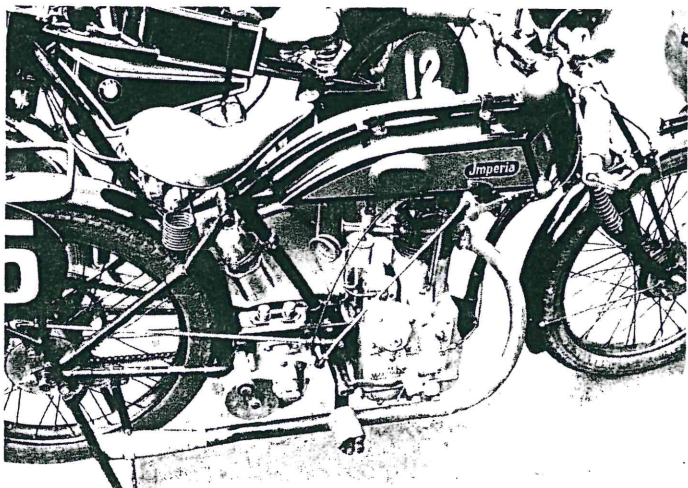


# Die Tragödie von Imperia

Ernst Loof, in den dreißiger Jahre mehrfacher deutscher Meister bei Straßen- und Bergrennen, aber auch als Techniker sehr erfolgreich, hatte wieder ein Rennen mit seiner 348-cm<sup>3</sup>-Imperia-„Python“ gewonnen. Tausende jubelten ihm zu, und doch war damals – man schrieb 1935 – dieser große Fahrer und Techniker deprimiert. Weil er schon wußte, daß trotz aller Erfolge die Tage der Imperia-Werke Aktiengesellschaft in Bad Godesberg gezählt waren. Der sportbegeisterte Dr.-Ing. Rolf Schrödter, Chef dieser Motorradfabrik, hatte mehr in den Rennsport, vor allem aber in neue revolutionäre Konstruktionen gesteckt, als das verhältnismäßig kleine Werk verkraften konnte. Und nun ging es dem Ende zu; zum Torschluß bei einer Firma, die besonders in Sportkreisen einen hervorragenden Ruf besaß.

Gegründet wurde Imperia 1923 in Köln-Kalk von Dr. Becker, der auch an anderen Kölner Motorradmarken wie K.M.B. beteiligt war. Die ersten Maschinen hatten typisch englische Fahrgestelle und Einbaumotoren von Blackburne, JAP, Bradshaw und MAG. Kaum waren sie fertig, stieg die Firma auch schon großzügig in den Sport ein. Wie im Jahr 1924 beim

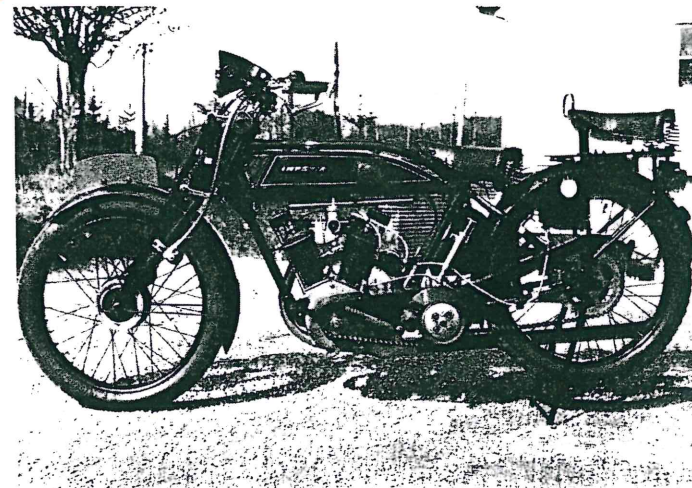


*Diese 1925 gebaute 346-cm<sup>3</sup>-Imperia stammte noch aus der Produktion in Köln-Kalk. Der ölgekühlte Motor wurde von Bradshaw in England konstruiert.*

Avus-Rennen in Berlin, wo es im Programm zwei 249-cm<sup>3</sup>-Maschinen mit Ernst Zündorf und Richard Rau, drei 349er Imperias mit Erich Pätzold, Harry Herzogenrath und Martin Heide sowie Imperia-MAG-Maschinen von 499 cm<sup>3</sup> mit dem später berühmten Bugatti-Autorennfahrer Ernst-Günther Burggaller und mit Robert Oberdörfer gab. Nicht genug damit, fuhren Herzogenrath und Adam Schumacher auch V-Zweizylindermaschinen von 749 cm<sup>3</sup> und Ernst Zündorf eine 998er V-Zweizylinderversion mit MAG-Motoren in diesem Rennen. 1925 waren auch Emil Hobelmann und Hans Soenius, ebenfalls sehr bekannte Rennfahrer, im großen Werksteam von Imperia. Karl Frentzen kam 1926 dazu, bald darauf auch Willi Ehrlenbruch.

Ein sehr großes Werksteam also, obwohl die Fahrer nicht wie 1975 bezahlt wurden und die Kosten zum Großteil selbst tragen mußten. Sie bekamen die Rennmaschinen, einige im Werk tätige auch Spesenvergütungen – und eine Erfolgsprämie, wenn es gut ging. Trotz allem kostete dieser Rennstall sehr viel Geld, und 1926 konnte Becker – auch mit der K.M.B. – nicht mehr weiter. Die K.M.B. ging in den „Motorradfabrikenhimmel“, die Imperia

*Motosacoche (MAG) in Acacias bei Genf lieferte viele Motoren an Imperia, zwischen 1924 und 1926 auch diesen 496-cm<sup>3</sup>-Zweizylinder mit wechselgesteuerten Ventilen.*



wurde von der Familie Schrödter in Bad Godesberg übernommen. Genauer: von der Bad Godesberger Maschinenfabrik „Rheinland“ (Inhaber Dr.-Ing. Rolf Schrödter und Felix Schrödter), die ihren Namen nunmehr auf „Imperia Fahrzeugwerke GmbH“ änderte, wobei sich alle Anteile im Schrödterschen Familienbesitz befanden.

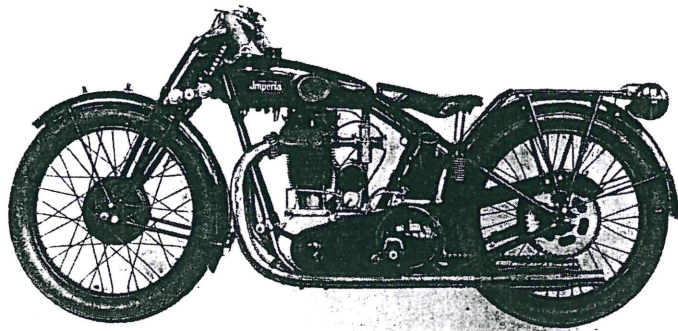
## „Imperia-Sport“ brachte neuen Schwung

Inzwischen fuhren auch zahlreiche Privatfahrer in Köln-Kalk gebaute Maschinen bei Rennen, wie Jupp Wenzel, Erich Göhler, Fritz Klütsch, Moritz Rosenbaum, Max Scharrenbroich und auch der berühmte Kölner „Kolben“-Krämer. Aus vorhandenen Teilen stellte man in Bad Godesberg noch einige dieser Modelle, größtenteils mit V-Zweizylinder-MAG-Motoren von 496, 596 und 746 cm<sup>3</sup> her. Dann kam – es war 1929 – die neue, moderne 496-cm<sup>3</sup>-„Imperia-Sport“, inzwischen von Schrödter konstruiert, als Einheitsmodell auf den Markt; sie fand bald viele Kunden. Alle anderen Modelle wurden aufgegeben, zumal auch deren Fahrgestelle veraltet waren. So hatte z. B. die neue „Sport“ den modernsten MAG-ohv-Doppelauspuff-Motor und auch schon einen schönen Satteltank. Ihre Leistung betrug 22 PS bei 5000 U/min. 1930 erschien die prächtige „Rheingold“ mit dem 678er V-Zweizylinder-ohv-Motor von JAP und die „Berggeist“, eine 596-cm<sup>3</sup>-Einzylindermaschine mit dem wechselgesteuerten MAG-Motor dazu. Damals kam von Standard in Ludwigsburg der tüchtige, in Niederländisch-Indien geborene Rennfahrer und Konstruk-

teur Ing. A. F. Dom zu Imperia; ihm folgten bald darauf auch die hervorragenden Rennfahrer Ernst Loof, Wilhelm Schminke und Otto Schanz. Schminke aus Weimar war ein Schüler von Ing. Dom, der ihm vorher Standard-Werksrennmaschinen mit MAG-Königswellenmotoren zur Verfügung gestellt hatte und auch Otto Schanz war ein hervorragendes Talent. Tragisch, daß er später in Schleiz tödlich verunglückte, und auch Schminkes Laufbahn wurde durch einen Zusammenstoß mit einem Lastwagen vorzeitig beendet.

1930 kam es zu einer Reorganisation bei Imperia. Aus der „Imperia Fahrzeugwerk GmbH“ wurde die „Imperia-Werk AG“. Gründer dieser AG waren nicht nur die Brüder Schrödter, sondern auch deren Mutter und Gisela, geb. Bülow. Das Grundkapital, zu dem Werksanlagen usw. gehörten, betrug 300 000 RM, die Reservefonds I und II bezifferten sich auf 42 000 Reichsmark. Auch Max Scharrenbroich, Kaufmann und Rennfahrer aus Bonn, besaß Anteil an dieser 1931 nochmals reorganisierten Firma, ferner der Düsseldorfer Kraftfahrzeughändler Philipp Müller, Ludwig Schneider und zwei weitere bekannte Rennfahrer, Ralph Roese und Willi Ehrlenbruch. Scharrenbroich trat aus und bekam so viele Imperia-Maschinen und Teile, daß er mit diesen ein Geschäft in Bonn eröffnete. Ähnlich war es übrigens 1935 nach dem Torschluß, als die Firma Philipp Müller die Imperia-Lagerbestände übernahm. Ralph Roese, bis dahin einer der erfolgreichsten BMW-Privatfahrer, sollte 1935 neben Ernst Loof die neuen sensationellen Imperia-Zweitaktrennmaschinen





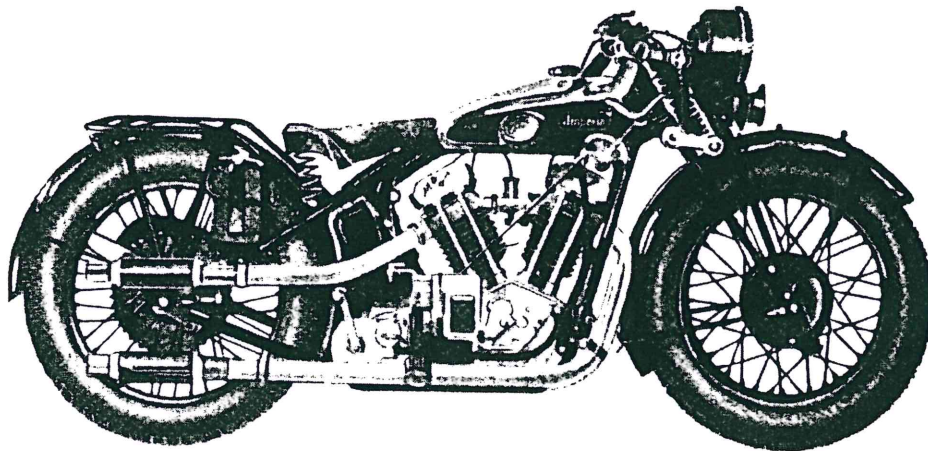
Als Dr.-Ing. Rolf Schrödter Imperia erwarb und die Produktion nach Bad Godesberg verlegte, entstand dort als erstes Modell diese rassige kopfgesteuerte 497-cm<sup>3</sup>-Einzylinder-Sportmaschine mit Doppel-auspuff von MAG.

fahren – es kam nie mehr dazu. Rennen fuhr er auch mit BMW-Sportwagen; nach dem Krieg verunglückte er bei einem Straßenunfall tödlich.

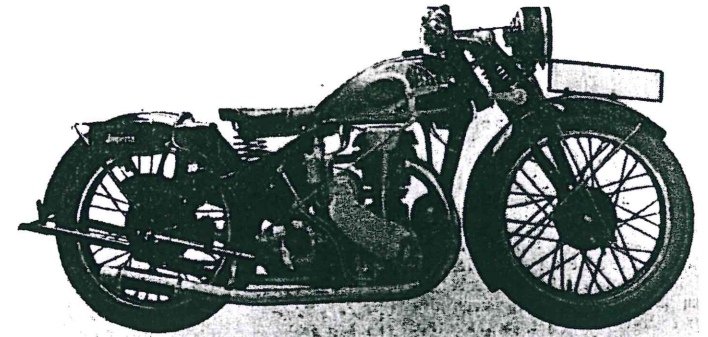
#### Mit „Python“-Einbaumotoren von Rudge

Dipl.-Ing. Arthur Dom konstruierte 1931 neue, sehr sportliche und gute Fahrgestelle für Imperia. In diese kamen nunmehr hauptsächlich englische 348er und 498er Vierventil-ohv-Einzylindermotoren von Rudge, unter dem Namen „Python“ als Einbaumotoren geliefert und damals sogar auch von Zündapp eingebaut. Prächtige, schnelle und zuverlässige Motoren, die von Dom und später von Ernst

Loof „frisirt“ und sehr erfolgreich bei Rennen eingesetzt wurden. Das waren auch die Modelle der Werksfahrer Schanz und Schminke. Typisch für sie die ziemlich hoch gelegenen Lenkstangen und tiefliegenden Sättel; eine von Ing. Dom bevorzugte Bauweise. Selbstverständlich gab es auch „normale“ Sportmodelle, die in Kleinserien gebaut wurden und guten Absatz fanden. Die damaligen Imperia-Fahrwerke und zum Teil gummi-gefederten Vordergabeln gehörten zu den besten am Markt. Kein Wunder, daß auch viele Privatfahrer auf Imperia-Fahrgestelle Wert legten. Rennmaschinen wie auch serienmäßige Sportmodelle gab es auch mit Fußschaltung für die ebenfalls von Rudge stam-



1929 kam Imperia mit einer modernen kopfgesteuerten V-Zweizylindermaschine heraus, deren 676-cm<sup>3</sup>-Motor von JAP in London stammte. Sie trug den Namen „Rheingold“.



Von Rudge in Coventry gelieferte „Python“-Einbaumotoren wurden ab 1930 von Imperia in verschiedenen Ausführungen verwendet. Alle hatten vier obengesteuerte Ventile und waren schnell und rassig. Hier eine 1932 gebaute 347-cm<sup>3</sup>-Imperia mit „Python“-Motor.

menden Vierganggetriebe. Auf Imperia-Rennmaschinen mit den kleinen vierventiligen 248er „Python“-Motoren waren einige Fahrer ebenfalls erfolgreich.

Die Liste bekannter deutscher Rennfahrer, die bis 1935 auf Imperia fuhren, ist sehr lang: Otto Kohfink (Werksfahrer), Sebastian Roth, Gerd in der Elst, die Brüder Buttler aus Bötrop, Otto Brindl, Ermer, Hartmann, Colle, Steiner, Kahrmann, Lottes, Schlotterbach, Kate. 1933 kam, buchstäblich mit einem 348-cm<sup>3</sup>-Rudge-(Python)-Motor unter dem Arm, ein junger, baumlanger Engländer zu Schrödter und bat um ein Rennfahrgestell. Er bekam es und wurde später, allerdings viel später, einer der besten Fahrer der Welt: Fergus Anderson! Seine Kenntnisse der deutschen Sprache waren gleich „Null“, und da weder Dr.-Ing. Schrödter noch Ernst Loof Englisch sprachen, mußte ein Lehrling der Fahrradabteilung als Dolmetscher einspringen. Auch er wurde später ein hervorragender Rennfahrer: Hein Thorn-Prikker. Allerdings erst, als bei Imperia keine Motorräder mehr gebaut wurden. Und auch keine Fahrräder.

Dipl.-Ing. Dom zog sich 1933 vom Rennsport zurück. Als Ausländer und Jude konnte er keine Lizenz als Rennfahrer mehr bekommen. Inzwischen hatte Ernst Loof nicht nur zahlreiche Rennen gewonnen, sondern auch die Leitung der Rennabteilung in Bad Godesberg übernommen. Sie war klein, aber jede Maschine, die dort entstand, war erstklassig.

Die „Butter auf dem Brot“ brachten die Serienmodelle mit „Python“-Sportmotoren, ferner eine 498-cm<sup>3</sup>-Einzylindermaschine mit wechselgesteuertem MAG-Motor, die 678-cm<sup>3</sup>-V-Zweizylinder-ohv-Maschine mit JAP-Motor, 1933 ersetzt durch eine 848-cm<sup>3</sup>-V-Zweizylinder mit einem neuen (von Le Vack noch konstruierten) sv-Motor von MAG,

sowie Zweitakter, deren 146er und 198er Villiers-Motoren später durch solche von Bark ersetzt wurden.

#### Nach 1933 keine ausländischen Motoren mehr

Besser waren diese nicht, aber nach 1933 war es fast unmöglich, ausländische Einbaumotoren einzuführen. So kam es zu einer engen Verbindung zwischen Bark in Dresden, der Nachfolgefirma von Kühne, mit Imperia. Es waren diese Einfuhrschwierigkeiten, die – indirekt! – zum Untergang der Imperia-Werke in Bad Godesberg führten. Die damaligen deutschen Einbaumotoren waren mit wenigen Ausnahmen nicht einmal zum „Frisieren“ geeignet und vollkommen ohne Chancen gegenüber der englischen und italienischen Konkurrenz. So kam es, daß auch JAP-Einbaumotoren aus England und Schweizer MAG-Motoren immer seltener wurden und deren Vertretungen schließen mußten. Bark entwickelte im Auftrag von Dr.-Ing. Schrödter seitengesteuerte und obengesteuerte 348er und 496er Einzylindermotoren für die Serienproduktion, doch ließen sie in bezug auf Leistung, Zuverlässigkeit und Preis viele Wünsche offen.

Direkt katastrophal war die Situation bei den Rennmotoren, da man hier ja gegen die großen und mächtigen Rennställe von BMW, DKW und NSU – von ausländischen Firmen wie Norton, AJS, Excelsior, Moto Guzzi etc. ganz abgesehen – kämpfen mußte. Dieser Situation sah sich Dr.-Ing. Schrödter bereits 1933/1934 gegenüber, zumal der von Loof hervorragend „frisirte“ Python-Rennvierventiler schon schwer zu bekommen war und außerdem, da er seit 1931 werksseitig nicht weiterentwickelt wurde, mit seinen PS auch nicht mehr an der Spitze lag. Imperia stand



oder fiel mit dem Sport, zumal die anderen Modelle, die kleinen Zweitakter eingeschlossen, bestenfalls guter Durchschnitt waren und keine bemerkenswerten Profite einbrachten. Die Zweitakter waren billig, aber eine Firma wie Imperia konnte nie gegen die Zweitaktermacht von Firmen wie DKW (Auto Union) ankommen.

Es gab deshalb auch nicht viel Geld in den Kassen von Imperia, als Dr.-Ing. Schrödter sich selbst ans Reißbrett setzte und eigene Motoren und Fahrzeuge entwarf. Bark in Dresden half, da Imperia nicht für den Motorenbau eingerichtet war und nicht einmal einen modernen Bremsstand besaß. Aber auch bei Bark fehlten Erfahrungen mit Rennmotoren. Die „normalen“ Viertakter dieser Firma waren Durchschnittsware und beruhten mehr oder weniger auf dem 1925 erstmals von Franz Gnädig konstruierten 346-cm<sup>3</sup>-ohv-Kühne-Einbaumotor. Der Chef, Ing. Bark, tat sein Möglichstes, aber Erfahrungen mit „heißen“ Motoren lassen sich nicht kaufen. Und heiß waren und wurden diese Schrödterschen Neukonstruktionen.

#### Sensationeller Imperia-Rennmotor

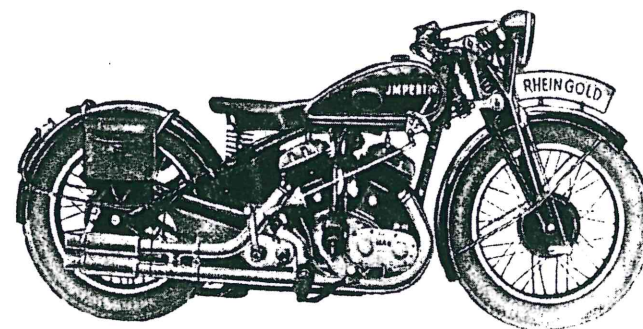
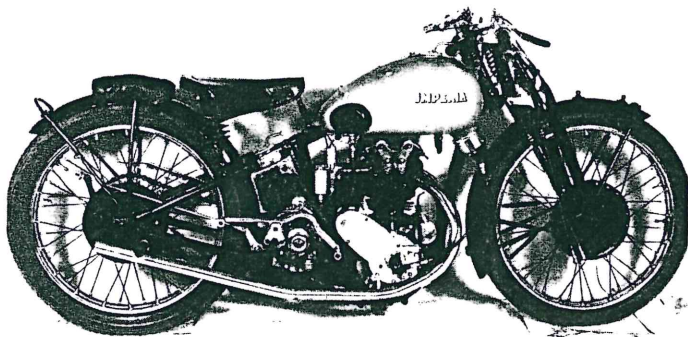
Die sensationellste war ein 348-cm<sup>3</sup>-Rennmotor mit gegenläufigen Kolben, der nach einem Junkers-Patent gebaut wurde. Er hatte – wo sonst der Zylinderkopf ist – ein zweites Kurbelgehäuse; die beiden Kolben trafen sich (grob ausgedrückt) in der Zylindermitte, wo sich auch die einzige Zündkerze befand. Der untere Kolben steuerte den Gaseinlaß, der obere den Gasaustritt. Dazwischen lag eine Druckausgleichskammer; am oberen Kurbelgehäuse, dessen Kurbeltrieb durch eine außenliegende Kette mit dem unteren verbunden war, befand sich nicht nur der Magnet, sondern auch ein Kompressor. Der Motor

hatte 57 mm Bohrung und 2 x 68 mm Hub. Er wog 40 kg und besaß – theoretisch – eine Literleistung von 120 PS. Mit Alkoholbetrieb!

Das war die Situation Anfang 1935, als die FIM (Federation Internationale Motocyclist) eine Änderung in den Bestimmungen für Straßenrennen bekanntgab. Eine Änderung, die den Betrieb mit alkoholhaltigen Betriebsstoffen bei diesen Rennen verbot. Unter großen finanziellen Opfern wurde der erste – luftgekühlte – Motor konstruiert und entwickelt; Ernst Loof sollte ihn auf der Eilenriede fahren. Aber im Training zeigte sich schon: Der ohnehin komplizierte, hochtourige Motor litt unter zu hohen Kolbentemperaturen. Bei Bark am Bremsstand lief er noch auf Alkohol und war gut, hier verwendete man schon das neuerdings vorgeschriebene 50/50-Benzin-Benzol, und das konnte die hohen Temperaturen nicht herunterdrücken. Dazu kam die Verringerung des Kühlwindes für den notwendigerweise hochgebauten Motor durch die Beine des Fahrers und die ständige Notwendigkeit, mit jedem Pfennig zu rechnen.

Ernst Loof fuhr auf der Eilenriede den alten 348-cm<sup>3</sup>-Python-Motor und dann direkt zu Bark nach Dresden, um den neuen Motor wenigstens für das kommende Avusrennen fertigzubekommen. Den Motor, an dem Imperias Schicksal hing. Mit nicht weniger als 18 verschiedenen Zylindern und 8 differierenden Gebläsebauarten war man dort am Bremsstand, als halb Deutschland auf die sensationelle neue 348er Imperia-Zweitakt-Kompressor-Rennmaschine bereits beim Training auf der Avus wartete. Dann kam sie. Mit einem stark ermüdeten und erschöpften Ernst Loof, mit Dr.-Ing. Schrödter, Ing. Bark und einigen anderen Fachleuten. Es gab Mühe, bis sie ansprang. Als die neue Imperia-Rennmaschine dann doch endlich aufheulte, brach sie

*Hervorragend waren auch die 347- und 497-cm<sup>3</sup>-„Python“-Rennmotoren in den erstklassigen Imperia-Fahrwerken. Mit diesen von Dipl.-Ing. A. F. Dom geschaffenen Rennmaschinen errangen Fahrer wie Ernst Loof, Otto Schanz, Wilhelm Schminke, Otto Kohfink, Hein Thorn-Priker, Erwin Aldinger u. a. viele Meisterschaften und Siege.*



*Die Imperia „Rheingold“ wurde 1932 umkonstruiert und erhielt nunmehr einen seitengesteuerten V-Zweizylindermotor von 846 cm<sup>3</sup> von MAG (Motosa-coche).*

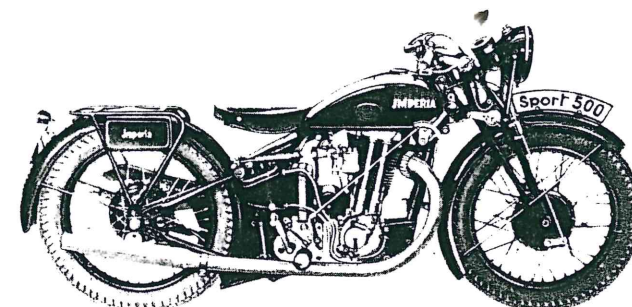
sicherlich alle Lärmrekorde. Immer wieder gab es Defekte: Kolben, Kerzen, Kompressoren. Durch den hochgebauten, kopflastigen Motor stand es auch mit der Straßenlage nicht zum besten. Nacharbeit half nichts, und als die Fahrer am Sonntag zum Avusrennen antraten, blieb die „Neue“ zugedeckt in der Ecke – Ernst Loof fuhr wieder die altbewährte 350er mit dem Python-Motor. Zum letzten Male. Er wußte, daß der Traum von der neuen Zweitaktkonstruktion ausgeträumt, das Schicksal von Imperia besiegelt war. Nur ein Umbau auf Wasserkühlung hätte vor allem die ständig auftretenden thermischen Probleme gelöst. Aber dafür gab es kein Geld. Um so weniger, als die komplizierte und aufwendige Konstruktion in diesem Falle ganz umkonstruiert hätte werden müssen. Bei Schrödter hatte man für diese Maschine und deren Renneinsatz im Jahre 1935 die Kosten für zwei Fahrer – Ernst Loof und Ralph Roeser – auf 77000 RM veranschlagt. Beim Avusrennen war dieser Betrag bereits verbraucht, ohne daß man überhaupt an den Start kam.

Solange der Motor lief, war er „unschlagbar“. Nur lief er selten einwandfrei und wenn, dauerte dies nicht einmal eine einzige Runde auf der Avus.

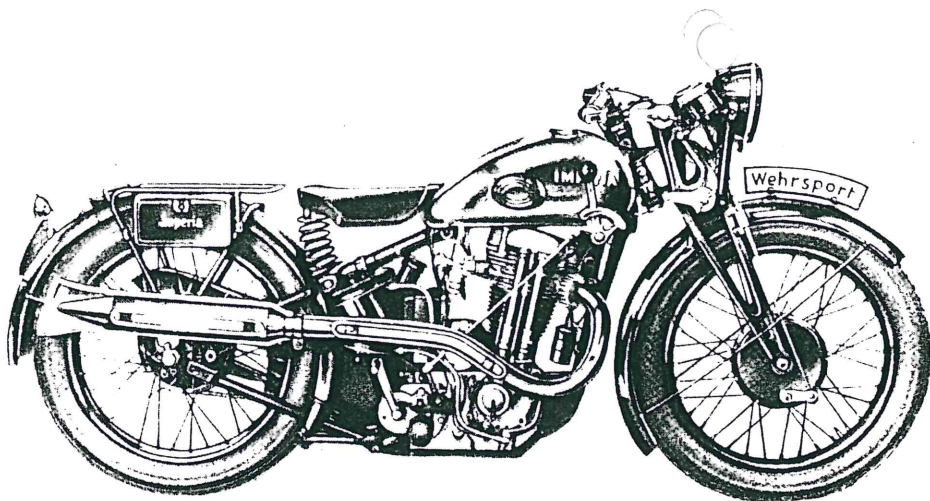
#### Letzter Versuch: Tandem-Motor

Bald darauf mußte Imperia den Motorradbau aufgeben. Zum großen Bedauern vieler Motorradfahrer, zumal man dort rassige und gute Motorräder gebaut hat. Loof fuhr noch die alten 348er und 498er Imperia-Python-Rennmaschinen und zog sich Ende 1935 vom aktiven Rennsport zurück. Dann ging er zu DKW und BMW, baute nach 1945 die Veritas-Rennwagen, kehrte zu BMW nach München zurück und starb, erst 48 Jahre alt, 1956 an einer Gehirnhautentzündung. Ein tragisches Ende für den in Halberstadt geborenen hervorragenden Rennfahrer und Techniker. Es war aber nicht allein diese 348-cm<sup>3</sup>-Rennmaschinenkonstruktion, die zum Zusammenbruch bei Imperia führte. Dr.-Ing. Schrödter schuf nämlich gleichzeitig andere, ungewöhn-

*Als Imperia englische Einbaumotoren nicht mehr einführen durfte, wurden vornehmlich deutsche Bark-Motoren verwendet. Wie 1934 bei dieser „Sport 500“ mit kopfgesteuertem 449-cm<sup>3</sup>-Einzylindermotor von Bark*







Von Bark kam auch dieser kopfgesteuerte 346-cm<sup>3</sup>-Motor, der 1936 in die Imperia-„Wehrsport“ eingebaut wurde.

liche und daher in der Entwicklung keinesfalls billige Konstruktionen. Nicht nur Motorräder, sondern auch kleine Sport- und Rennwagen. Als Serienmotorrad hatte er eine sensationelle 498-cm<sup>3</sup>-Zweitakt-Zweizylindermaschine mit einem quergestellten Boxermotor vorgesehen. Mit 65 mm Bohrung, 75 mm Hub und – bei Bark am Prüfstand – 27 PS bei 5000 U/min. Es handelte sich hier nicht um einen Gegenläufer, sondern um einen Tandemmotor, der eine nur einmal gekröpfte Kurbelwelle und damit gleichlaufende Kolben besaß. Der Motor arbeitete mit Gebläseladung sowie Umkehrspülung mit Spülluft-Vorlagerung und besaß ein angeblocktes, vollautomatisches Trilok-Strömungsgetriebe, das über eine Kardanwelle das Hinterrad antrieb.

Diese prächtig aussehende und ganz unorthodoxe Imperia hatte alles: einen „einfachen“ Zweitaktmotor, einen komplizierten Antrieb, ein schnittiges Fahrgestell und dazu auch Ate-Öldruckbremsen mit 250 x 300 mm Bremstrommeln. Der Motor war, nach Angabe des Konstrukteurs, außerordentlich unempfindlich und widerstandsfähig auch bei Dauervollast. Schrödter hoffte, diese Konstruktion mit Viergang-Schaltgetriebe für 1550 RM und mit dem vollautomatischen Trilok-Getriebe für 1675 RM herstellen zu können. Es kam aber nicht mehr dazu. Auch bei dieser Konstruktion wären noch wichtige Entwicklungsarbeiten bis zur Serienreife notwendig gewesen. Aber dafür gab es kein Geld mehr, und so blieb diese Sport-Imperia mit

einem vollautomatischen Getriebe auch nur ein ... Traum.

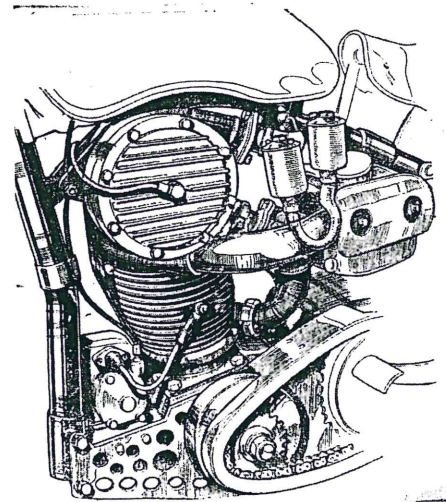
Nicht der letzte Traum in Bad Godesberg. Warum nicht vom Staat die nötigen Mittel zum Bau der Rennfahrzeuge bekommen? Ähnlich wie dies im Falle von Mercedes und der Auto Union geschah? Mercedes und Auto Union bauten große Rennwagen, Imperia dagegen Rennmotorräder und kleine 748-cm<sup>3</sup>-Rennwagen. Dr.-Ing. Rolf Schrödter wandte sich deshalb an die Reichsregierung mit der Bitte, im nationalen Interesse seine Tätigkeit zu unterstützen und Zuschüsse für den Rennfahrzeugbau zu gewähren. Umsonst.

#### Dr.-Ing. Schröders große Pläne

Mit Absicht schrieb ich nicht Rennmotorräder, sondern „Rennfahrzeuge“. Weil Dr.-Ing. Rolf Schrödter, trotz der verhältnismäßig beschränkten Mittel, zur gleichen Zeit – das heißt 1934/1935 – auch Sport- und Rennwagen mit neuen, von ihm konstruierten 748er Dreizylinder-Zweitakt-Sternmotoren konstruierte und – als Prototypen – auch gebaut hat. Diese sensationellen Motoren besaßen, wie das neue 498-cm<sup>3</sup>-Motorrad, Umkehrspülung und Vorverdichtung. Sie sollten in Sportfahrzeugen wie auch in Rennwagen mit Stromlinienkarosserien verwendet werden, wobei der bekannte Stromlinienkarosserie-fachmann Freiherr von Koenig-Fachsenfeld in Verbindung mit der TH Darmstadt zahlreiche Karosserien entwarf. Diese Versuche ver-

schlangen viel Geld. So kam es auch, daß die ersten Prototypen nicht mit dem neuen Schröderschen Zweitakter, sondern mit dem bekannten 996-cm<sup>3</sup>-ohv-V-Zweizylindermotor von JAP ausgerüstet waren. Der Zweitaktmotor wurde zwar – auch bei Bark in Dresden – für Imperia gebaut, seine Entwicklung war aber noch nicht beendet, als das Godesberger Werk die Tore schließen mußte. Man hatte von diesem Motor 40 PS erwartet und diese auch – kurzfristig am Prüfstand bei Bark – bekommen. Einsatzfähig war er aber nicht, als man die weitere Entwicklung der kleinen deutschen Sport- und Rennwagen einstellen mußte.

Dr.-Ing. Rolf Schrödter, der 1982 seinen 90. Geburtstag in seinem Heim in Bad Godesberg-Mehlem beging, hatte gute Absichten mit dem Bau von neuen deutschen Sport- und Rennfahrzeugen. Sein Fehler war, daß er zuviel riskierte. Weil er, obwohl ihm nicht genügend finanzielle Mittel zur Verfügung standen, zu viele und teilweise zu ungewöhnliche Konstruktionen auf einen Schlag auf den Markt bringen wollte.



Dieser Motor besiegelte 1935 die Tragödie der Marke Imperia, als ihr Chef Dr.-Ing. Rolf Schrödter diese sensationelle Zweitaktkonstruktion mit 348 cm<sup>3</sup> Hubraum, zwei gegenläufigen Kolben, einer Kerze und auch einen Kompressor zu Papier und dann unter großem Aufwand und Zeitdruck auch zum Laufen brachte. Bevor dieser deutsche Rennzweitakter – er leistete mit Alkoholbetrieb 38 PS! – mit Ernst Loof im Sattel zum Einsatz kam, mußte das Werk die Tore schließen.

Hinzu kam, daß er damals mit dem Verbot der Benutzung von „Alkohol“ bei Straßenrennen, durch die fehlende finanzielle Unterstützung seitens der damaligen Regierung und auch sonst große Schwierigkeiten hatte. Trotz allem blieb der Name „Imperia“ ein Symbol für rassige und gute Sport- und Rennmaschinen.

Noch einige Worte zu Dr.-Ing. Rolf Schrödter, der zu den Pionieren im deutschen Flugwesen gehört. Bereits 1911 flog er Freiballons, 1914 lernte er bei der Firma „Wright-Flugmaschinen GmbH“ in Berlin-Johannisthal fliegen. Im Ersten und Zweiten Weltkrieg war er technischer Offizier und gehörte auch zum Jagdgeschwader 26 von General Galland. Die Fliegerei hatte Schrödter ganz in ihrem Bann, und so war es auch kaum verwunderlich, daß er nach dem Zweiten Weltkrieg ein neues Unternehmen zum Bau von Unter- und Überdruck-Kammern sowie Großzentrifugen gründete.

Alles, was von dem Imperia-Motorradbau noch übrig blieb, übernahm das Autohaus Müller GmbH & Co. KG. Dazu gehörten auch die Rechte auf den Namen Imperia; schon seit 1932 war dieses Unternehmen an Imperia in Bad Godesberg beteiligt. Erfreulich, daß Rolf-Harald Müller, Enkel des Firmengründers und jetzt Mitinhaber des großen Autohauses, sich noch heute mit der Marke Imperia verbunden fühlt und selbst mehrere dieser Motorräder besitzt. Es existiert auch noch der „Imperia-Maschinenbau“, der Stromerzeugungsanlagen herstellt.