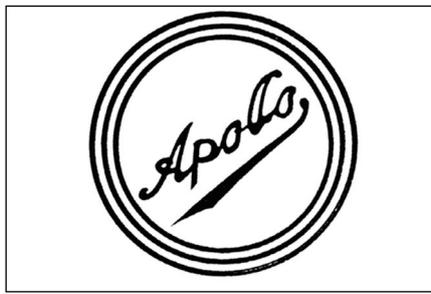
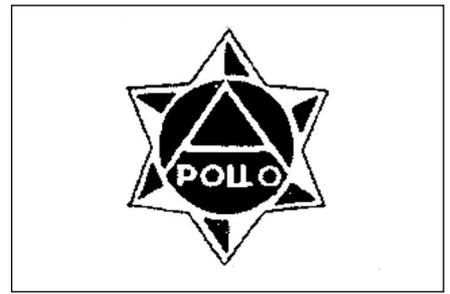




1908



1910 – 1916



1916 – 1919



07.04.1919 – 236 993



28.01.1922 – 283 773

**Apollo**  
1869  
1904 – 1929

Die 1853 gegründete Eisengießerei und Maschinenfabrik A. Ruppe & Sohn, Apolda in Thüringen, Sulzaer Straße 3/5, beschäftigte sich vorwiegend mit der Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen.

Albert Ruppe beschäftigte sich vermutlich bereits 1857 mit dem Bau von Lokomobilen. Etwa 1869 baute er auch ein Fahrzeug mit Dampfantrieb, über das nichts weiter bekannt ist, als dass es gefahren ist.

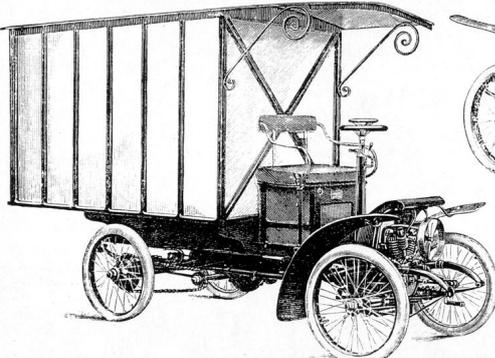
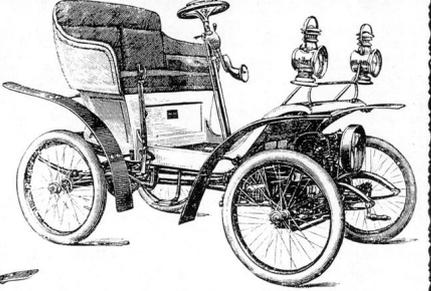
1903 brachte der Ingenieur Paul Hugo Ruppe (1897 – 1949, ein Sohn Albert Ruppes, ein Motorrad unter dem Markennamen „Apoldania“ auf den Markt. Gleichzeitig initiierte er den Automobilbau und stellte auf der Leipziger Krystall-Palast-Ausstellung im Ok-

tober 1904 den zweisitzigen Kleinwagen „Piccolo“ (5-PS-V-Zweizylinder-Viertakter) mit ventilatorunterstützter Luftkühlung vor. Hier leistete Ruppe Pio-

nierarbeit. Kurz danach warben die Apoldaer für ihren „Piccolo-Lieferwagen“ (0,3 t Nutzlast) mit verlängertem Radstand.

## A. Ruppe & Sohn, Apolda A.

Abt.: Motoren und Motorfahrzeuge.

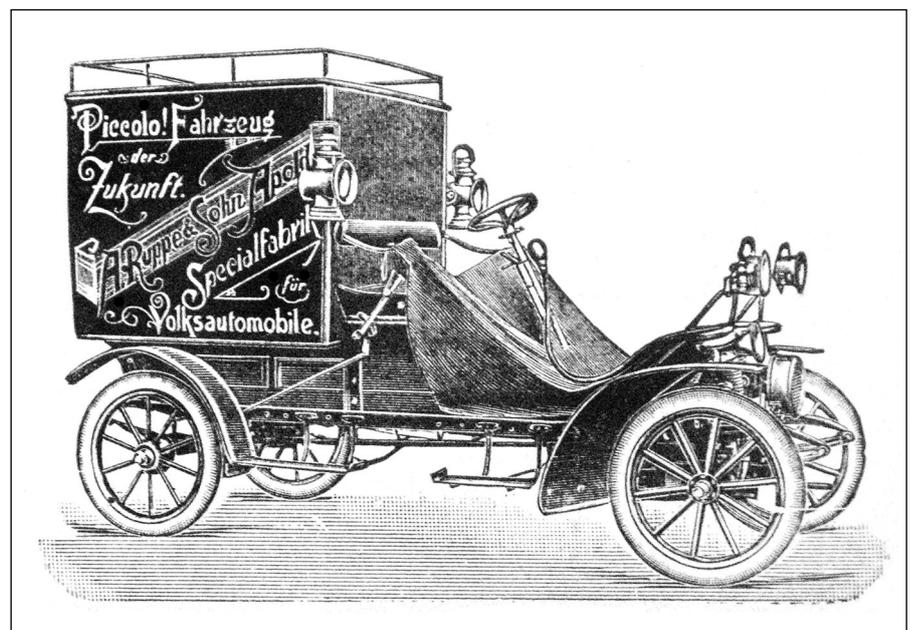



### „Piccolo“

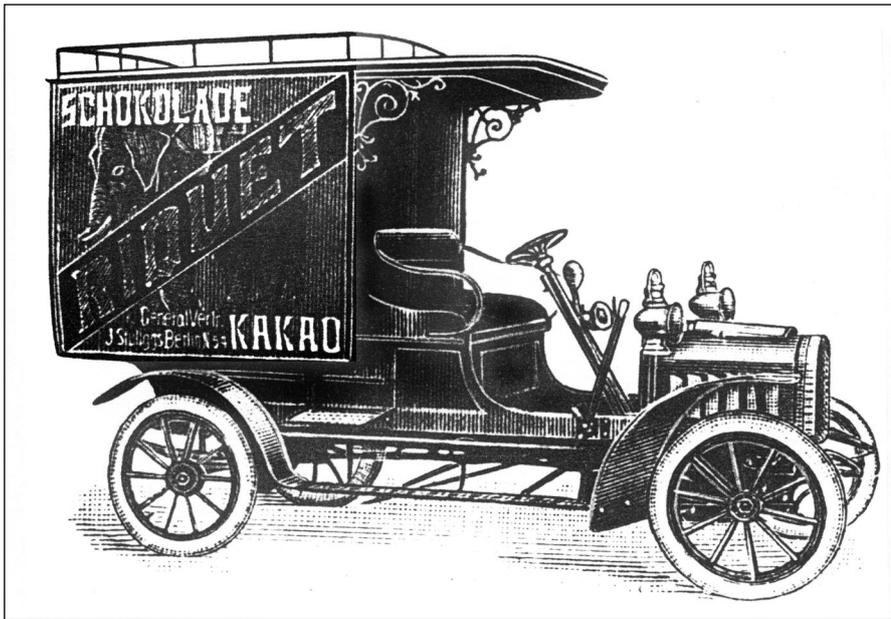
Kleiner u. billigster Motorwagen der Gegenwart.

Für 1–2 Personen · 5 HP Zweizylinder-Piccolo-Motor · 2 Uebersetzungen · Dauerhafteste Ausföhrung.  
Für Aerzte, Geschäftsleute und Private.

Ruppe & Sohn warben 1904 für ihre luftgekühlten Piccolo-Wagen <sup>1</sup>



Dieser Piccolo wurde zur Berliner Automobil-Ausstellung im Herbst 1906 gezeigt <sup>1</sup>



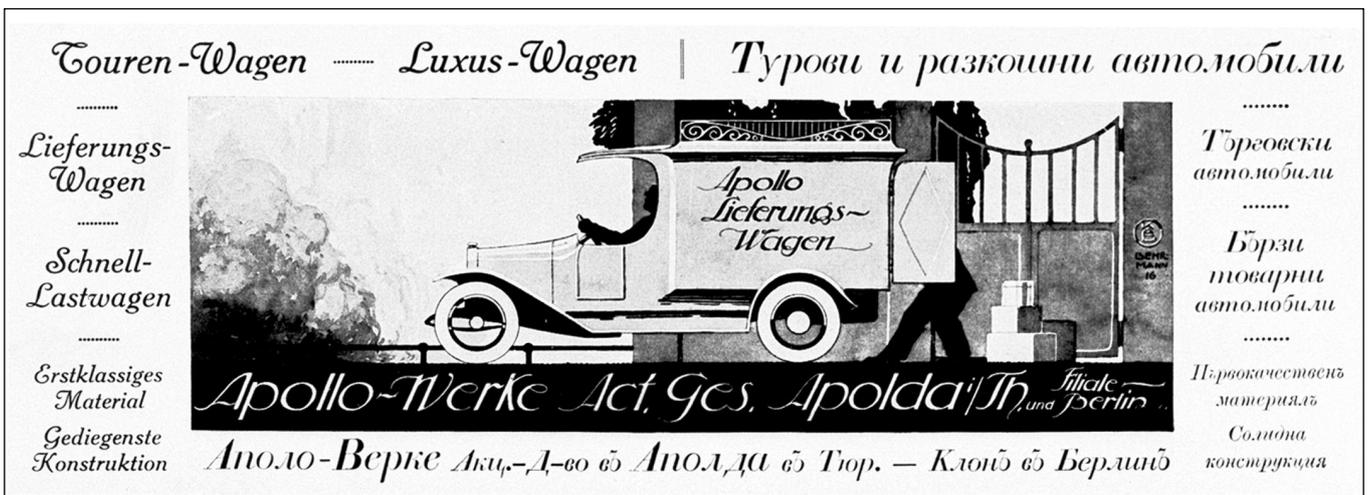
Piccolo-Lieferwagen 1907 <sup>1</sup>



Apollo-Lieferwagen 1916 <sup>1</sup>

1906 zeigte der Betrieb aus Apolda stolz den tausendsten Wagen, 1907 waren es bereits über 2000 Wagen. Dank seiner Robustheit verkaufte sich der „Piccolo“ gut, auch im Ausland. Exportiert wurde nach ganz Europa, Java, Ceylon, Indien, Ostasien, Australien und Südamerika. Zu dieser Zeit gab es das verbesserte Zweizylinder-Mobil (6/7 PS) mit verlängertem Radstand auch als „Piccolo-Lieferwagen“ (0,3 t Nutzlast). 600 Mitarbeiter waren inzwischen mit der Automobilherstellung beschäftigt. Der ursprünglich offenliegende Motor des Piccolo erhielt 1907 eine Haube. Wieder gab es auch Lieferwagen mit etwa 0,3 t Nutzlast. Im gleichen Jahr präsentierte Ruppe einen neuen luftgekühlten V-Vierzylinder (10/12 PS), der vornehmlich in Doppelphaetons und Landaulets eingebaut wurde.

Paul Hugo Ruppe schied Ende 1907 aus der Firma aus, da seine Brüder die traditionellen Produkte beibehalten wollten. Er gründete die Markranstädter Automobilfabrik Hugo Ruppe (> MAF). Am 26. März 1908 wurde die Firma A. Ruppe & Sohn, rückwirkend zum 1. Dezember 1907, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Der bisherige Inhaber der Firma, Oskar Berthold Ruppe senior, trat in den Aufsichtsrat der Gesellschaft ein, während seine beiden Söhne Arthur und Paul Ruppe, die Leitung der neuen Gesellschaft übernahmen. Als Reaktion auf die Wirtschaftskrise 1907/08 suchte das Unternehmen die Nachfrage nach Kleinwagen mit dem neuen Einzylinderwagen



Apollo-Lieferwagen-Werbung 1916 <sup>1</sup>

Piccolo (3/6 PS), im Volksmund „Möbel“ genannt, zu nutzen. Neben Pkw-Varianten gab es ein „Geschäftsaufomobil“ für 0,2 t Nutzlast. Zu teuer für die Masse und zu unattraktiv für potentielle Kunden wurde er zum Flop.

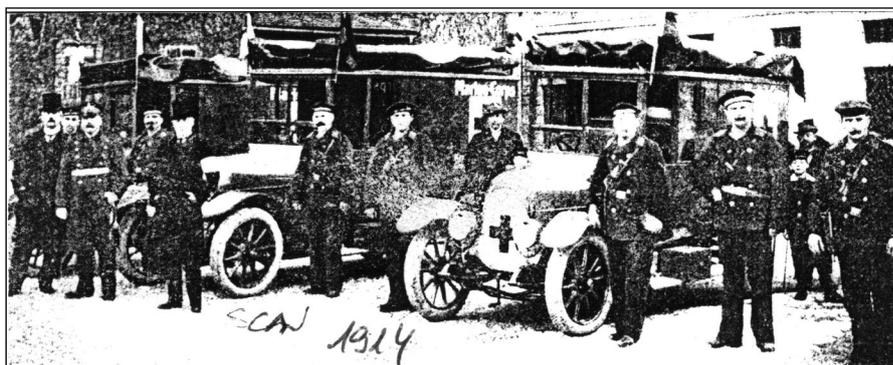
Nach einem ersten 10-PS-Reihen-zweizylinder im Jahr 1908, präsentierten die Thüringer 1909 einen 12/14-PS-Typ mit Vierzylinder-Reihenmotor, der den neuen Namen „Apollo“ erhielt.

Im Laufe des Jahres 1910 zog sich die Familie Ruppe aus der Gesellschaft zurück. Die Landmaschinenfertigung und der Gießerei-Betrieb wurde eingestellt. Das Werk verpflichtete den Konstrukteur Carl Slevogt, der zuvor unter anderem Chefkonstrukteur bei Laurin & Klement, den späteren tschechischen Skoda-Werken, war. Das Jahr 1911 sah letztmalig den Piccolo mit neuem luftgekühlten 7-PS-Zweizylinder-Reihenmotor sowie vier neue wassergekühlte Vierzylinder-Typen: 4/10 PS, 6/16 PS, 7/18 PS und 10/24 PS. Sportliche Erfolge krönten die Arbeit.

Trotz diverser Siege der Apollo-Wagen arbeitete man mit Verlust. Die Modernisierung verschlang Unsummen. Im Rahmen einer Firmensanierung erhielt die Thüringer Automobilfabrik am 24. April 1912 den Namen Apollo-Werke A.-G. Slevogt avancierte zum technischen Direktor und stellte die Produktion ganz auf wassergekühlte Vierzylinder-Modelle um. Das erweiterte Programm wies nun die Typen B 4/12 PS, C 6/18 PS, 8/24 PS, K 9/28 PS, D 10/30 PS und 13/40 PS auf. Lieferwagen gab es auf Basis des Typs C 6/18 (ab 1914: 6/20 PS) und D 10/30 PS, sie trugen 0,75 bzw. 0,85 t Nutzlast.

Leichte 1–1,5-Tonner auf Basis des Typ 12/34 PS bildeten 1913 den Auftakt zum Apollo-Lkw-Bau, der im Ersten Weltkrieg forciert wurde. Neben diesen Modellen lieferte man Kranken- und

Lieferwagen bis zu einer Tonne Nutzlast auf 10/30-PS- und 13/40-PS-Basis aus. 1915 kamen nach Vorgaben des Heeres gebaute Dreitonner, sogenannte „Regeldreitonner“, hinzu. Darüberhi-



Apollo-Krankenwagen 1914 bei der Auslieferung <sup>1</sup>



Ein Apollo-Traktor Modell T/27 transportiert einen großen Maschinenanker um 1927 <sup>1</sup>



Apollo-Markenwechsel 1922 <sup>1</sup>

Der 1509  
**50 PS Apollo-**  
**Traktor**  
**Modell T/27**

zieht 25 t Nutzlast mit 25 km die Stunde. — Einblock-Konstruktion von Motor, Getriebe und Hinterachse auf Stahlgussbett. — Vierzylinder-Blockmotor, 115×180 mm — 800 Umdr./Min. — Hängende Ventile im abnehmbaren Cylinderkopf. — Bosch-Licht und Anlasser. — 5 Gänge vorw., 1 rückw., Mittelschaltung, Normalspur. — Hochelastik-Bereifung. — Gewicht 4,8 t.  
Für Nah- und größten Ueberlandverkehr. — Reihenfabrikat der

**APOLLO-WERKE A.-G. \* APOLDA**  
Begr. 1853 / Automobilbau seit 1903 / Ausführliche Beschreibung und Abmessungen durch die Druckschriften  
**Fleißige Vertreter überall gesucht.**  
**Internationale Automobil-Ausstellung Köln Stand Nr. 169**

Apollo-Traktoren-Werbung 1927 <sup>1</sup>

naus produzierte man auch Schwerlastwagen, Motoren und Flugzeugmotoren für das Heer. Zum zweiten Mal nach der Gründung zahlten die Apollo-Werke 1915 wieder eine Dividende, was bis 1924 anhielt.

Die Friedensproduktion beschränkte sich neben dem Kleinwagen 4/14 PS auf ein einziges Pkw/Lieferwagenmodell Typ 10/30 und den Vorkriegs-1,5-Tonner, der etwa 1922 auslief. 1920 wurde der Ingenieur Paul Heinsius in den Vorstand der Gesellschaft aufgenommen. Er zeichnete nun für die Neuentwicklungen, u. a. eines sensationellen 12/48-PS-Achtzylinders (V-Motor) verantwortlich, der jedoch nicht in Produktion ging.

Nach dem Kauf der Markranstädter Automobilfabrik als Werk II, begann dort am 13. Juli 1921 die Fertigung des kleinen 4/14-PS-Apollo-Modells. Ende 1924 kam er mit verlängertem Radstand als 4/20 PS heraus, die übrigen Apollo-Modelle wurden abgesetzt. Mit dem Ende der Inflation stagnierte der Fahrzeugabsatz

Daran änderte auch der 1925 herausgebrachte Typ 5/20 PS nichts. Die Apollo-Werke mussten sich am 11. Dezember 1925 unter eine mehrmals verlängerte Geschäftsaufsicht begeben, die erst am 26. Oktober 1926 endete.

Das Markranstädter Werk wurde Anfang 1926 stillgelegt, der Bau von Getrieben und Hinterachsen nach Apolda überführt. Der zu teure 5/20 PS wurde durch einen 6/24-Typ abgelöst. Sein Motor stammte von Steudel, Kamenz, und fand wenig Anklang. Während der Vergleichsverhandlungen, die am 15. September 1926 mit einem Zwangsvergleich abgeschlossen wurden, wandte man sich der Herstellung einer 50 PS starken Zugmaschine (Modell T/27) mit 7478-ccm-Vierzylindermotor zur Beförderung von Massengütern (25 t bei 25 km/h) zu. Die Öffentlichkeit sah ihn auf der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung in Köln 1927. Den Personenwagenbau gab man im Januar 1928 auf, aber auch zu einer effektiven Vermarktung des vielbeachteten rahmenlosen Traktoren reichten die finanziellen Mittel nicht mehr, und so endete Anfang 1929 der Apollo-

Traktorenbau. Die Marke Apollo erlosch.

Nach Versuchen, als Reparaturwerkstätte und Ersatzteillieferant sowie ab 1930 als Vertretung für NSU-Fiat (> NSU) zu überleben, wurde nach großen Verlusten am 15. Juli 1932 das Konkursverfahren eröffnet. 1933 versteigerte man die Fabrikanlagen.