

# 100 Jahre MAF Automobile

Im Markranstädter Tageblatt, welches gleichzeitig das Amtsblatt für den Stadtrat zu Markranstädt war, stand am Dienstag den 5. Mai 1908 auf der Seite eins folgende Anzeige.

Damit war die Gründung der Markranstädter Automobil Fabrik offiziell bestätigt. Ihr Gründer war der Oberingenieur Paul Hugo Ruppe, geboren 1879 als ältester Sohn von Berthold Ruppe, dem Inhaber der Firma „Ruppe u. Sohn“ in Apolda. Hugo Ruppe studierte an der Ingenieur Schule Ilmenau. Im Jahr 1902 trat er als Ingenieur in den väterlichen Betrieb ein.

Dort konstruierte er 1903 ein Motorrad, aber schon 1904 stellte

man den ersten Wagen nach seinen Konstruktionsplänen auf die Räder. Es war ein kleiner leichter Wagen mit einem luftgekühlten Motor, der Piccolo.

Zwischen Hugo Ruppe und seinen zwei Brüdern kam es wegen der Ausrichtung und Entwicklung des Betriebes zu Meinungsverschiedenheiten. Darauf hin verließ Hugo Ruppe 1907 das väterliche Unternehmen mit einem Stamm erfahrener Arbeiter. So kam es 1908 zur Gründung der Markranstädter Automobil Fabrik MAF.

Die Automobil Fabrik in der Ziegelstr Nr.: 12/14 wurde schnell aufgebaut. Es war von Anfang an eine reine Automobil-Fabrik. Dies war für die damalige Zeit außergewöhnlich. Denn die meisten Fahrzeughersteller kamen aus dem Maschinen, Apparate und Fahrradbau. Die MAF ist wahrscheinlich nach Horch in Zwickau die zweite Firma in Sachsen, die nur für die Autoproduktion errichtet wurde.

Wie die Werkhallen eingerichtet waren und welche Maschinenpark 1909 vorhanden war erfahren wir durch einen Bericht im Markranstädter Tageblatt vom Dienstag, dem 2. März 1909. Der hiesige Kaufmännische Verein mit dem Herrn Bürgermeister, einige Herren des Stadtrates, der Herr Amtsgerichtsrat und der Herr Schuldirektor besichtigten die MAF Autofabrik. Alle Herren waren von dem in kurzer Zeit geschaffenen neuen Industriezweig in Markranstädt beeindruckt.

Vom Konstruktionsbüro kommt man in den Werkzeugmaschinenraum, danach schließt sich eine 40m lange Halle für Schlosserei, Mechanik und Fertigmontage an. Dann folgt der Motorenbau und die Fertigmontage. Weitere Betriebsräume für Malerei, Schleiferei, Lackiererei, Sattlerei und Polsterer folgen. In einem besonderen Gebäude ist die Schmiede und der Rahmenbau untergebracht. In der Haupthalle befindet sich noch das Lager mit anschließender Galvanisier-Anstalt mit Schleiferei und Poliererei.

Die 40PS Lokomobile, die eine Dynamomaschine antreibt ist in einem extra Gebäude untergebracht. Die Kraftübertragung erfolgt elektrisch auf eine Anzahl von Elektromotoren, welche die Transmissionen antreiben. Seit Januar 1909 wird die Betriebskraft durch eine elektrische Fernleitung um ca. 60PS verstärkt. Das bebaubare Fabrikareal hat eine Größe von 15000m<sup>2</sup>.

Bisher sind ausgeführt: 1Gebäude 40m lang und 10m tief Büro und Werkzeugmaschinenraum  
Daran anschließend : 1Gebäude 80m lang und 14 m Tief Schlosserei; Montage, Malerei, Sattlerei etc.

Auf Blatt 162 des hiesigen Handelsregisters ist heute die Firma:

**Markranstädter Automobil-Fabrik,  
Hugo Ruppe in Markranstädt**

und als deren Inhaber der Oberingenieur **Paul Hugo Ruppe** in Markranstädt eingetragen worden.  
Angegebener Geschäftszweig: Herstellung und Verkauf von Kraftfahrzeugen und Kraftmaschinen für das Kleingewerbe.

Markranstädt, am 4. Mai 1908.

**Königliches Amtsgericht.**

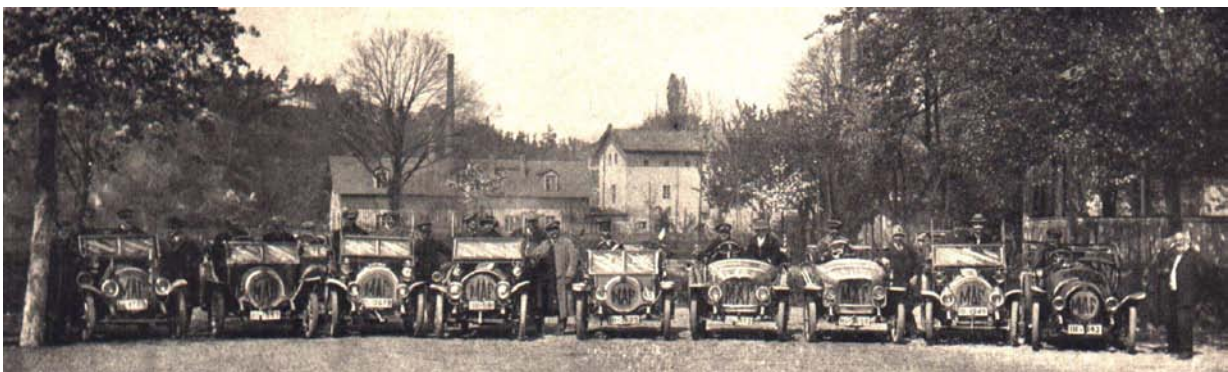
In einem separaten Bau mit 350 m<sup>2</sup> Grundfläche ist die Schmiede und der Rahmenbau untergebracht. Außer verschiedenen Nebengebäuden für Kraftanlagen, Klempnerei Garderoben und Lagerräume ist noch ein provisorisches Gebäude von 45m Länge und 13m Tiefe im Bau. Beschäftigt werden zu diesem Zeitpunkt 150 Mitarbeiter. Die hier wieder gegebene Beschreibung ist gegenüber dem original Text stark gekürzt, enthält aber die wesentlichen Fakten. Wörtlich werden aber die Maschinen und Ausrüstungsgegenstände aufgeführt.

Dank dieses Berichtes haben wir heute eine genaue Vorstellung, wie die MAF Autofabrik eingerichtet war. Es zeugt auch von der Weitsicht des Hugo Ruppe, die Fabrik den damaligen Möglichkeiten entsprechend neusten Stand der Technik auszurüsten. Auch hatte er alle Gewerke, außer der Gießerei, die für den Automobilbau zu dieser Zeit notwendig waren in seinem Unternehmen eingebracht. Auch von den Beschäftigten

muss jeder auf seinem Gebiet eine Fachkraft gewesen sein. Denn davon zeugt die gute Qualität der MAF Automobile, die bei vielen Zuverlässigkeitsfahrten unter Beweis gestellt wurde. Die von Hugo Ruppe entwickelten Motoren hatten alle Luftkühlung. Er bewies durch seine Konstruktionen gegen die Meinung von Fachleuten der damaligen Zeit, dass es möglich ist auch große Wagenmotoren mit Luftkühlung zu betreiben. Er brachte den Motoren durch konstruktive Maßnahmen eine gewisse Laufkultur bei. So waren die Motoren nur wenig lauter als Wasser gekühlte Motoren. In der Werbung wies man auch ausdrücklich darauf hin, dass sie sehr wartungsarm sind, weil im Winter kein einfrieren möglich ist. Obwohl es 1909 schon einige Generalvertretungen für MAF in Deutschland z.B. Hamburg und Dresden gab, war die beste Werbung der Marke das erfolgreiche Abschneiden bei Zuverlässigkeitsfahrten.

So führte die erste Fahrt dieser Art zum Verbandstag der deutschen Motorfahrervereinigung nach Bad Schandau. Am 19 Mai 1909 starteten um 19<sup>00</sup> fünf MAF von Markranstädt nach Dresden. Am nächsten Morgen schlossen sich noch vier MAF Wagen der Generalvertretung der MAF in Dresden an. Vereint ging es weiter nach Bad Schandau. Nach der Hauptversammlung am nächsten Tag, fuhren die neun MAF in die Böhmisches Schweiz. Am Freitag traf sich die Deutsche Automobil Vereinigung auf der Bastei, auch dort waren vier MAF Wagen aus Markranstädt dabei. Die große Herausforderung war aber die Auffahrt über Stock und Stein mit einer 25% Steigung auf den Kuhstall. Am nächsten Tag ging es wieder zurück nach Markranstädt. Alle Fahrzeuge fuhren die Strecke ohne einen Defekt. Das zeugt von der soliden Bauart der Fahrzeuge und ist auch der Beweis, dass luftgekühlte Motoren Dauerbelastungen vertragen.

Ueber die gesamte Anlage haben wir uns näher orientiert und geben nachstehend noch einige Zahlen. In dem Fabrik-Etablissement fanden Aufstellung: 30 Drehbänke, 6 Revolverdrehbänke, 8 Fräsmaschinen, 12 Bohrmaschinen, 10 Schleifmaschinen, 4 Stanz- und Stoßmaschinen, 3 Pressen, 2 Hobelmaschinen, 5 Holzbearbeitungsmaschinen, 60 Schraubstöcke, 10 Hobelbänke, 4 Schmiedeambosse, die eigene elektrische Kraft- und Lichtanlage umfasst 40 PS. Die Kraft-Übertragung von der Ver. Elektrochemischen Fabrik vorm. Levett & Findeisen und Dr. Hahn & Horn beträgt 500 Volt-Hochspannung 60 PS.



2

Vom 12. bis 14. August 1909 nahmen drei MAF an der Internationalen Tourenfahrt des MAC nach Eisenach teil. Wobei ein Wagen 1861 km absolvierte und den 1. Platz seiner Klasse belegte. Die anderen zwei Wagen fuhren je 1680 und 1565 km. Einer dieser Wagen musste wegen dem Verlust der Andrehkurbel ununterbrochen 24 Stunden laufen.

Im Verlauf von kaum zwei Jahren hat die Firma MAF bereits über 100 Fahrzeuge in Deutschland, England und Amerika verkauft.

### MAF- Wagen Type D 4

Auf der internationalen Zuverlässigkeitsfahrt nach Rothenburg o. d. T.



Führer: Gen.-Vertr. M.E. Kämpfe- Dresden.  
Ankunft an der Kontrollstelle in Hannover.

Silberne Medaille.

Trotz der vielen Sporterfolge, wobei auch der Beweis angetreten wurde, dass auch Wagen mit luftgekühlten Motoren konkurrenzfähig sind, und diese auch zu Verkaufserfolgen in vielen Ländern der Erde führte, kam das Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten. So musste 1911 Konkurs angemeldet werden.

Am kam es am 30. Mai 1911 beim hiesigen Kgl. Amtsgericht zur Versteigerung der MAF. Es wurden drei Gebote eingereicht, wobei das höchste Gebot der Kaufmann Mithoft im Auftrag einer am Vortag in Leipzig gegründeten GmbH abgab. Die Geschäftsführer der Gesellschaft sind die Herren Oberingenieur Hugo Ruppe und der Kaufmann Wilhelm Mithoft. Der Aufsichtsrat besteht aus sieben Herren. Gegenstand des Unternehmens ist weiterhin die Herstellung von Automobilen und Motoren. Die Gesellschaft wurde am 8. Juni vom Königlichen Amtsgericht bestätigt.

Die Firma  
firmiert künftig  
als:



Spezialfabrik für  
Vierzylinder-Automobile  
für alle Gebrauchszwecke mit  
Luftkühlung.



⌘ Internationale ⌘  
Zuverlässigkeitsfahrt  
nach Rothenburg o. d. T.  
im Mai 1910.



Die 3 MAF-Wagen

waren die kleinsten, aber die Fahrbedingungen für sie die schwersten!

Die ganze Fahrt war eine beispiellose Bravour-  
Leistung und ein Triumph der Luftkühlung!!!

Die 3 MAF-Wagen

gehören zu den wenigen, welche die ganze Fahrt  
nachweislich ohne jede Maschinenstörung beendeten.

Die MAF-Wagen wurden durch die  
Silberne Medaille ausgezeichnet.

≡ Viele andere glänzende Auszeichnungen und Anerkennungen. ≡

*Markranstädter Automobilfabrik*

vormals Hugo Ruppe & m. b. H.

Postkassenkonto Leipzig 15155  
Telegramm-Adresse: Maf Markranstädt  
Fernsprecher Nr. 16

Im Jahre 1911/12 brachte die MAF neue Automobile des Typ D und Motoren mit einer Leistung von 12 - 14 PS heraus. Diese Automobile gab es mit verschiedenen Radständen und

Karosserien. Darunter auch eine Ausführung als Lieferwagen. Es folgte bis 1914 noch die Typen F u G deren Motorleistung 15 -25 PS betragen.

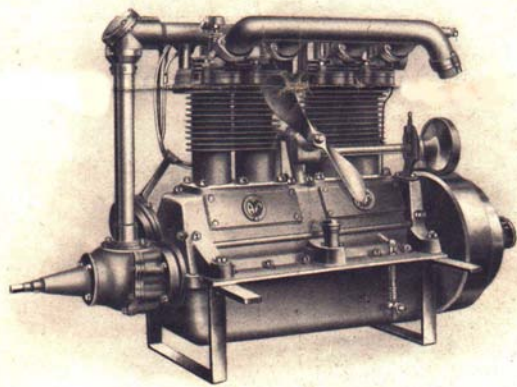
Via Regia Classic 2008

3

Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens hatte sich so gebessert, dass man auch wieder an motorsportlichen Wettbewerben teilnahm. Die dabei erreichten Erfolge trugen wesentlich dazu bei, den Verkauf der Fahrzeuge zu steigern.

Im Jahre 1914 stellte man den wohl besten von Hugo Ruppe in Markranstädt konstruierten Motor vor. Der Motor hatte 3400 ccm, Druckumlaufschmierung, hängende Ein- und Auslassventile, eine obenliegende Nockenwelle, die über eine Königswelle angetrieben wurde.

Der Motor hatte eine Leistung von 35 PS bei 2500 U/min, hatte selbstverständlich Luftkühlung und war für Last und Nutzfahrzeuge vorgesehen.



Mit Beginn des 1. Weltkrieges musste man die Fahrzeugproduktion auf Sanitäts- Feldpostautos und leichte Lastwagen umstellen. Es wurden auch Instandsetzungsarbeiten an anderen Fahrzeugmarken durchgeführt. Direktor Mithoft und Hugo Ruppe wurden schon am Anfang des Krieges zum Militär eingezogen.

Nach dem ersten Weltkrieg kehrte Hugo Ruppe nicht wieder nach Markranstädt zurück. Er ging zu Rassmussen nach Zschopau und überzeugte diesen von den Vorteilen des Zweitakt-Motors. Entsprechende Versuche hatte Hugo Ruppe schon in Leipzig unternommen. Vor dem ersten Weltkrieg hatte er sich schon einen Schwungradmagnetzunder patentieren lassen. Als erstes entstand ein Spielzeugmotor von 18ccm, der die in vielen Kinderzimmer vorhandenen Dampfmaschine verdrängen sollte. Der zweite war ein 118ccm, 1PS leistender Zweitakt-Fahrradhilfsmotor, der auf dem Gepäckträger montiert wurde „Das kleine Wunder“ DKW. So legte Hugo Ruppe mit seiner genialen Konstruktion einen der Grundstein für das einmal größte Motorradwerk der Welt.

Im Jahre 1921 verließ Hugo Ruppe die DKW-Werke, und gründete in Berlin die Berliner Kleinmotoren AG und die Bekamo AG. Dort schuf er ein Motorrad mit einem 129ccm Zweitakt- Ladepumpenmotor. Dieser Zweitakter war einer der leistungsstärksten seiner Zeit. Von 1925 bis 1929 hatte er eine Firma Kaehlert und Ruppe in Rumburg. Dort wurden die Bekamo-Motorräder weitergebaut. Danach betrieb er ein Konstruktionsbüro in Hainichen / Sachsen. Später lebte und arbeitete er in Festenberg/Schlesien, von wo er zu Ende des zweiten Weltkrieges 1945 flüchten musste. Er kam wieder nach Zschopau zurück.

Hugo Ruppe verstarb am 23 Januar 1949 verarmt in Zschopau.

Hugo Ruppe war ein hervorragender Konstrukteur der bedeutende Entwicklungen im Automobil und Motorradbau geschaffen hat.

Bei der MAF nahm man nach dem ersten Weltkrieg die Produktion der Vorkriegsmodelle wieder auf. Die Fahrzeuge wurden stetig weiterentwickelt, die Motorleistung gesteigert und auch neue Karosserievarianten gefertigt. Es wurde auch nach neuen Absatzmöglichkeiten gesucht. So konstruierte und baute man eine Straßenwalze sowie eine Zugmaschine für Landwirtschaft. Der Absatz dieser Fahrzeuge in großen Stückzahlen schlug aber fehl.

Tabelle der bis 1922 hergestellten Modelle	Typ	Baujahre 19...	Zyl. Zahl	Hub u. Bohr. mm	Zyl. Inh. ccm	Vent. Anord.	Ge- triebe	Radstand Spurweite mm	Ge- wicht kg	Max. Geschw.	Preis Mk.
	A 5/12	09/11	4	64/100	1328	EOI	3	2300/1150	-	50	-
	B 6/14	09/11	4	70/100	1540	EOI	3	2680/1150	-	55	-
	D 5/12	11/14	4	66/90	1192	EOI	3	2350/1200	550	60	3850,-
	D 5/14	12/22	4	68/90	1375	EOI	3	2350/1200	640	60	4200,-
	F 5/15	12/14	4	68/90	1375	FOI	3	2350/1200	680	60	5200,-
	G 6/18	13/22	4	72/96	1620	EOI	3	2800/1250	850	70	5600,-
	G 7/22	13/14	4	78/96	1840	EOI	3	2900/1250	875	75	6000,-
	G 8/25	14/22	4	78/110	2100	EOI	4	3000/1250	875	75	-
	K 14/35	20/22	4	86/150	3410	OHC	4	3200/1400	1300	95	-

Anmerkung: Die Modelle D 5/14 PS und F 5/15 PS gab es auch mit Radstand 2750 mm

4

Im Jahr 1921 kauften die Apollo AG Apolda die Markranstädter Automobilfabrik. Von diesem Zeitpunkt wurde der kleine Apollo 4/14 mit wassergekühltem Vierzylinder Viertaktmotor in Markranstädt gefertigt. Es waren zu dieser Zeit ca. 220 Mitarbeiter in Markranstädt beschäftigt, die im Jahr 300 bis 500 Autos bauten. Mitte der 20er Jahren geriet das Stammwerk in Apolda in Absatzschwierigkeiten. Die Produktion des kleinen Apollo 4/14 wurde wieder nach Apolda verlegt. In Markranstädt fertigte man noch Teile für das Stammwerk in Apolda. Im Jahre 1926 stellte man dann endgültig die Produktion von Autoteilen in Markranstädt ein.

So endete nach 18 Jahren die Produktion von Automobilen in Markranstädt.

Die Werkhallen übernahm 1927 die Firma Holzbearbeitungsmaschinen Paul Trommer. Nach 1945 wurde daraus die Firma VEB Mihoma. Es folgte VEB Standard (vorm Gaspari u Co.) und anschließend der VEB Trocknungsbetrieb bzw. ZBE Trocknungs- und Pelletieranlage. 2001 erwarb die Stadt Markranstädt die Gebäude und das Gelände in der Ziegelstraße.

Die Werkhallen stehen heute unter Denkmalschutz. Sie werden jetzt von der Freiwilligen Feuerwehr Markranstädt genutzt. In einem Seitengebäude ist der Modellbahn Verein Gotthardbahn und der Kinderfestverein untergebracht. Den vorderen Teil der Werkhallen nutzt der Markranstädter Oldtimerverein.

Im Jahre 1999 wurden nach langen Nachforschungen, zwei MAF Fahrzeuge von einem holländischen Automuseum erworben. Ein Fahrzeug vom Modell G 6/16 ist in privatem Besitz. Das andere Fahrzeug Baujahr 1910 mit der Produktions- Nr.547 kaufte die Stadt Markranstädt.

Zurzeit restauriert der Markranstädter Oldtimerverein in mühevoller Kleinarbeit dieses Fahrzeug. Das Ziel ist es das Fahrzeug anlässlich des 100. Gründungstags der MAF im restaurierten Zustand der Öffentlichkeit vorzustellen.

Dem Markranstädter Oldtimerverein sind 10 MAF Modelle im In- und Ausland bekannt. Vom toprestaurierten im Musée national de l'Automobil in Mulhouse in Frankreich (Sammlung der Brüder Schlumpf) bis zum vollkommen zerlegten MAF in Luxemburg (inzwischen auch original restauriert) .



MAF Typ D / Restauriert vom Markranstädter Oldtimerverein

