



Modaag

**Modaag
1917 – 1927**

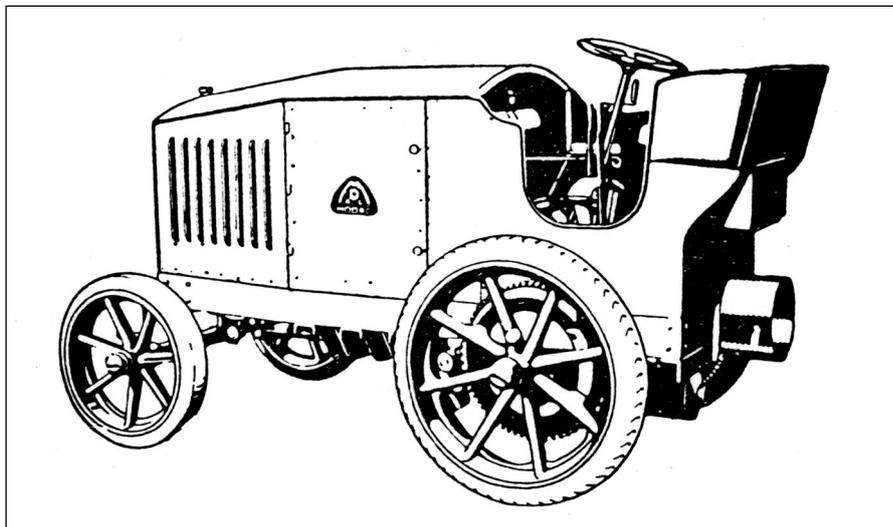
Die 1902 gegründete und 1906 zur Aktiengesellschaft umgewandelte Motorenfabrik Darmstadt Akt.-Ges., Kirchschenalle 7–9, Darmstadt, begann 1914 mit dem Bau von selbstfahrenden Lokomobilen und Bandsägen. Korrekt kürzte man die Firma mit Modaag ab, zeitweise wird auch das Kürzel Modag verwendet. Die Fabrik befand sich Landwehrstraße 79.

1917 entwickelte sie auf Betreiben der deutschen Heeresverwaltung eine Lokomobile zur Zugmaschine weiter, die als Heereszugmaschine erprobt wurde. Diese hatte einen liegend angeordneten langsam laufenden 20-PS-Einzylinder-Benzolmotor mit Verdampfungskühlung. Der Antrieb der Hinterräder erfolgte durch Rollketten. Zur zeitgemäßen Ausstattung gehörte ein Riemenantrieb. Auf ebener Strecke konnten im ersten Gang 15 t Nutzlast mit 2,5 und im zweiten 7,5 t mit 5,5 km/h befördert werden. Kriegsende und Inflation unterbrachen diese Entwicklung. Statt spezieller Zugmaschinen kamen weiterhin selbstfahrende Loko-

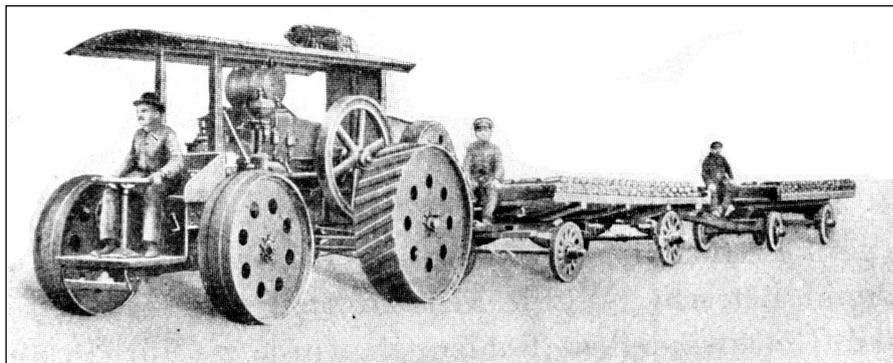
mobile (auch mit Güldner-Dieselmotoren) zur Auslieferung.

Erst zur Leipziger Technischen Messe im Herbst 1925 brachte die Modaag eine neue Zugmaschine Typ I mit einem kompressorlosen Colo-Dieselmotor auf den Markt. Das Zweizylinder-Aggregat leistete bei 750 U/min 16 PS. Die Kühlung erfolgte durch ein

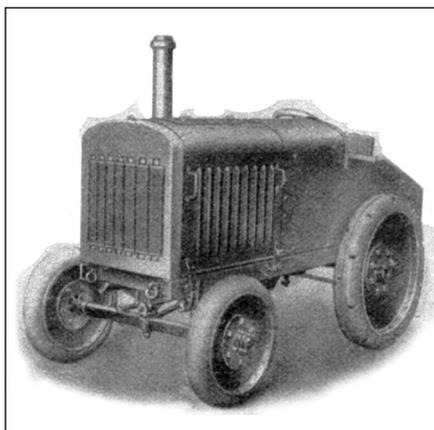
Kühlgefäß mit Wasserumwälzpumpe. Die Kraft übertrug man per Konuskupplung auf das mit einem Sperrdifferential versehene Getriebe. Als Bremse dienten eine auf das Getriebe wirkende Fußbremse, eine auf die Hinterräder wirkende Handbremse sowie eine Bergstütze. Die Modaag-Zugmaschine fuhr im ersten Gang 5 km/h, was



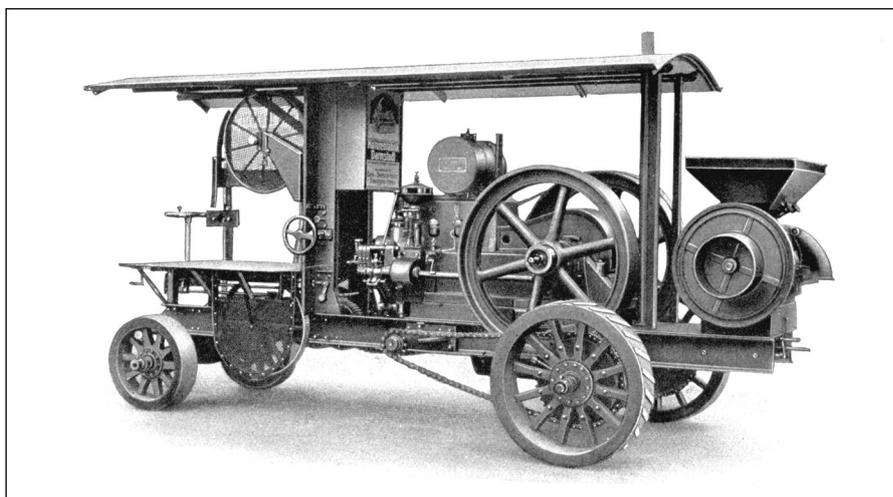
Modaag 1925 mit Ritzelantrieb ¹



Modaag Zugmaschine in den 1910er Jahren ¹



Modaag-Schlepper 1927 ¹



Modaag nahm 1914 die Produktion selbstfahrender Arbeitsmaschinen auf ¹

als zu langsam, und im zweiten Gang 8 km/h, was als zu schnell bewertet wurde. Ein weiterer Mangel waren die offen liegenden Zahnkränze des Ritzelantriebs.

Bei der folgenden Maschine „T 2“ wurde dies geändert. Wieder verwendete man einen kompressorlosen Colodieselmotor, der bei 750 U/min 18 PS leistete und mit Handkurbel und

Zündpatrone zu starten war. Der Kühlung dienten Elementenkühler, Ventilator und Wasserpumpe. Drei Gänge gestatteten Geschwindigkeiten von 3,3, 6 und 10 km/h. Auch ein Rückwärtsgang und eine Riemenscheibe waren vorhanden. Auf Wunsch gab es eine Seilwinde.

Mit dem Abschluss eines Abkommens mit der Fried. > Krupp Germa-

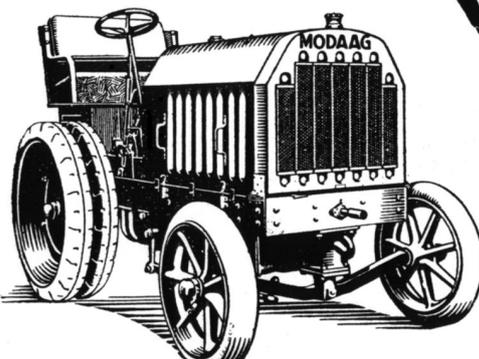
niawerft A.-G., Kiel-Gaarden, über den Bau und den Vertrieb von Dieselmotoren, insbesondere der Entwicklung von Zweitakt-Dieselmotoren, zur Jahreswende 1926/27 stellte man den Bau der Zugmaschinen ein.

Landtechnik 1958 05 130136) Ein Jahr später, auf der DLG-Ausstellung 1925, stellten bereits elf verschiedene Hersteller eine ganze Anzahl von Dieselmotoren aus. Wir führen nur die bekannt gebliebenen Hersteller auf: Kaelble, Körting, Christoph und Unmack, Schlüter, Deutz und Modag. Die Motorenfabrik Darmstadt, Modag, zeigt sogar zwei in Vergessenheit geratene Motorzugmaschinen mit kompressorlosen Dieselmotoren von 20/22 PS und 16/18 PS bei 750 U/min.

MODAAG

Diesel-Schlepper

16-18 PS für schwere Lasten





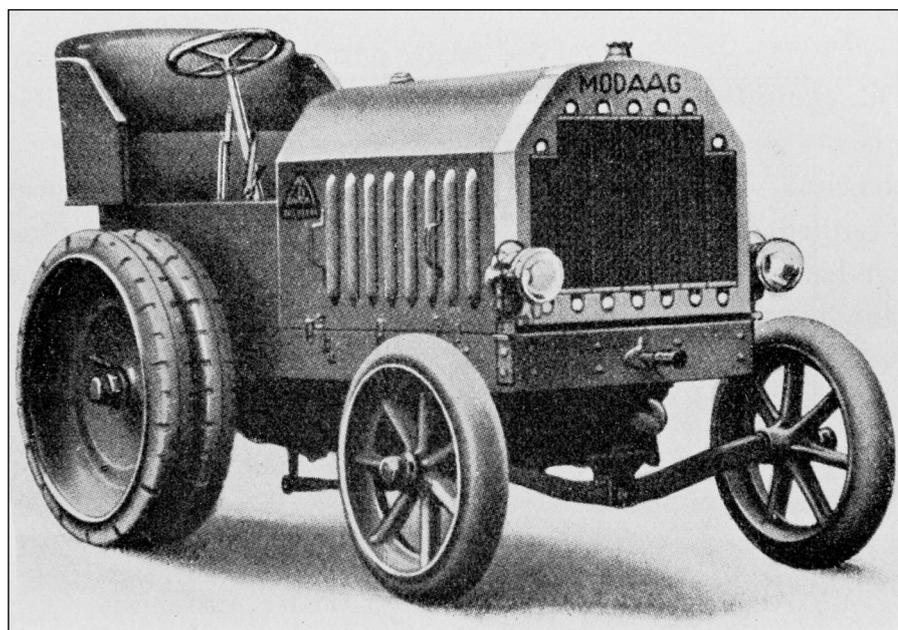
3 Vorwärtsgänge Zugleistung bis 15000 kg
1 Rückwärtsgang Riemenscheibe 381

einfach betriebssicher sparsam

Modernste und beste Diesel-
Zug- und Antriebsmaschine

Motorenfabrik Darmstadt

Modaag-Werbung ¹



Modaag 1927 ¹