



1910



1910



1910

**DAAG
1910 – 1930**

Die Deutsche Last-Automobilfabrik Akt.-Ges., Ratingen bei Düsseldorf wurde am 8. Oktober 1910 gegründet. Als Markennamen wählte man das Kürzel „DAAG“.

Der Mitgründer Ingenieur Christian Köster, hatte schon zuvor bei der Firma Louis Soest & Cie G.m.b.H. (> Soest), Reichholz bei Düsseldorf, erste Lastkraftwagen entwickelt. Am 21. November 1910 zeigte sich die DAAG erstmals öffentlich mit zwei Lastzügen zur Subventionsfahrt der Versuchsabteilung der Verkehrstruppen des preußischen Heeres. Als Brennstoff waren Benzol und Mononaphta vorgeschrieben. Die DAAG wurde für das Subventionsetatjahr 1911/12 subventionsberechtigt. Im Februar 1911 nahm man die reguläre Produktion mit 3- und 4-Tonnern auf. Eine Besonderheit war die Verwendung des Motors als Motorbremse durch Verschieben der Nockenwelle. Wöchentlich verließ ein Wagen das Werk.

Das DAAG-Nutzfahrzeug-Angebot umfaßte 1911/1912 den Kardan-Zweitonner Typ L.W. 30/40 (20/35,2 PS) und den 3 – 3,5-t-Ketten-Lkw L.W. 30/40 (20/35,2 PS), den Fünftonner L.W. 40/50 nach alten Subventionsbedingungen und den neuen Armee-Lastzug L.W. 40/50 Subventionstyp 1913. Beide Fünftonner wurden durch einen 28,25/47-PS-Vierzylindermotor angetrieben. Die Stadt Düsseldorf erhielt einen kardangetriebenen Omnibus unter der Bezeichnung Düsseldorf L.W. 16/24 (12,5/23 PS) für 18 bis 20 Personen auf einem 1,5-t-Fahrgestell.

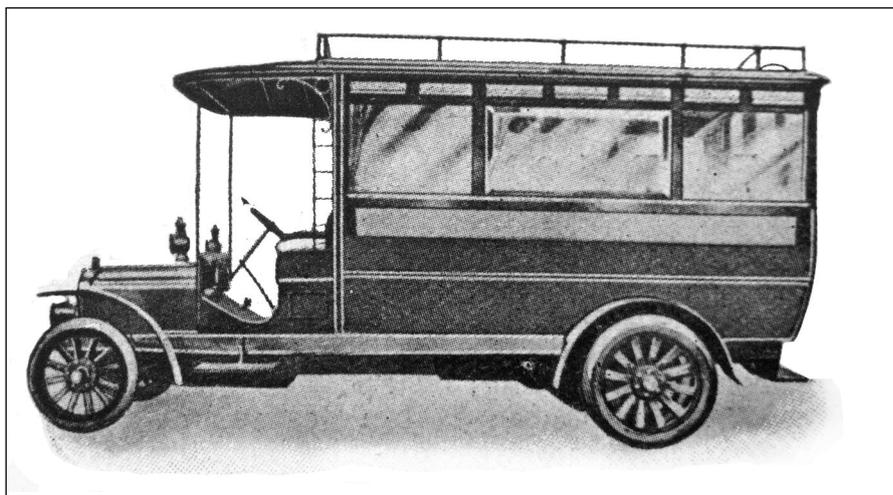
An Omnibussen lieferte man einen Hotel-Omnibus (12/38 PS) mit 12 bis 14 Sitzen. Einen 20/35-PS-Vierzylin-

dermotor hatten die 20sitzigen Typen Moskau und Wien sowie der Typ Cöln (20 – 24 Sitze). Größter DAAG-Omnibus wurde der Verdecksitzbus Typ Berlin (28/45 PS, 36 Sitze).

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg umfasste das DAAG-Lastwagen-Angebot die Kardan-Typen 16/24 (38 PS, 2 t Nutzlast), L.W. 24/30 (42 PS, 2,5 t) L.W. 30/40 (35 PS, 3 bis 3,5 t mit Kette oder Kardan) sowie die kettengetriebenen Modelle L.W. 40/50 (45 PS) für 4 oder 5 Tonnen in den verschiedensten

Ausführungen, unter anderem Hinterkipper, Seitenkipper, Fischtransporter und Milchwagen. Der Armeelastzug A.L.Z. 1913 bewegte mit Anhänger bis zu 10 Tonnen. Allen DAAG-Fahrzeugen gemeinsam war eine patentierte Motorbremse. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs lieferte man 12 subventionierte Armeelastzüge und 5 geförderte einzelne Motorwagen des Typ A.L.Z. 13 aus.

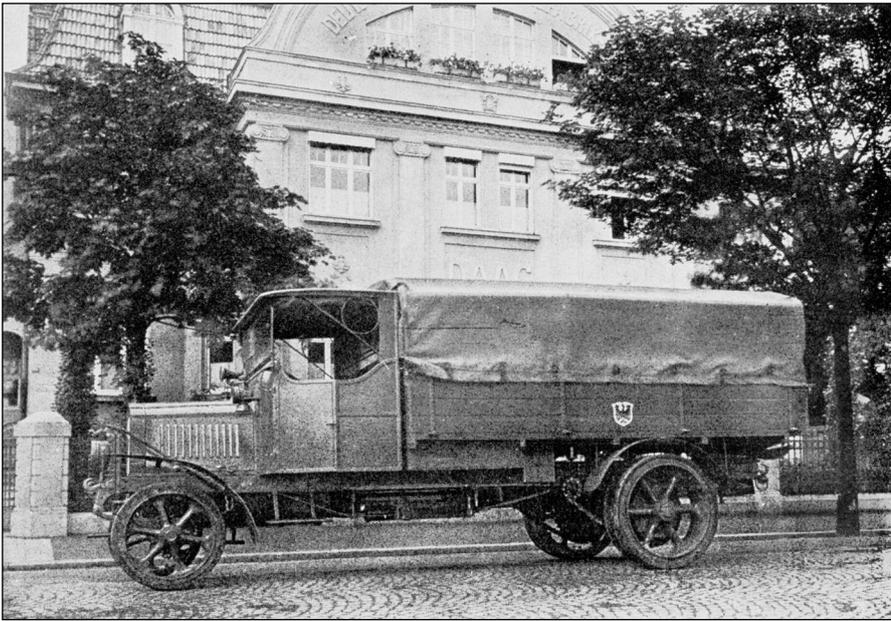
Die forcierte Produktion während des Ersten Weltkriegs rettete das Un-



Einer der ersten DAAG-Omnibusse von 1912

Deutsche Last-Automobilfabrik Akt.-Ges. Ratingen-Düsseldorf
 Telefon: Ratingen No. 23. Telegr.-Adr.: Daag-Ratingen
Spezial-Fabrik für Lastautomobile von 1000—10000 kg Tragfähigkeit
 für alle Zweige der Industrie — Mit Motorbremse D. R. P. — Staatlich subventioniert

Erste DAAG-Werbung 1910¹



DAAG vor dem Verwaltungsgebäude etwa 1916 1914 ¹



DAAG-Subventions-Lkw auf der Subventionsfahrt 1912 ^{DQA}



DAAG im Ersten Weltkrieg ^{Hoppe}

ternehmen. Eine Betriebsprüfung legte erst 1916 offen, dass die Vorkriegsbilanzen verfälscht waren und nur der Kriegsausbruch den Bankrott verhindert hatte. Direktor Hermann Weigandt schied zum 1. April 1917 aus dem Vorstand aus. Das Kapital der DAAG wurde 1917 mit Hilfe der Dresdner Bank von 1,5 auf 3 Millionen Mark erhöht. (Stammkapital 0,2 Millionen Mark). 1920 erfolgte eine weitere bedeutende Kapitalerhöhung von mittlerweile 4 auf 8 Millionen Mark.

Ab 1919 führte die DAAG den sogenannten „Einheitswagen“ im Programm, der für drei bis vier Tonnen Nutzlast ausgelegt war. Die Grundkonstruktion orientierte sich an dem während des Weltkriegs entwickelten „Regel-Dreitonner“, der neben standardisierten Einzelteilen auch eine Vereinheitlichung aller Baugruppen aufwies und nur in der Antriebsart, nämlich Kardan oder Kette, variabel war. Nach Herstellermeinung reichte der 42-PS-Motor aus, bei 30 km/h drei Tonnen und vier Tonnen mit 22 km/h zu befördern.

Die DAAG baute ihre „Kraft-Nutzwagen“ in üblicher Ausführung mit Pritsche und allen sonstigen Ausführungen des Oberbaus. Erwähnenswert ist der DAAG-Omnibus (Kardantrieb) mit 20 Sitzplätzen, der vornehmlich in hellgrauer Lederpolsterung ausgeführt war.

Außer dem DAAG-Einheitswagen für 3 und 4 t Nutzlast offerierte das Werk 1921 einen neuen 2-t-Schnell-Lastwagen (Typ AC, 50 PS). Bei diesem Fahrzeug wurden erstmals in Deutschland serienmäßig Riesenluftreifen verwendet. Bahnbrechend war die Verwendung von Leichtmetallen (Silumin) für das Motorgehäuse, die Motorzylinder, die Kolben, den Getriebekasten, den Kupplungsteller, das Differentialgehäuse der Hinterachse und selbst bei den Vorder- und Hinterrädern.

In konventioneller Bauart bot die DAAG 1922 folgende Modelle an: EC 2 (26/38 PS), EC 3, EC 4 (beide 24/41 PS) und der Typ EK 4/5 (30/50 PS). E stand für Elastik-Bereifung, C für Kardan, K für Kette und die Ziffer für die Nutzlast in Tonnen.

Wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Flaute in der Nutzfahrzeugindus-

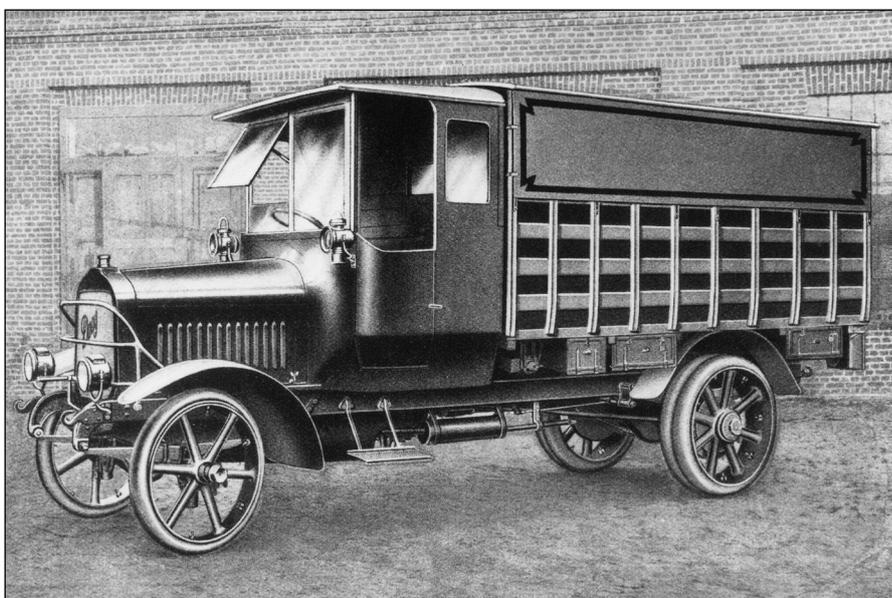
trie arbeitete die DAAG 1923 kurzzeitig mit > Horch zusammen. Ein DAAG-Horch-Straßensprengwagen auf einem 2,5-t-Fahrgestell Typ AC 2 (50 PS) entstand ebenso wie einen DAAG-Horch-Lastzug mit durchgehender Knorr-Druckluftbremse. Dieser erste druckluftgebremste Lastzug Deutschlands war eine Sensation.

Die Ruhrbesetzung durch französische Truppen und die Abschottung des Rhein-Ruhr-Gebiets zum Deutschen Reich zog eine Nachfragesteigerung und eine Verdopplung der DAAG-Produktion nach sich.

1924 brachte man drei Standardmodelle heraus, die alle eine Vierradbremse besaßen. Während der 2,5-t-Schnell-Lastwagen Typ NAC 2 (55 PS) und das davon abgeleitete erste DAAG-Nieder-rahmenchassis für Omnibusse (Typ ACO) Luftbereifung erhielten, lief der neue Fünftonner NK 5 (60 PS) auf Riesen-Kissenreifen. Das ACO-Chassis fand durch die Möglichkeit, 18 bis 30 Sitzen Platz zu bieten, bei verschiedenen Aufbauherstellern großen Anklang und wurde innerhalb eines Jahres etwa 600 mal verkauft. Darüberhinaus hatte



Alte und neue Pferdestärken, friedlich vereint ¹



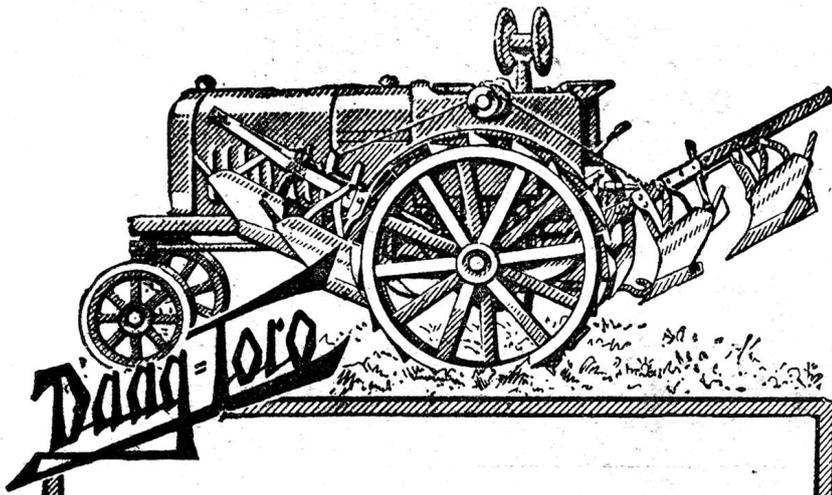
DAAG 1919 Bastin



DAAG-Werbung 1919 ¹



DAAG-Werbung im Ersten Weltkrieg ¹



der einzige, rentable für
Klein-, Mittel- und Großbetrieb
geeignete

Kippmotorpflug,

welcher, ohne wenden zu müssen, selbst die kleinsten und schiefwinkeligsten Parzellen ununterbrochen vor- und rückwärts pflügt. Geeignet für flache und tiefe Ackerung sowie für Untergrund-Kultur. Ebenso rationell in seiner Verwendung als Zug- und Antriebs-Maschine

★

Reihe 10, Stand 78

Daag-Toro-Vertriebs-Akt.-Ges.

Tel. Rheinland 3858 Köln Blumenthalstraße 13

Vertreterbezirke zu vergeben!

680a



1924

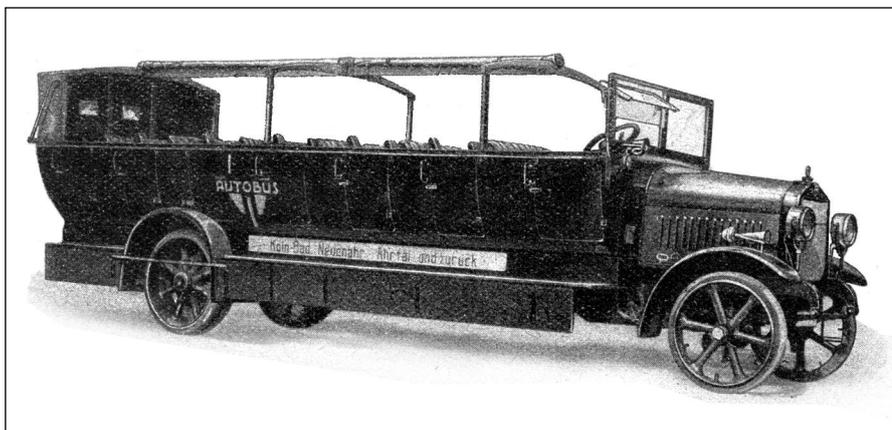
man Motorpflüge der Kölner Firma Josef Lang (Blumenthalstraße 13) übernommen, die unter der Marke Toro vertrieben wurden.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 zeigte die DAAG das vom 2,5-Tonner (Typ NAC 2) abgeleitete verstärkte Schnelllastwagen-Chassis Typ NAC 3/4 für 4 t Nutzlast. Das neue linksgelenkte Niederrahmenchassis mit Kardantrieb Typ NC 5 verwendete man für 5-t-Schnell-Lkw (60 PS) und Omnibusse (Typ NCL 5) mit Decksitzen. Diese Omnibusse erhielt man sowohl mit 80-PS-Vierzylinder als auch mit 80-PS- und 100-PS-Sechszylindermotoren.

Somit standen für das Jahr 1926 fünf Modelle zur Auswahl, der NAC 2 (55 PS) mit 2 t, NAC 3/4 (65 PS) mit 3 bis 4 t, der Niederrahmenomnibus ACO (55 PS) mit 13 bis 30 Sitzen sowie der NK 5 und NCL 5 (beide 65 PS) mit 4 bis 5 t Nutzlast. Die DAAG rüstete ihre Lkw mit Kegelradantrieb aus, lediglich der Fünftonner hatte noch Kettenantrieb. Alle Fahrzeuge waren rechtsgelenkt.

100 Fahrzeuge stellte die DAAG nun monatlich her. Trotz umfangreicher Aufträge, alleine die Reichspost erteilte 1925 einen Großauftrag über 150 Omnibusse, war es in der zweiten Jahreshälfte zu einem Nachfrageeinbruch gekommen. Zu umfangreich geratene Lieferverträge für Rohmaterial führten zu Schwierigkeiten. Der verantwortliche Direktor Hendric Bos wurde zum 1. November entlassen. Seine Funktion übernahm das Aufsichtsratsmitglied Generaldirektor Wilhelm Verlohr. Mit Hilfe ihres Großaktionärs, dem Konzern der saarländischen Eisen- und Kohlenbarone Gebr. Stumm G.m.b.H., Neunkirchen/Saar, wurde das Unternehmen 1926 saniert und die Moderni-

Der DAAG Toro wurde auch als Zugmaschine verwendet 1924 1



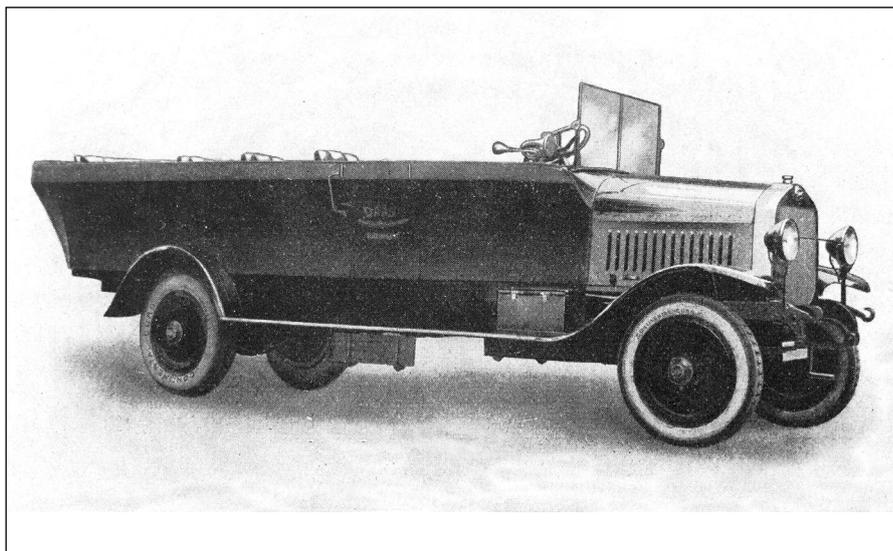
DAAG-Ausflugsbus Köln 1

sierung in Angriff genommen. Im April übernahm Kommerzienrat Dr. Ernst Berge, der von > Daimler kam, die kaufmännische Leitung der DAAG. Die Auftragslage besserte sich wieder, unter anderem erhielt die DAAG im Rahmen der deutschen Reparationsleistungen einen umfangreichen Lkw-Lieferungsauftrag von Griechenland. Nach einem Regierungswechsel in Athen verzögerte sich jedoch die Abwicklung bis 1928.

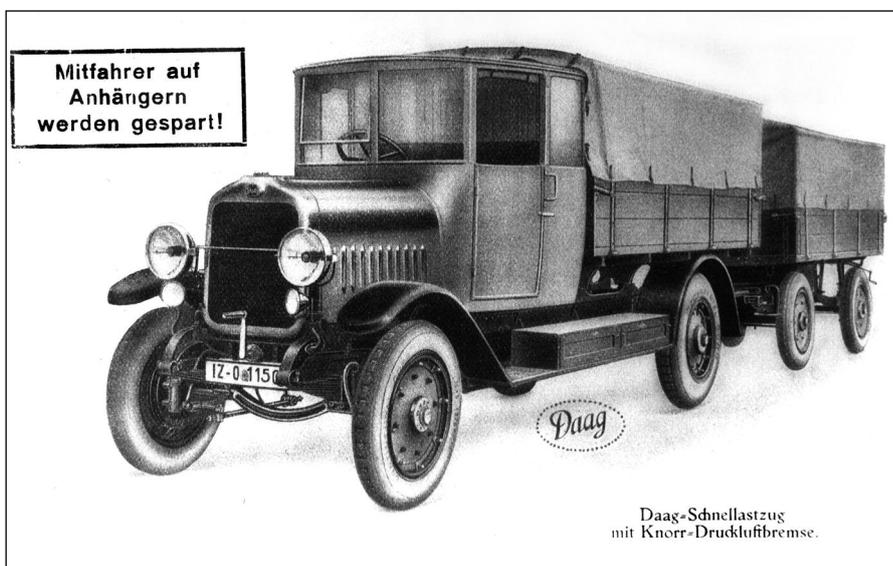
Das Bauprogramm 1926/1927 umfasste folgende Typen: den 2-Tonner Typ NAC 2, als 3-t-Schnell-Lieferwagen den Typ C 3 (50 PS), als 4-t-Schnelllastwagen den Typ C 4 (60 PS), das Spezial-Omnibus-Fahrgestell Typ CO (60 PS, 30 Personen) und einen Niederflur-Omnibus mit 26 Sitzplätzen, ebenfalls als Typ CO bezeichnet. Eine Neuerung hatte der Kardan-Fünftonner (C 5) durch die Verwendung einer Banjoachse erhalten. Alle Fahrzeuge besaßen rationell den gleichen 50/60-PS-Motor. Typ NK 5 noch im Angebot zur DAA 1926 bis 1928 zuletzt als Typ K 5 (60 PS).

Auf der 1. IAA in Köln 1927 zeigte DAAG einen Straßensprengwagen mit Kreiselpumpe und Feuerlöschvorrichtung und einen 5-t-Lkw mit Luftfederung vorn und hinten von Rheinmetall nach Fritz Faudi (DRP 496 688), die erste Luftfederung für Nutzfahrzeuge. Erstmals stellte die DAAG auch einen eigenen Dieselmotor vor, der jedoch nicht in Serie ging.

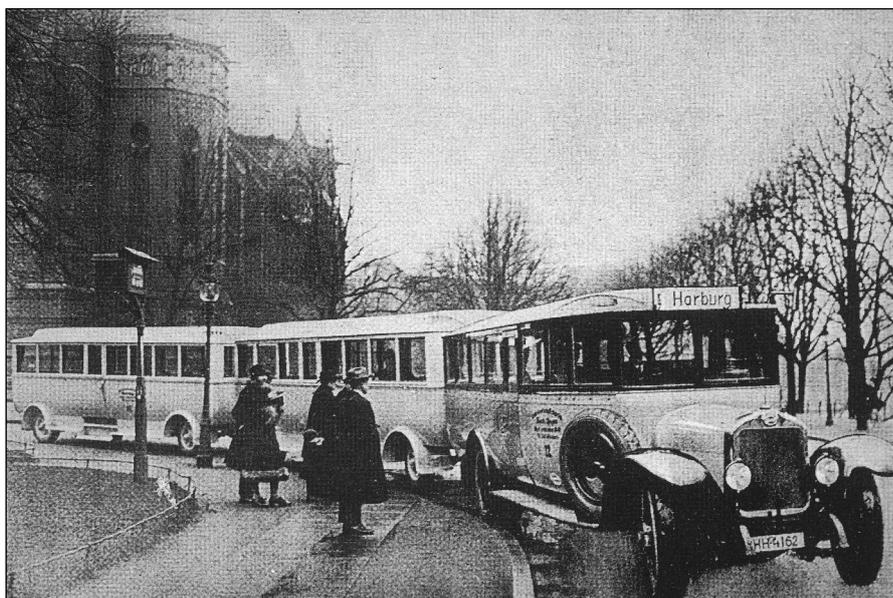
1927 besserte sich die wirtschaftliche Lage der DAAG etwas. Besonders die Abteilung Kommunalfahrzeugbau arbeitete mit gutem Auftragspolster, und die Belegschaft erhöhte sich auf insgesamt 650 Mann. Dem Aufbau gesunder Exportbeziehungen wurde viel Aufmerksamkeit gewidmet, jedoch mit wenig Erfolg. Alle DAAG-Fahrzeuge hatten nun eigene DAAG-Vierradbremse, der Fünftonner C 5 erstmals eine Banjo-Hinterachse. Die DAAG-Omnibusse waren mit Knorr-Vierradbremse und Zentralschmierung mit Fußbetätigung ausgerüstet. Das DAAG Fahrzeugprogramm 1927/28 stützte sich auf folgende Typen: den Zweitonner L 2 (40 PS, Schneckenantrieb), die Kardantypen C 3 (50 PS), C 4 (60 PS) und



Char-à-banc Aussichtswagen der DAAG 1922 ¹



DAAG-Werbung 1922 ^{DQA}



DAAG-Omnibuszug 192x ¹

C 5 (60 PS) für 3, 4 und 5 t Nutzlast sowie den alten Fünftonner, der nun als K 5 (60 PS) bezeichnet wurde.

Drei Jahre hatte es seit der Erstvorstellung der DAAG-Sechszylinder gedauert, bis sie serienreif waren. Erst auf

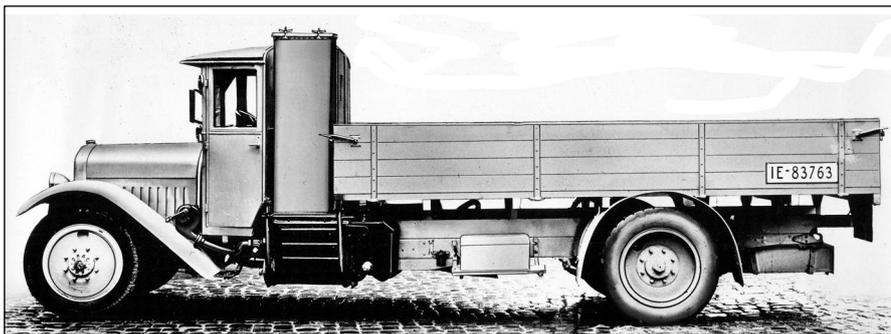
der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1928 in Berlin propagierte die DAAG den neuen Omnibus Typ O 6 (40 Sitze) und den neuen Sechsstonnen-Schnelllastwagen Typ L 6 mit ihrem neuen 90-PS-Sechszylinder-Motor. Als erste DAAG-Lkw erhielten die schweren Typen Linkssteuerung. Ein letztes Mal wurde der Dreitonner überarbeitet. Mit einer Federn-Schubübertragung statt der zuvor üblichen Gelenkwellenrohr- und Schubkugelübertragung wurde er zum Typ C F 3.

Als letzte Neuerung wartete die DAAG 1929 mit einem Lastwagen mit Schwingachsen vorn und hinten auf. Mangels Aufträgen kam es im Laufe desselben Jahres zu Entlassungen, 100 der 540 Beschäftigten mussten das Werk verlassen.

Da sich keine Aussicht auf eine grundlegende Besserung der Geschäftssituation abzeichnete, suchte die Stumm-Gruppe die DAAG zu veräußern. Nach gescheiterten Verhandlungen mit Daimler-Benz (> Mercedes-Benz), übernahm 1930 die Friedrich Krupp A.-G., Essen (> Krupp) 85 Prozent der Aktien (3 Millionen RM) und die Herstellung der DAAG-Ersatzteile. Die DAAG wurde als Reparaturbetrieb in den neu errichteten Reparaturwerkstätten fortgeführt und nach dem Verkauf des gesamten Immobilienbesitzes (18 Häuser und Villen) und der Abwicklung der vorhandenen Aufträge stillgelegt.



Ein DAAG C 3 als Turmwagen für Arbeiten an der Oberleitung in Düsseldorf 1928 ^{DQA}



Ein DAAG mit 65 PS Wisco-Holzgasanlage Ende der zwanziger Jahre ¹



DAAG Typ L 6 mit 85-PS-Sechszylinder 1929 ^{DQA}