



als satzungsgemäß das Gordon-Benett-Rennen in Deutschland, und zwar im Taunus ausgefahren werden mußte, Fritz Opel auf einem 120-PS-Wagen, der dadurch besonders interessant war, daß hier zum erstenmal die heute allgemein übliche Torpedokarosserie auftauchte.

Andere Firmen wandten sich weniger dem Sport- als dem Nutzwagenbau in erhöhtem Maße zu. Zunächst war es die noch junge N A G, die im Jahre 1903 mit dem Bau von Motorlastwagen begann. Ihr erster Motorlastzug (Bild 20) erregte gewaltiges Aufsehen. Er wurde auf dem Tempelhofer Feld in Berlin in Gegenwart vieler hoher Offiziere und namentlich im Beisein von Sachverständigen aus den Kolonien vorgeführt, da er bestimmt war, in Deutsch-Südwest-Afrika durch die Sandwüsten zu fahren. Wenn dies auch nicht ganz gelang, so sehen wir immerhin in diesem Lastzug den Anfang zu der später so bedeutenden Entwicklung der Überlandfahrzeuge.

Im Jahre 1903 wurde von Dr.-Ing. H. Büssing, der als Konstrukteur und Fabrikant von Eisenbahnsicherungs-Anlagen schon einen guten Namen hatte, in Braunschweig eine Fabrik zur Herstellung von Motorlastwagen gegründet. Ent-

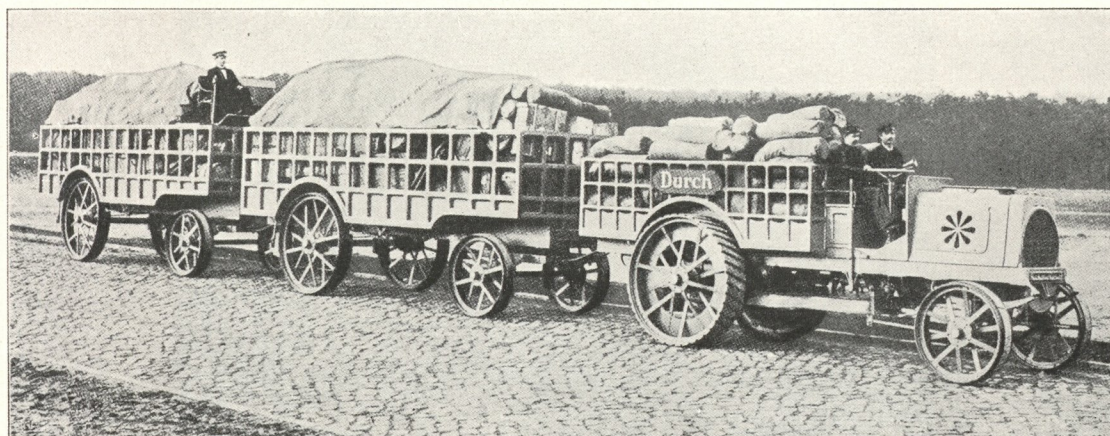


Bild 20. Der erste Motorlastzug der NAG

sprechend der Herkunft von Büssing, nämlich aus dem Eisenbahnwesen, zeichneten sich diese Wagen dadurch aus, daß sie gegenüber der damals üblichen Bauart einen sehr schweren und kräftigen Eindruck machten. Besonders trug hierzu der Umstand bei, daß Büssing für das Fahrgestell normale U-Eisen-Träger mit Unterzügen verwendete. Der erste Büssing-Wagen, der im Oktober 1903 in Betrieb genommen wurde, hatte eine Tragfähigkeit von $2\frac{1}{2}$ t.

Büssing erkannte bald, daß die schweren Kraftfahrzeuge noch gar zu viel Kinderkrankheiten hatten, um sich einen zufriedenen Kundenstamm schaffen zu können. Er fing daher in äußerst großzügiger Weise an, zur Durchführung der noch zu leistenden Pionierarbeit seine Fahrzeuge im eigenen Betriebe zu erproben, und gliederte seiner Fabrik eine Reihe von Betriebsunternehmungen an, von denen die Omnibuslinien im Harz grundlegend und bahnbrechend für die Einführung des Überlandomnibusses werden sollten. Im Bild 21 sehen wir einen von Büssing im Jahre 1904 gebauten Omnibus, der auf der Harzlinie Braunschweig—Wendeburg in Betrieb gesetzt wurde.

Ähnlich wie im Personenautobau ging es den deutschen Fabriken, die Nutzfahrzeuge herstellten. Das Interesse und Vertrauen zum Kraftwagen war in Deutsch-