

NDB-Artikel

Slevogt, Karl Joachim Automobilkonstrukteur, * 29. 12. 1876 Sparneck (Fichtelgebirge), † 6. 9. 1951 Weilheim (Oberbayern). (evangelisch)

Genealogie

V →Karl Joachim, Forstmeister in Mittweida;

M N. N.;

• Eggenberg b. Graz 1909 Josefine Engelbrecht (1891–1940);

2 S, 1 T.

Leben

S. besuchte die Schule bis zur Obersekunda-Reife und studierte anschließend im Technikum Mittweida (Sachsen) Maschinenbau. 1899 trat er in die Automobilfirma Cudell & Co. in Aachen ein und konstruierte 1903 einen Vierzylinder-Motor mit Ventilen im Zylinderkopf. Bei dem böhm. Unternehmen „Laurin & Klement“ (gegr. 1899) baute S. seinen ersten Vierzylinder-Motor und das erste Automodell der Firma, mit dem er als Fahrer 1906 beim Semmering-Rennen startete. 1908 entwickelte S. bei →Johann Puch (1862–1914) in Graz einen Motor mit oberliegender Nockenwelle, der bei den „Prinz Heinrich-Fahrten“ eingesetzt wurde und 1909 mit 130 km/h einen österr. Geschwindigkeitsrekord aufstellte. 1910 übernahm S. die technische Leitung bei „A. Ruppe & Sohn“, 1911 wechselte er zur „Apollo AG“ in Apolda (Thüringen). 1913–24 Direktor und Vorstand, erzielte S. hier seine größten Erfolge im Automobilsport. Er sorgte für einen völligen Wandel im Typenprogramm der Firma, indem er erste kleine Sportwagen mit kopfgesteuerten Ein- und Zweiliter-Vierzylinder-Motoren fabrizierte. Diese brachten ihm Erfolge z. B. 1911 bei der Internationalen Woche in Ostende (Sieg in d. Ein-Liter-Klasse), 1912 in Frankreich (gegen Bugatti, ebenfalls Sieg in d. Ein-Liter-Klasse) und im nationalen Sport (ADAC-Reichsfahrt 1921; Solitude b. Stuttgart 1922/23, Klassensieger 1,5 Liter). Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung|1911 in Berlin leitete S. die Ära des dt. Kleinwagens als vollwertiges Automobil ein. Sein Fahrzeug war ein offener Viersitzer mit einem 1,77 Liter-Vierzylinder-Motor mit 16 PS Leistung und einem Dreiganggetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 70 km/h, der Preis bei 4800 Mark. Mit mehr als 1000 Stück wurde es 1912–25 der meistgebaute Wagen von Apollo. 1920 stellte S. auf der „Opel-Bahn“ in Rüsselsheim einen Schwingachswagen vor. Nachdem er bei einem Rennen auf der Berliner Avus 1923 Zweiter in der kleinsten Einliter-Klasse geworden war, erregte er 1924 mit einem Stromlinienwagen Aufsehen. Dennoch ging die Firma Apollo in Konkurs, und S. arbeitete 1924–28 im Automobilwerk der „Selve AG“ in Hameln/Weser an

deren Motoren und an einem sechssitzigen Zweiliter-Vierzylinder-Wagen mit 40 PS. Danach beendete er seine Tätigkeit in der Autoindustrie. 1931 führte S. auf der Avus einen selbst entwickelten und gebauten Dreirad-Pkw mit 200 ccm-Motor vor, der bei 60 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit nur 4,25 Liter Benzin verbrauchte. Danach konstruierte er Zweitakt-Motoren mit Benzin-Einspritzung und einen 350 ccm-Kleinwagen. Bereits seit 1908 widmete sich S. der Organisation des aufstrebenden dt. Automobilsports, bis 1924 als Sportleiter des ADAC-Gaues Thüringen, 1912-14 im Gesamtvorstand des ADAC, 1926-33 als Mitglied des Haupt-Sportausschusses und des Verwaltungsrates. Er verfaßte die Ausschreibungen für große Sport- und Gebrauchswert-Prüfungen nach seiner „Slevogt-Formel“.

Werke

Ein konstruktiver Btr. z. Wahl d. Nockenform, in: Automobiltechn. Zs. 42, 1939, S. 376 ff.;

Autobiogr., 1951 (*ungedr. Ms. in Fam.bes.*);

- Patente:

Walze mit schwenkbaren Armen als Hilfe im Gelände, DRP 290618, 1915, u. 304229, 1917.

Literatur

Apoldaer Tagebl. 65, 12.3.1912;

ebd. 66, 24.9.1913;

ebd. 73, 19.4.1920;

ebd. 77, 3.12.1924;

Automobiltechn. Zs. 39, 1936, S. 635 (P).

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Slevogt, Karl“, in: Neue Deutsche Biographie 24 (2010), S. 500-501 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
