: Führersitz mit ungeteilter Scheibe und guter Sicht auf Motorhaube und Straße.
5. Richtig abgestufter Einstieg und breite Türen.
6. Reservereifen beiderseits, Gepäckroste hinten
7. Fahrtrichtungsanzeiger und Scheibenwischer.

II. BESONDERHEITEN DES PHAETONS

1. Holzgerippe mit Metallbekleidung.
2. Allwetterverdeck mit großen Seitenscheiben.

III. BESONDERHEITEN DES INNENLENKERS

ELASTISCHER AUFBAU – SYSTEM WEYMANN

1. Sitzbänke nicht mit dem Aufbaukörper sondern mit dem Untergestell verbunden. infolge elastischer Verbindung seiner Einzelteile geräuschlos anpaßt.
2. Leichter, nachgiebiger Aufbaukörper, dessen Holzgerippe sich den Stößen der Straße
3. Außenbekleidung nicht Holz oder Blech sondern leichter, geschmeidiger, lautlos arbeitender Zaponstoff.

Wie Motor und Fahrgestell, so mußten auch die Aufbauten des neuen NAG-Protos 12/60 PS Sechs-Zylinder-Personenwagens dem gewandelten Geschmack und den erhöhten Anforderungen namentlich des heutigen Herrenfahrers an Bequemlichkeit und Geräuschlosigkeit sorgfältig angepaßt werden. Der verbreiterte Radstand gibt die Möglichkeit eines breiten, geräumigen und komfortablen Aufbaues. Tatsächlich wurde die Karosserie so geräumig gemacht, wie wohl bei keinem anderen Wagen der gleichen Größe und des gleichen Radstandes auf dem internationalen Markte.

DIE POLSTERUNG

ebenso der offenen wie der geschlossenen Karosserie ist mit der Federung der Wagen harmonisch abgestimmt. Hierdurch wird selbst bei schneller Fahrt auf schlechten Straßen ein weich dahingleitendes Fahren erzielt, das die Insassen Stöße und Unebenheiten des Weges nicht empfinden läßt.

Die neuen NAG-Aufbauten sind sämtlich als komfortable Siebensitzer ausgebildet. Die sogenannten Notsitze haben weiche und geschmeidige Federpolsterung erhalten und sind dadurch zu vollwertigen Plätzen geworden.

Die starke Verbreiterung der Karosserie machte eine Änderung des traditionellen NAG-Kühlers notwendig, da der schmale und ovale Kühler zu dem wuchtigen Wagenkörper nicht mehr gestimmt hätte. Der neue

FLACHKÜHLER VON ECKIGER FORM

paßt sich in Form und Aussehen der außergewöhnlich breiten Karosserie harmonisch an. Bei der Anordnung des Führersitzes im Verhältnis zum Steuerrade wurde darauf geachtet, daß der Fahrer eine gute Sicht auf die Straße und den vorderen Teil des Wagens bekommt. Die Führersitzscheibe wurde nicht geteilt. Die ungeteilte Scheibe der neuen Karosserie soll den Fahrer vor Ermüdung schützen, denn die in der Mitte geteilte Scheibe, die meist noch mit einem Gummistreifen abgedichtet ist, engt das Gesichtsfeld ein und ermüdet das Auge. Für die Entlüftung des Führersitzraumes an heißen Tagen wurde sorgfältig Vorsorge getroffen. Die Höhe der Aufstiegsritte liegt im richtigen Verhältnis zur Höhe des Wagens. Im Verein mit den äußerst breit gehaltenen Türen gewährleistet dieser Umstand ein überaus angenehmes Betreten und Verlassen des Fahrzeugs.

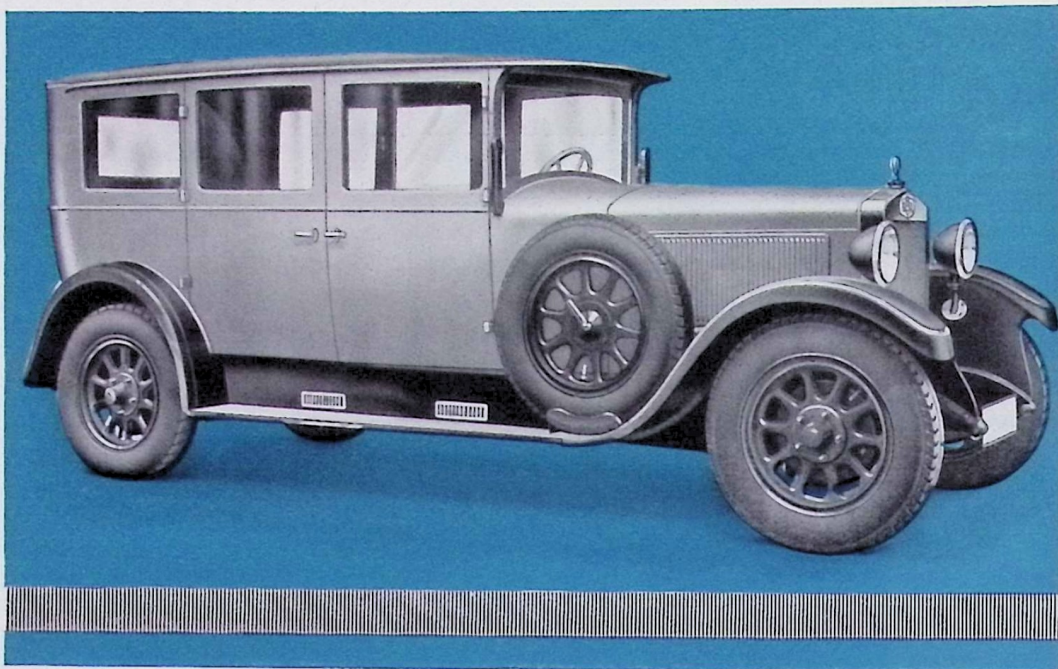
Wie bei den früheren Typen sind die Reservereifen wieder zu beiden Seiten des Führersitzes angebracht, um den hinteren Platz für Gepäck usw. freizubekommen; denn es ist ein nicht hoch genug einzuschätzender Vorteil, möglichst viel Gepäck im Wagen unterzubringen. Der NAG-Wagen soll nicht nur ein erstklassiger Stadtwagen, sondern auch ein erstklassiger Reisewagen sein.

Alle offenen und geschlossenen NAG-Sechs-Zylinder sind mit Fahrtrichtungsanzeigern und automatischen Scheibenwischern versehen.

DAS PHAETON

Für die Konstruktion des offenen Aufbaus wurde das bewährte Holzgerippe mit Metallbekleidung beibehalten. Um die dem Zeitgeschmack entsprechende gerade Linienführung stärker zu betonen, wurde der Aufbau mit einer Metalleiste umrandet, in die ein farbiger abgesetzter Gummistreifen eingelassen ist.

Der offene Aufbau wird durch ein Allwetterverdeck mit großen Seitenfenstern geschützt, das in wenigen Minuten geöffnet und wieder geschlossen werden kann.



N A G • P R O T O S 1 2 / 6 0 P S I N N E N L E N K E R • L I M O U S I N E

DER INNENLENKER

Da für den Herrenfahrer das Beste gerade gut genug ist, so hat die NAG die Weymann-Lizenz erworben. Es gibt nach der Anschauung des Werkes keinen geschlossenen Aufbau, der den schärfsten Ansprüchen an eine Limousine so vollkommen gerecht wird wie die Weymann-Karosserie.

DAS SYSTEM WEYMANN

räumt mit dem bisherigen Verfahren, wonach der geschlossene Oberbau als ein festes, unbewegliches Ganzes ausgebildet wurde, gründlich auf. Es bedeutet den

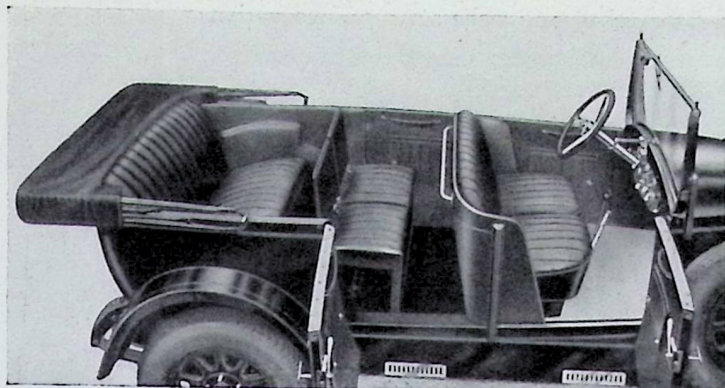
ÜBERGANG VON DER STARREN ZUR ELASTISCHEN BAUART,

und damit eine Umwälzung auf dem Gebiete des Karosseriebaues, deren praktischer Wert heute in der ganzen Welt einmütig anerkannt wird.

Erinnern wir uns daran, daß das Fahrgestell des Kraftwagens nicht starr konstruiert sein darf, weil es sich den Unebenheiten der Straße anzupassen hat. Die Kardangelenke, die Dreipunktaufhängung des Motors, die Befestigung des Kühlers, die Abfederung, auch die Ballonreifen lassen zwanglos alle Verwindungen zu. Auf dieses Gebilde feinsinnigster Anpassung an die Rauheiten der Fahrbahn wurde bisher der starre Kasten einer Karosserie gesetzt, in der Gerippe, Täfelungen, Sitzbänke, überhaupt alles, was zur fahrfertigen Bereitschaft gehört, fest und unbeweglich durch Zapfen, Schlitzte und Verleimung miteinander verbunden waren.

WIE IST IM GEGENSATZ DAZU DIE WEYMANN-KAROSSERIE KONSTRUIERT?

Die erste Abänderung einschneidender Art war die Verbindung der Sitzbänke mit dem Untergestell selbst – im Gegensatz zu der bisher üblichen Befestigung an der Karosserie. Dem eigentlichen Aufbaukörper bleibt lediglich die Aufgabe vorbehalten, dem Insassen als schützende Umhüllung gegen Regen, Wind, Staub und Kälte zu dienen. Er arbeitet daher nur noch mit seinem Eigengewicht, das ganz leicht gehalten werden kann, weil schädliche Erschütterungen und zerstörend wirkende Stöße nicht mehr auf ihn übertragen werden.



INNENANSICHT DES
OFFENEN WAGENS

Die Weymann-Karosserie besteht nur aus einem Gerippe, dessen leichte, viereckige Holzspannten nicht starr miteinander verbunden sind. Wo Bewegungen auftreten, geben die elastischen Verbindungen nach, und geräuschlos paßt sich der Aufbau den Unebenheiten der Straße an. Die berüchtigten Längsschweller der Karosserie, die das Wagengewicht erhöhen und das leichte Federn des Untergestells verhindern, sind verschwunden. Bei der Bauart nach Weymann werden auf den Rahmen des Fahrgestells Querhölzer geschraubt, die das Untergestell nach beiden Seiten überragen. An ihren Enden sind Längsträger als seitliche Begrenzung der Karosserie befestigt. Auch bei diesen Verbindungen sind, wie überall bei der Weymann-Konstruktion, kleine Zwischenräume belassen, um Reibung der einzelnen Teile auszuschließen. An Stelle der festen Wände der Karosserien aus Holz oder Blech wird das Gerippe dieser Karosserie mit

ZAPONSTOFF

umkleidet, einem Produkt von außergewöhnlicher Haltbarkeit, das im Aussehen genarbttem Leder gleicht. Der Grundgedanke der Leichtigkeit, Schmiegsamkeit und der Geräuschlosigkeit wird also auch bei der Bekleidung des Aufbaus durchgeführt.

So darf diese Karosserie wegen der durch ihr leichtes Gewicht begründeten bedeutenden Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Motors bei leichten und mittleren Stärken beinahe als eine Notwendigkeit, bei starken Reisefahrzeugen aber zumindest als erheblicher Vorteil im Vergleich zu den Karosserien der bisherigen Bauart gelten.

Die einzelnen Vorteile der Weymann-Karosserie seien der besseren Übersichtlichkeit wegen zum Schlusse nochmals kurz zusammengefaßt:

- 1. Leichtes Gewicht.** Das Gewicht macht etwa zwei Drittel des Gewichts einer normalen Karosserie aus. Die Leichtigkeit des Aufbaus erzielt eine gesteigerte Leistung der Maschine und verminderten Verbrauch an Gummi und Brennstoff.
- 2. Elastische, nachgiebige Bauart.** Die Geschwindigkeit braucht infolgedessen auch auf schlechten Straßen nicht beschränkt zu werden.

INNENANSICHT DES
GESCHLOSSENEN
WAGENS



3. Vermeidung der unangenehmen Nebengeräusche starrer Karosserien.
4. Wegfall der bei starren Karosserien unvermeidlichen Spannungsrisse und der damit verbundenen Reparaturen.
5. Kürzere Lieferungsfrist.
6. Leichtere Reinigung. Der Aufbau trägt keine Hochglanzlackierung.
7. Schnellere und billigere Instandsetzung, was sich besonders bei Reparaturen angenehm bemerkbar macht. Es ist dann nicht mehr notwendig, wochenlang auf die Neulackierung zu warten, man braucht auch nicht mehr den ganzen Wagen zu lackieren, wenn an einer Stelle etwas beschädigt ist, sondern es braucht nur der Stoffbezug an der beschädigten Stelle ausgewechselt zu werden.
8. Außenbekleidung mit Zaponstoff. Die Karosserie ist im Winter wärmer und im Sommer kühler als eine starre Karosserie, da Zaponstoff ein schlechter Wärmeleiter ist.

Sollte dieser oder jener Besteller des NAG-Sechszylinders sich trotz aller Vorzüge nicht mit der Weymann-Karosserie befreunden wollen, so steht natürlich dem Wunsche, metallbekleidete Innensteuer-Limousinen oder eine andere der üblichen Karosseriearten auf das Fahrgestell zu setzen, nicht das geringste Bedenken entgegen. Bei allen Arten des Aufbaus werden die Seitenfenster so eingerichtet, daß sie mit Kurbelapparaten leicht zu öffnen und zu schließen sind.



DER NEUE NAG-PROTOS 12/60 PS SECHSZYLINDER PERSONENWAGEN

ist dazu bestimmt, die Siegestradition der NAG aus den beiden Avus-Rennen, der Russischen Zuverlässigkeitsfahrt, der Weltrekordfahrt von Monza und dem Großen Preis von Deutschland fortzusetzen und zu krönen. Ein Präzisionswagen vornehmster Art, wird er in allen seinen Teilen vor der Montage mit feinsten Meßwerkzeugen kontrolliert, ebenso wie das hochwertige Material, das seinem Aufbau dient, vor der Verwendung nach den modernsten Methoden, die Wissenschaft und Praxis bieten, geprüft wird. Ehe das Fahrzeug in die Hände des Fahrers gegeben wird, ist es auf dem Bremsstand und auf der freien Landstraße sorgfältig auf Herz und Nieren erprobt. Die NAG bringt ihre neue Sechszylinder-Konstruktion mit dem stolzen Bewußtsein in den Verkehr, daß dieser Wagen edelster Klasse sich auf dem Weltmarkt in die Reihe derer stellen wird, die nach Qualität und Leistung zur Führerstellung berufen sind.

NATIONALE AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT
AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN - O B E R S C H Ö N E W E I D E