

Ch. Fremick's R.

MOTORRAD

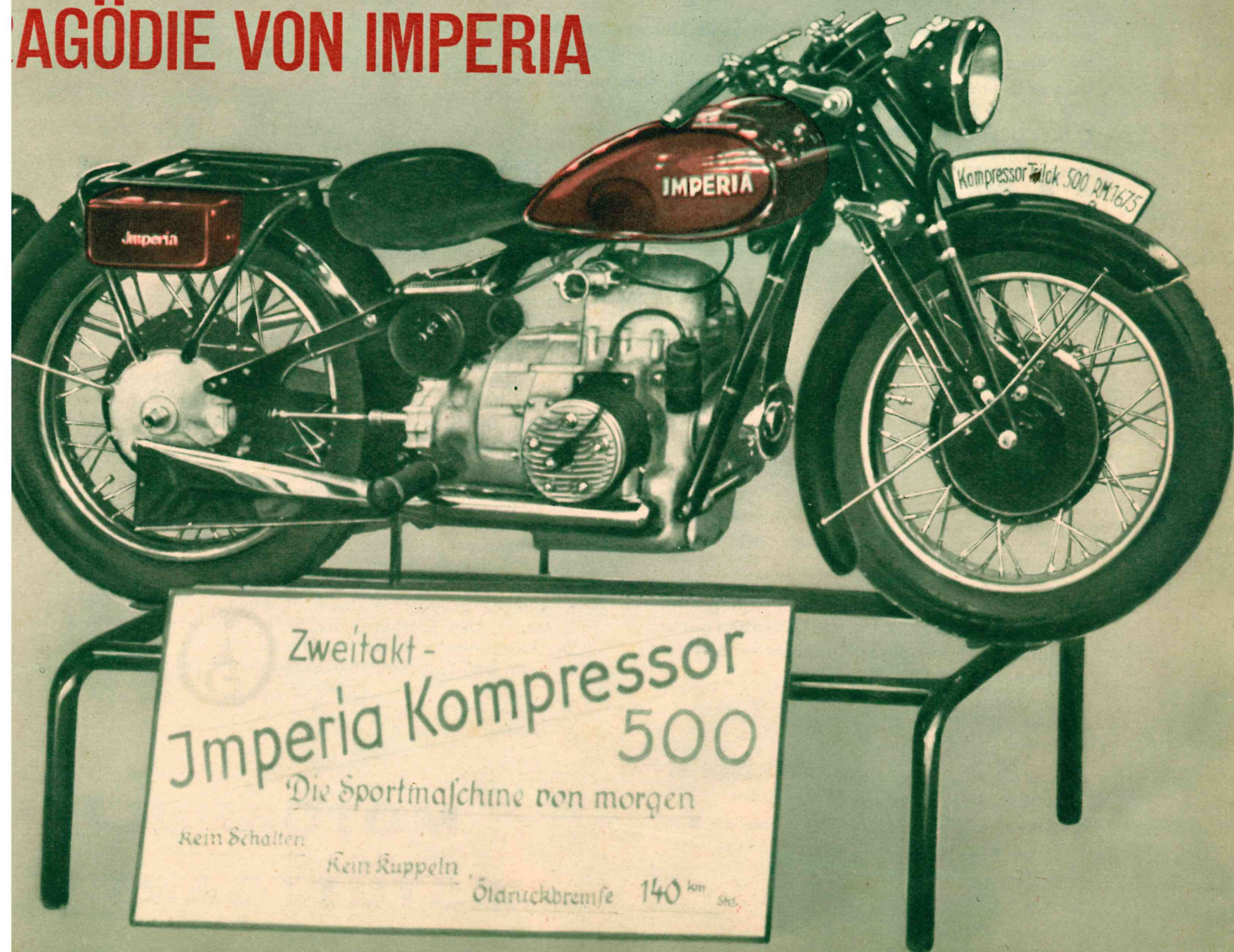
INDAPP TRIAL-SPEZIAL - DUCATI MACH 1

QUER SEITENWAGEN - TRIAL-LEHRGANG

STIMMER IM SPESSART - STURZHELM POSITIV UND NEGATIV

WAS BAUT BOSCH FÜR UNS?

TRAGÖDIE VON IMPERIA



ERWIN TRAGATSCH ERZÄHLT

DIE TRAGÖDIE VON IMPERIA

Technik ist Fortschritt, Fortschritt ist Kampf, und Kampf fordert Opfer! Wo wäre heute der Motorrad- und Automobilbau, wenn es nicht immer wieder Männer gegeben hätte, die fast alles riskierten, um dem Fortschritt, der Technik, dem Sport und der Nation zu dienen — und von diesem Standpunkt müssen wir auch die tragische Geschichte der kleinen Fabrik von Imperia in Bad Godesberg sehen. Wo der Chef, Dr.-Ing. Rolf Schroedter, Mitte der dreißiger Jahre alle technischen und kommerziellen Opfer brachte, um nicht nur neue, unorthodoxe Zweitakt-Rennmaschinen zu entwickeln, sondern damit auch der Nation im internationalen Rennsport zu dienen.

Um dies besser zu verstehen muß erwähnt werden, daß es bis dahin in Deutschland keine Motorenfabrik gab, die international konkurrenzfähige Einbaumotoren lieferte, und daß Imperia deshalb alle großen Rennerfolge auf Schweizer M. A. G.- und besonders englischen „Python“ (Rudge-) Motoren errang. Dr.-Ing. Schroedters Ambition war es, rein deutsche Rennmaschinen herzustellen und dabei Konstruktionen zu verwenden, die bisher noch von niemandem ausgeführt und erprobt wurden. Natürlich ging er damit ein großes technisch-kommerzielles Risiko ein, dem allerdings seine weitreichenden Kenntnisse und Erfahrungen als Konstrukteur gegenüberstanden. Das technische Risiko bestand vor allem in komplizierten Zweitaktmotoren-Konstruktionen, die zwar theoretisch alle Wünsche zu erfüllen schienen, deren praktische Ausführung und sportlicher Einsatz jedoch, wie sich zeigt, weit über die Kräfte der kleinen Fabrik gingen.

Bevor ich mich der Struktur von Imperia zuwende, möchte ich einige Zahlen anführen, die beweisen, mit welchem großem Optimismus die kleine Firma operierte, als sie ein sensationelles Zweitakt-Renn- und Sportmaschinenprogramm — zusammen mit dem Bau von kleinen Zweitakt Renn- und Sport-Automobilen — entwickelte. Das Stammkapital der damaligen „Imperia Fahrzeugwerk G.m.b.H.“ betrug nur RM 64 000, wozu allerdings noch die Fabriksgrundstücke mit Gebäuden und Einrichtungen — die Frau Schroedter gehörten — im Werte von RM 250 000 kamen. Aber dieses Kapital war ja festgelegt und konnte für den laufenden Bedarf nicht in Anspruch genommen werden.

Das Serien-Produktionsprogramm der Firma setzte sich damals (1934 bis 1935) aus sechs Modellen zusammen: der Imperia 200, der Imperia-Junior 200, der Imperia-Sport 350, der Imperia-Wehrsport 350, der Imperia-Godesberg 500 und der Imperia-Sport 500. Daß man zur Serienerzeugung von sechs Modellen eine gute Stange Geld benötigt, muß nicht besonders erwähnt werden, aber von den wirklichen Problemen macht man sich einen Begriff, wenn man die Entwicklungskosten für die Neukonstruktionen aus dem Jahr 1934 und dazu noch die Kosten der offiziellen Rennbeteiligung hinzurechnet.

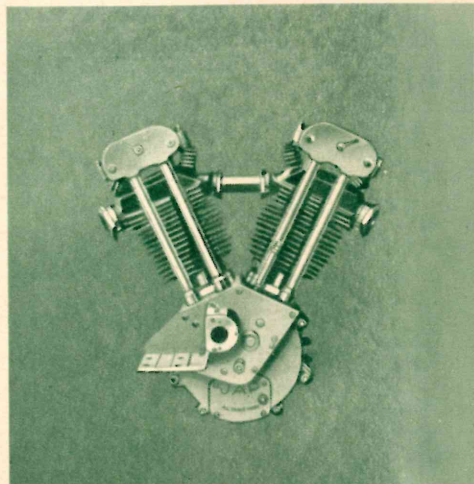
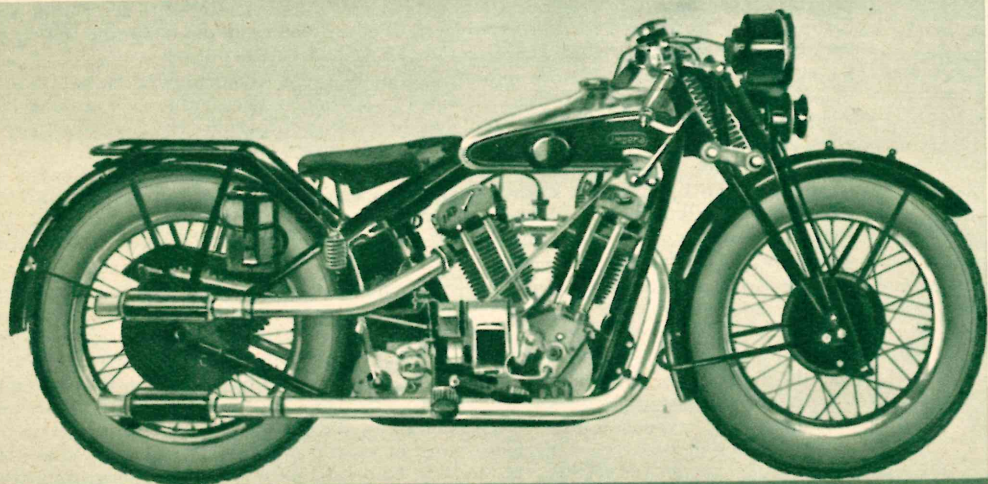
RM 37 500 steckte allein in einem Jahr Imperia in die Entwicklung von vier Zweitakt-Neukonstruktionen, RM 9000 in einen 350 ccm-Doppelkolben-Einzylinder-Rennmotor mit Kompressor, RM 8000 in einen 500 ccm-Zweitakt-Zweizylinder-Sportmotor, RM 8500 in einen 750 ccm-Dreizylinder-Zweitakt-Rennwagen und RM 4500 in einen ähnlichen

Sportwagen. Und dazu kamen noch RM 7500 für aerodynamische Versuche mit den Karosserien der Renn- und Sportwagen!

Vergleicht man diesen Betrag von RM 37 500 mit dem Stammkapital von RM 64 000, so muß man zum Schluß kommen, daß man hier offensichtlich über die Grenzen des Möglichen investierte, doch muß dem gegenübergestellt werden, daß damals, in der Hitlerzeit, man nur mit rein deutscher Ware ernsthaft konkurrieren konnte und Imperia — um die Position zu halten — einfach soviel riskieren mußte. DKW, NSU und BMW waren damals die führenden deutschen Marken bei Rennen, und gegen diese mußte man erfolgreich konkurrieren oder — eines „langsamen Todes“ sterben. Dazu kam ein rein technisches Problem, das dem Konstrukteur seitens der Motorsportbehörden aufgezwungen wurde und das vor allem die ansonsten sehr aussichtsreiche 350 ccm-Zweitakt-Gegenkolben-Rennmaschine mit Kompressor um den erhofften Erfolg brachte. Im entscheidenden Augenblick wurde nämlich ein Einheitsbrennstoff (Benzin-Benzol) für Rennen vorgeschrieben, für den Dr.-Ing. Rolf Schroedters Rennmotor nicht geeignet war, da seine hohe Leistung von fast 120 PS pro Liter auf der Verwendung von Alkohol basierte. Die Brennstoff-Umstellung erbrachte zwangsläufig eine Verminderung des Verdichtungsverhältnisses von annähernd 14 auf 7,5 zu 1 und damit so hohe Auspufftemperaturen, daß der Rennbetrieb aussichtslos wurde.

Bei DKW steckte man damals noch viel mehr Geld in neue Rennmaschinen, die auch nach dem Zweitaktprinzip arbeiteten, doch war das eine viel größere Fabrik, die in bezug auf den Rennsport auch von der Regierung indirekt unterstützt wurde. Imperia dagegen mußte alles aus eigener Tasche bezahlen, weil der damalige Reichsverkehrsminister (bzw. seine kompetenten Untergebenen) nicht die Sympathien für das kleine Werk in Bad Godesberg aufbrachten, wie z. B. für Mercedes, die Auto Union und andere Firmen. — Besser gesagt, die Schroedters (in der Firma war auch Dr.-Ing. Rolf Schroedters Bruder Felix) hatten nicht die notwendigen guten Verbindungen, um die erforderliche Unterstützung im Interesse der Technik und der Nation zu bekommen. Andererseits stand man hier — technisch ausgedrückt — vor einem „Unbekannten“, da Imperia zwar 8 Deutsche Motorradmeisterschaften und allein 1934 bei großen Rennen 10 Siege, 9 zweite Preise und 6 dritte Preise errang, jedoch mit englischen, von Rudge in Coventry gebauten „Python“-Motoren, während der eigene 350 ccm-Zweitakt-Rennmotor infolge der erwähnten Schwierigkeiten nie das Ziel bei einer Veranstaltung erreichte und, wie schon bemerkt, mit einem Benzin-Benzolgemisch nie auf Höchstleistung und vor allem die notwendige Zuverlässigkeit kam.

Ich bin im Besitz von Original-Bremsskurven, die ohne Zweifel richtig sind, da sie nicht nur von den Imperia-Leuten selbst, sondern teilweise auch in der früheren Einbaumotorenfabrik von Bark in Dresden, wo man den 350 ccm-Imperia-Zweitakt-Rennmotor am Bremsstand hatte, aufgenommen wurden. Interessant ist hierbei der Vergleich zum gleichvolumigen „Python“-Rennmotor, der für Imperia die vielen Meisterschaften errang. Der englische Rennmotor gab bei 6000 U/min eine Leistung von 24,75 PS; der Schroedtersche Zweitakter 39,75 PS bei 5100 U/min, allerdings eben mit Alkohol!



Diese Bilder der begeistert schönen „Rheingold“ von Imperia und ihres Zweizylinder-JAP-Motors mit 680 ccm stammen noch aus dem farbenprächtigen Katalog des Godesberger Werkes, der so recht geeignet war, die Sehnsucht nach dem Besitz eines solchen Motorrades zu wecken.

J M P E R I A R H E I N G O L D

Wenn man in Betracht zieht, daß dreißig Jahre später, das heißt jetzt 1964, viel größere und kapitalkräftigere Fabriken in der Welt mit ungeheurer Mitteln komplizierte Zweitakt-Rennmaschinen bauen, die — obwohl auf existierenden Konstruktionen und Prinzipien basierend — oft nicht die erwarteten Erfolge bringen, so bekommt man erst ein richtiges Bild von den Pionierarbeiten der Imperia-Leute, denen einzig und allein ein System von Junkers als Vorbild diente, d. h. ein einzelner Zylinder mit zwei gegenläufig arbeitenden Kolben. Allerdings kann man die Bedingungen, unter denen die Motoren zu arbeiten hatten, keinesfalls vergleichen, und um das Maß an technischen und vor allem metallurgischen Problemen zu komplizieren, gab es ja bei der Imperia-Rennmaschine noch einen Kompressor, der allein schon in diesen Jahren genug Anstoß zu Störungen war.

Die erste Imperia entstand, laut Dr.-Ing. Rolf Schroedter, bei der „Kalkag“ in Köln-Kalk im Jahr 1923. Ich habe an sich keinen Grund, diese Angabe zu bezweifeln; doch erinnere ich mich, daß damals, 1923, Direktor F. R. Becker dort die KMB-Motorräder — die u. a. von Adolf Esch, dem späteren Hersteller der „Esch-Spezial“-Rennmaschinen, gefertigt wurden — baute. Dazu kommt, daß es damals schon eine Firma, „Imperia-Motorfahrzeuge-Bau Georg Ibl“, in Hersbruck bei Nürnberg gab und ich neige zu der Ansicht, daß Becker die inzwischen eingestellte Produktion dieser Firma übernahm und in seine KMB-Fabrik nach Köln-Kalk verlegte. Es ist mir bekannt, daß der bald nach dem zweiten Weltkrieg verstorbene Kölner Rennfahrer Erich Paetzold (besonders in den eifrigeren Jahren bekannt auf Sunbeam und Sarolea) die in Kalk gebaute „Imperia“ bei Rennen fuhr, und das traf auch auf andere Kölner Rennfahrer zu, wie Franz und Harry Herzogenrath und Willi Ehrlenbruch aus der Godesberger Gegend (der später Anteilhaber bei Imperia in Bad Godesberg war!).

Im Jahr 1925 schloß auch KMB, das heißt Beckers Köln-Kalker Maschinenfabrik, inklusive „Imperia“, die Tore, und zu Beginn des Jahres 1926 wurden die Restbestände von der Bad Godesberger Maschinenfabrik „Imperia“ (Inhaber Dr.-Ing. R. Schroedter und Felix Schroedter) übernommen. Das Resultat war die Entstehung der dortigen „Imperia Fahrzeugwerke G.m.b.H.“, die sich im ausschließlichen Familienbesitz befand. In dieser Periode gab es vorerst eine ganze Reihe von Modellen, die meistens Motosacoche-, teilweise aber auch — soweit es Rennmaschinen betraf — JAP-Motoren besaßen und in den Größen von 250 ccm, 500 ccm, 750 ccm und 1000 ccm gebaut wurden. Daß man schon damals die Rennabteilung mit einem großen „R“ schrieb, beweist die Zahl und die Namen der damaligen Imperiafahrer, zu denen u. a. auch Hans Soenius später auch bei BMW, NSU und auch auf OEC, Norton, JAP-Spezial (sehr erfolgreich), Jupp Wenzel (auch auf Esch-Rekord und Sarolea erfolgreich), Walter Häfer, Erich Göhler, Kluetsch, Rosenbaum (der lange bei NSU war), Wilhelm Belmann (der auch Tornax, Andrees und UT fuhr), Krämer (aus Köln!), wie Ehrlenbruch und Max Scharrenbroich gehörten.

Die Typenreihe, teilweise auf die von Becker übernommene Fabrikation zurückzuführen, wurde 1929 aufgegeben und eine Konzentration auf vorerst ein einziges Modell vorgenommen. Es handelte sich dabei um eine luftgekühlte 500er Einzylinder-Sportmaschine mit dem bekannten 500er (Motosacoche-)Motor, der 82 mm Bohrung und 94 mm Hub hatte und bei 5000 U/min 22 PS leistete. Die Maschine war robust, bequem und leicht von ersterklassiger Ausführung; sie bekam ein Jahr darauf eine große Schwester, die prachtvolle „Rheingold“ mit dem erfolgreichen, obenstehenden 680 ccm-V-Zweizylinder JAP-Motor. Zu diesen zwei Modellen gesellte sich zuletzt noch eine 600er Einzylinderversion mit MAG-Motor, die unter dem Namen „Berggeist“ herauskam.

Im Jahr 1930 wurde die „Imperia Fahrzeugwerk G.m.b.H.“ wurde 1930 die „Imperia“ in Köln-Kalk A.G., und wie bisher war die Schroedter-Familie in führenden Positionen; zu den Gründern der neuen A.G. gehörten nicht nur die Brüder Rolf und Felix Schroedter, sondern auch deren Mutter, Frau Gertrude Schroedter, und Gisela, geb. v. Bülow. Das Grundkapital (zu dem die Aktienanlagen etc. gehörten) betrug RM 300 000, die Reservefonds I und II betragen RM 42 000. Interessant, daß zu den Gründern auch der Bonner Rennfahrer (und Kaufmann) Max Scharrenbroich gehörte. Ein Jahr später gab es nochmals eine kleine Reorganisation, als bei Imperia zwei weitere bekannte Persönlichkeiten, wie z. B. die Rennfahrer Phillip Müller

und Ralph Roese (beide aus Düsseldorf) sowie Willi Ehrlenbruch aus Köln, erfunden und Ludwig Schneider aus Düsseldorf Anteilhaber wurden. Ersterer war ein großer Motorradhändler (der nach 1935 die Reste von Imperia übernahm), während Ralph Roese beträchtliche Rennerfolge auf W-Motorrädern und -Sportwagen errang, bald nach dem Kriege allerdings einem tragischen Straßenunfall zum Opfer fiel. Als Mitte der dreißiger Jahre die Schroedtersche Zweitakt-Rennmaschine entstand, war er der zweite Mann nach Ernst Loof für das Rennteam auserselbst.

Ernst Loof kam aus Halberstadt, und er war es, der als jahrelanger Rennfahrer von Imperia unzählige deutsche Meisterschaften bei Straßenrennen, mit und ohne Seitenwagen, errang. Er war nicht nur ein hervorragender Rennfahrer, sondern auch ein erstklassiger Techniker, der durch unwahrscheinliche Leistungen aus den Python-Rennmotoren herauskam — noch heute erinnere ich mich, als mich eines Tages H. G. Tyrell vom offiziellen Fabrikteam der englischen Rudge-Werke (wo der Python gebaut wurde) fragte, wieso es käme, daß die Motoren der Imperia-Rennmaschinen von Loof (350 ccm) fast eine bessere Leistung hätten als die bei Rudge für die Werksrennfahrer hergerichteten Motoren „Der Python spielt mit ihnen eben mehr als Ihr in Coventry!“ ... war meine Antwort nicht sehr weise, doch scheinbar richtige Antwort.

Die Erfolge ab 1931 begründeten das Ansehen von Imperia in Sportrennen, und es muß hier nochmals erwähnt werden, daß Imperia ab 1931

zum Einbau der vierventiligen 350 ccm und 500 ccm, nachher auch 250 ccm „Python“-Einbaumotoren von Rudge in Coventry übergang, obwohl die „Rheingold“ mit dem großen JAP auch noch einige Zeit in Produktion blieb. Python baute und lieferte damals für Rennzwecke die „T.T.-Replica“-Version, wie sie sich auch in den Original-Rudge-Motorrädern fanden, doch wurden diese Motoren bei Imperia noch teilweise weiterentwickelt (genauso wie es Papa Brumm in Berlin für Richnow und Petruschke sowie Bertram, Marschall und Erich Tennigkeit tat). Und wie schon erwähnt, besonders die Loofschen Imperia „Python“-Rennmaschinen waren kaum zu schlagen.

Natürlich baute man in Bad Godesberg auch „Brot-und-Butter-Motorräder“ und nicht nur schnelle Rennmodelle. Diese Touren- und Sportmaschinen hatten die „Special“ und „Ulster“ 500 ccm O.H.V.- (Vierventil-) Einzylindermotoren von Rudge mit 58 mm Bohrung und 88 mm Hub; die „Special“ hatte eine 18 PS-Tourenversion, die ca. 125 km/h ging, die „Ulster“ einen 22 PS-Sportmotor, der für 140 km/h gut war. Die Fahrgerüste von Imperia, auf Grund der Rennerfahrungen gebaut, sahen nicht nur sehr sportlich aus, sondern waren auch berühmt wegen ihrer Straßensituation. Dazu gab es Original-Rudge-Vierganggetriebe — auf Wunsch mit Fußschaltung —, Trockensumpfschmierung, Bosch-Zündung und -Licht, Amal-Vergaser, Zweiradbremmen etc.

Rennfahrer konnten das Grand Prix-Modell mit 350 ccm- und 500 ccm- Python-Rennmotoren, auf Wunsch auch eine 250er Version, erwerben, und für die „ärmere Generation“ gab es einen 200 ccm-Zweitakt-Einzylinder, der zunächst einen original englischen Villiersmotor, später einen Motor der deutschen Firma Bark besaß. Die Stärke von Imperia waren aber immer die sportlichen Viertakter, und sie waren es auch, die den kommerziellen Rückhalt für die sehr aktive Rennabteilung der Fabrik darstellten — bis dann im Jahre 1934 das Problem der Finanzierung von Neukonstruktionen entstand und zuletzt zum vorzeitigen Torschluß führte. Obwohl die Motorradherzeugung schon 1935 eingestellt wurde (Imperia baute auch Fahrräder), dauerte der offizielle Torschluß noch fast fünf Jahre!

Die Periode, in welcher man bei Imperia Python-Motoren verwendete, war die größte und erfolgreichste dieser Fabrik. Dazu kam, daß man in der Rennabteilung, obwohl diese verhältnismäßig klein war, sich sehr den Wünschen der oft berühmten Kunden anpaßte und Spezial-Maschinen sowohl für Straßen- als auch Bahnrennen herstellte. Und für Beiwagenrennen entwarf und baute man sogar Pendelseitenwagen, die sich ganz ausgezeichnet bewährten, obwohl sie — besonders bei Straßenrennen — nicht gerade leicht zu fahren waren. Wieder war es Ernst Loof, der mit ihnen brillierte, aber auch Otto Kohfink (der Einarmige mit der Tankstelle in Bietigheim!) war mit dem Imperia-Pendelgespann erfolgreich.

Es ist unmöglich, hier alle Fahrer zu nennen, die — teilweise mit voller Werksunterstützung — neben Loof und Kohfink in den dreißiger Jahren auf Imperia-Rennmaschinen erfolgreich waren. Da waren 1930 im Fabriksteam außer Loof noch Ehrlenbruch, Scharrenbroich, Schmitt aus München, Blasius Fischer aus Dachau und Winibald Kraus aus München. 1931 gewann Hans Soenius die Deutsche Bahnmeisterschaft in der 250er Klasse und Ernst Loof die Deutsche Straßenmeisterschaft der 350er Klasse; 1932 sahen wir neben dem jungen Willy Colle auch den Fuldaer Beiwagenfahrer Hans Kahrmann sowie Berghausen im Imperia-Team, und 1933 gab es dort auch den erstklassigen Münchner Steiner. Ernst Loof aber gewann eine Straßenmeisterschaft nach der anderen für das kleine, sportbegeisterte Werk im schönen Bad Godesberg. Und mehr als einmal gewann er — besonders bei Bergrennen — nicht nur die 350er und 500er Soloklasse, sondern auch — mit dem Pendelseitenwagen — die kleine Beiwagenklasse. Nicht allgemein bekannt dürfte sein, daß sogar Fritz Wiese, der „Reifenbaron“ von Continental und erfolgreiche BMW-Rennfahrer, 1933 ebenfalls auf Imperia fuhr und siegte, wie z. B. im Hainbergrennen (bei Göttingen).

Bahnfahrer, wie die Brüder Buttler aus Bottrop, Otto Brindl aus Pankhofen und Sebastian Roth, fuhrten Imperia, genauso wie Ermer (Breslau), Kate aus Detmold, Schlotterbach aus Düsseldorf, Ehrlenbruch, einer der ältesten im Stalle, fuhr anfangs der dreißiger Jahre — wie Marcinkowsky — eine Special-Imperia mit dem 1000 ccm O.H.V.-JAP-V-Motor und Beiwagen. Gerd in der Elst, heute Renndienstleiter bei BV, war vor 30 Jahren einer der erfolgreichsten deutschen Fahrer, und auch ihn sah man auf schnellen Imperia-Maschinen mit dem vierventiligen Python. Wissen Sie übrigens, daß der auch noch nach dem Kriege bekannte DKW-Fahrer Karl Lottes aus Marburg seine Rennfahrerlaufbahn auf so einer Imperia begann?

Schanz, der 1934 in Schleiz tödlich stürzte, war damals Nummer 3 im Imperia-Werksteam. Ernst Loof war natürlich Nummer 1, und Wilhelm Schminke Nummer 2. Armer Kerl — er kollidierte mit einem Lastwagen, und Imperia verlor mit ihm und Schanz in kurzer Zeit zwei wirklich talentierte Fahrer.

Damals kam ein junger Engländer nach Bad Godesberg. Stellte sich als Fergus Anderson und als Rennfahrer vor, brachte sich einen 350 ccm- Python-Motor mit, und Imperia gab ihm hierzu ein Rennfahrgerüst. Die deutsche Sprache verstand er kaum, aber da half ein englischsprechender Lehrling der Fahrradabteilung, der Sohn eines berühmten Kirchenmalers, namens Hein Thorn-Prikker, aus. Der später so berühmte Fergus Anderson war damals wirklich kaum mehr als ein junger, unerfahrener Anfänger, der bis dahin sich nur auf der geraden Bahn von Brooklands und bei einem spanischen Rennen als Rennfahrer beteiligte. Nun, er lernte im Laufe der Jahre das Fahren, das schnelle und auch sichere Fahren, doch war seine Periode bei Imperia bis 1935 keinesfalls die Glanzzeit seiner Rennfahrerlaufbahn.

ein Thorn-Prikker, sein damaliger Dolmetscher, wurde dann in die Abteilung versetzt und fungierte als Loofs Mechaniker, bis er nach dem Erschluß bei Imperia 1935 eine schnelle Ex-Loof-Imperia erwarb und damit seine erfolgreiche Rennfahrerlaufbahn begann. Vorerst auf der Imperia, nachher auf Velocette und zuletzt auf Ex-Fergus Andersons Motozzis. Diese zwei Anfänger auf Imperia brachten es bis zum Welt- (Anson) bzw. Deutschen Meister (Thorn-Prikker)! Ernst Loof dagegen zog nach der Imperia-Periode vom aktiven Rennsport als Fahrer zurück. Er ging auf kurze Zeit zu DKW nach Zschopau und von dort bald in die dortigen Entwicklung von BMW. Nach dem Krieg gründete er die Iritas Sport- und Rennwagenfabrik und kehrte zu BMW zurück, als er in die Mitte der fünfziger Jahre verschied er, erst 48jährig, an einer arteriellen Gehirnentzündung in der Bonner Universitätsklinik. Er war einer der besten Fahrer/Entwicklungsingenieure, die es je in Deutschland gab.

Ernst Loofs Lehrmeister war ein dunkelhaariger, kleiner, schwacher und brillanter Ingenieur-Rennfahrer, A. F. Dom, aus Niederländisch-Indien. Er lebte in Holland, wo er auch Rennen — meistens auf Scott — austritt, und Mitte der zwanziger Jahre ging er zu Motosacoche nach Brüssel als Techniker, wo er nicht nur unter Louis Geisler, sondern auch unter dem berühmten englischen Konstrukteur Dougal Marchant tätig war. Als dann Wilhelm Gutbrod, der in Ludwigshafen die Standard-Maschinen mit Motosacoche-Motoren baute, eine eigene Rennabteilung aufbaute, sandte ihm die Schweizer Motorenfabrik den kleinen Dom als neuen Leiter und gleichzeitig auch als Rennfahrer. Und als dann 1930 die Rennabteilung von Standard verkleinert wurde und nur der junge Belgier Hermann Lang (jauwohl, der von Mercedes!) offiziell zum Einsatz gelangte, ging Ing. A. F. Dom zu Imperia, wo er bis 1934 als Rennfahrer, der als Techniker oft eigene Wege ging. Zu seinen Konstruktions-Spezialitäten gehörte z. B. der Bau von Rennfahrgeräten, bei denen der Lenker viel höher lag als der Sattel.

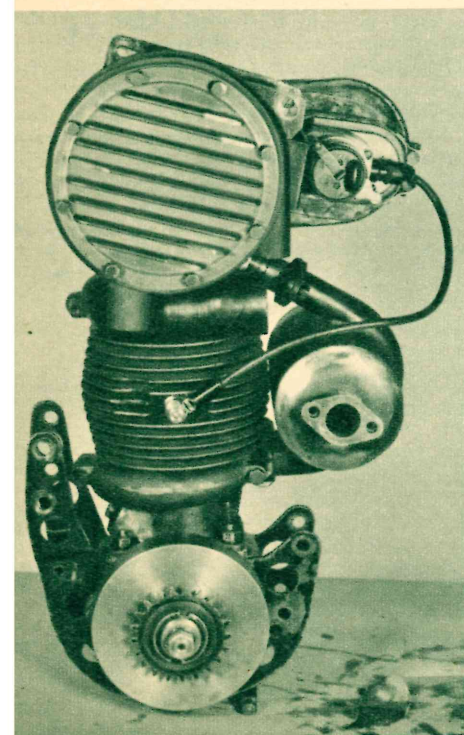
Man erwähnte bereits die gute Straßenlage aller Imperia-Modelle mit ihren Motor-Motoren. Beteiligt daran war die stark progressiv wirkende Gummifederung der Imperia-Renngabel, wie sie seit 1933 benützt wurde. Überhaupt mangelte es in Dr.-Ing. Schroedters Fabrik nie an neuen Ideen, wobei bezüglich der Gummifederung erwähnt sei, daß diese nach den in Deutschland patentierten hergestellt wurde. Bei Imperia gab es auch Öl- und Luftschneckenbremsen, die einen automatischen Ausgleich der auf beide Räder wirkenden Bremskraft gewährleisteten, hübsche und praktische Kippständer für die Sportmodellen, und auch schwimmfreie Sättel. Die stabilen Fahrstellen waren übrigens nach einem eigenen Drucklötverfahren (D.R.P. 4229) hart gelötet, und die Farbe der meisten Imperias bestand aus einer schwarzen Hochglanz-Emaillierung und imperiaroten, mit Gold abgesetzten Tanks. Bemerkenswert auch die Räder der modernen Imperia-Modelle, die Aluminium-Bremstrommeln besaßen.

Trotz der guten kommerziellen, technischen und sportlichen Erfolge mit ihren Motor-Motoren. Beteiligt daran war die stark progressiv wirkende Gummifederung der Imperia-Renngabel, wie sie seit 1933 benützt wurde. Überhaupt mangelte es in Dr.-Ing. Schroedters Fabrik nie an neuen Ideen, wobei bezüglich der Gummifederung erwähnt sei, daß diese nach den in Deutschland patentierten hergestellt wurde. Bei Imperia gab es auch Öl- und Luftschneckenbremsen, die einen automatischen Ausgleich der auf beide Räder wirkenden Bremskraft gewährleisteten, hübsche und praktische Kippständer für die Sportmodellen, und auch schwimmfreie Sättel. Die stabilen Fahrstellen waren übrigens nach einem eigenen Drucklötverfahren (D.R.P. 4229) hart gelötet, und die Farbe der meisten Imperias bestand aus einer schwarzen Hochglanz-Emaillierung und imperiaroten, mit Gold abgesetzten Tanks. Bemerkenswert auch die Räder der modernen Imperia-Modelle, die Aluminium-Bremstrommeln besaßen.

den, und Bark war nicht fähig, wie Python oder Motosacoche vorher, Rennmotoren zu liefern. So kam es, daß man bei Imperia diese Aufgabe selbst in die Hand nahm — und zum größten Problem der Firma machte. Imperia gewann 1931 zwei deutsche Meisterschaften. 1932 waren es deren weitere zwei, und 1933 nicht weniger als sechs! DKW, NSU und BMW besaßen damals die größten Rennabteilungen in Deutschland, aber während diese 1934 nur je drei, zwei und eine Meisterschaft gewannen, konnte die kleine Imperia-Fabrik deren fünf in diesem Jahr für sich buchen! Auch bei Zuverlässigkeitsfahrten waren die Maschinen aus Godesberg erfolgreich, und die 2000 Kilometer durch Deutschland (1934) brachten Imperia 12 goldene Plaketten von 13 gestarteten Fahrern.

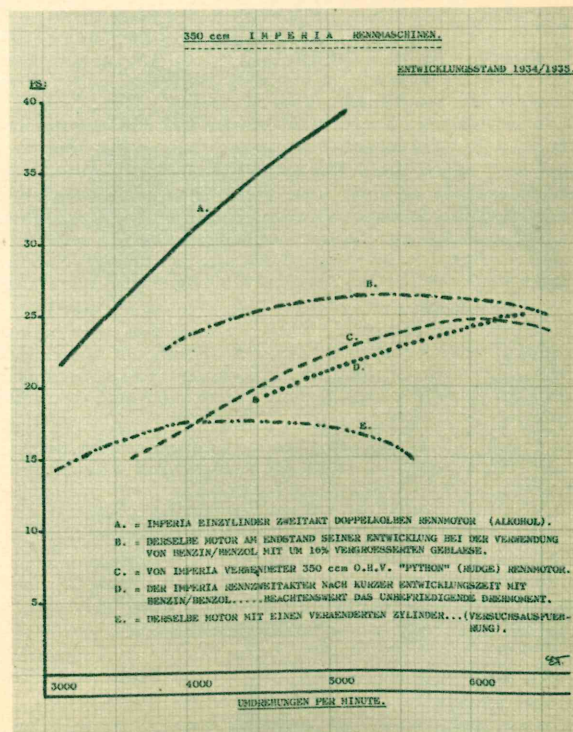
Man schrieb 1934, als der Rennzweitakter Dr.-Ing. Rolf Schroedters das Licht der Welt erblickte. Er hatte einen Zylinder mit zwei gegenläufigen Kolben, zwischen denen der Verbrennungsraum lag und in dessen Mitte sich eine einzige Zündkerze befand. Der Motor hatte zwei Kurbelgehäuse und Kurbelwellen, die durch eine außenliegende Kette miteinander verbunden waren, und wo man normalerweise den Zylinderkopf erwartet, befand sich eben das Kurbelgehäuse Nummer zwei. Und noch etwas befand sich dort oben, ganz in den Tank hineingedrückt: der Kompressor dieses 346er Rennzweitaktors, dessen Bohrung 57 mm betrug und der 2x68 mm Hub aufwies. Die Lagerung des Kompressors auf der oberen Kurbelwelle war nicht sehr glücklich; um so mehr, als dieser „heiße“ Rennmotor mit einer Literleistung von fast 120 PS mit normaler Luftkühlung auszukommen hatte. Er wog 40 kg und hatte sich trotz des komplizierten Aufbaus nach entsprechender Entwicklung — bei Alkoholbetrieb — bestimmt über kürzere Distanzen bewährt. Für den Betrieb mit 50/50 Benzin-Benzol war er jedoch nicht geeignet. Er hätte dafür vollkommen umkonstruiert werden müssen, und dazu gab es 1935 bei Imperia kein Geld mehr, obwohl man noch große Pläne für diese Rennsaison mit dem neuen Zweitakter schmiedete. Man wollte ein Dreimann-Rennteam — Fahrer Nummer 1 und 2 waren Ernst Loof und Ralph Roese — einsetzen, aber hierzu benötigte man allein RM 77 000! Das heißt für den Bau von je zwei Rennmaschinen für jeden der drei Fahrer plus zwei bis drei Reserve-Motoren sowie für die Instandhaltung der Maschinen, für Kosten und Löhne der Fahrer und für drei Monteure, Transport usw. Nun, es kam nicht mehr dazu. Wohl sah man die neuen Imperia-Maschinen 1935 auf der Eilenriede in Hannover und auf der Avus in Berlin, doch stand das Ganze unter einem Alpdruck, da es einerseits mit den Betriebsstoffen nicht klappen konnte und man andererseits auch schon zu sehr mit dem vorhandenen Geld rechnen mußte. Die Neukonstruktion war weder besonders schnell noch irgendwie zuverlässig und nur sehr, sehr laut — lauter als zehn Kompressor-DKW! Ernst Loof rettete einen Teil der Rennsaison durch seine Siege mit Imperia-Python-Maschinen, und dann — dann war's aus! Noch einmal, nach dem Kriege tauchte 1946/47 der Schroedtersche Gegenkolben-Rennzweitakter auf, als ihn Gerd von Woedtke selbst privat irgendwie zum Laufen brachte und bei einigen kleinen Bahnrennen einsetzte. Es kostete ihn viel Mühe und Geld, brachte aber keine Erfolge. Und wieder einmal konnte man sehen, daß eine theoretisch gute Konstruktion nicht unbedingt auch gleichbedeutend mit großen Erfolgen sein muß.

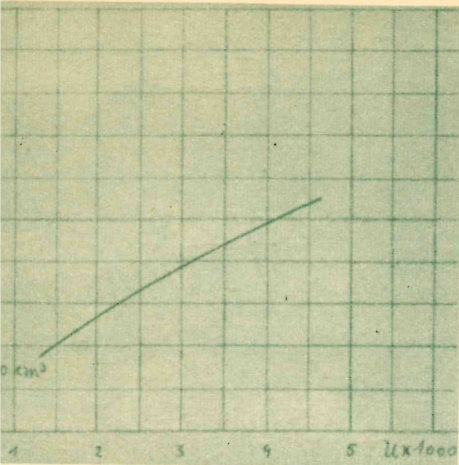
Um das Ausmaß der Versuchsarbeit am 350er Zweitakter-Rennmotor zu kennzeichnen, sei hier erwähnt, daß nicht weniger als 18 verschiedene Zylinder und 8 differierende Gebläse-Bauarten auf dem Prüfstand liefen und man einfach nicht mehr zurückkonnte, als Benzin-Benzolgemisch für alle Straßenrennen vorgeschrieben wurde.



Links: Der 350er Imperia-Gegenkolbenmotor, noch in seiner Alkoholausführung. Unten sitzt, wie leicht zu erkennen, ein Kurbelgehäuse, oben, hinter dem verrippten Rotationslager, ist nochmal ein zweites Kurbelgehäuse vorgesehen, die beiden Kurbelwellen sind durch eine an der Rückseite liegende Kette gekoppelt, von der oberen Welle wird der Standmagnetzündung angetrieben. Die beiden Kolben laufen im Zylinder nach dem Junkers-Prinzip gegeneinander, man sieht am Zündkerzensitz, wo der Verdichtungsraum von ihnen gebildet wird. Einer (der untere) steuert den Gasein-, der andere den Gasaustritt (oben). Es ist jeweils ein ganzer Schlitzkranz vorgesehen, zwischen dem Lader und den Schlitzen ist eine Druckausgleichskammer eingebaut (am Flanschloch saß ein Überdruckventil). Der Motor war so hoch, daß er schräg geneigt eingebaut werden mußte.

Rechts: Die Leistungskurven des 350er Gegenkolbenmotors in Gegenüberstellung zum Rudge-Rennmotor bzw. in seinen verschiedenen Varianten für Alkohol- und Tankstellen-Kraftstoff.

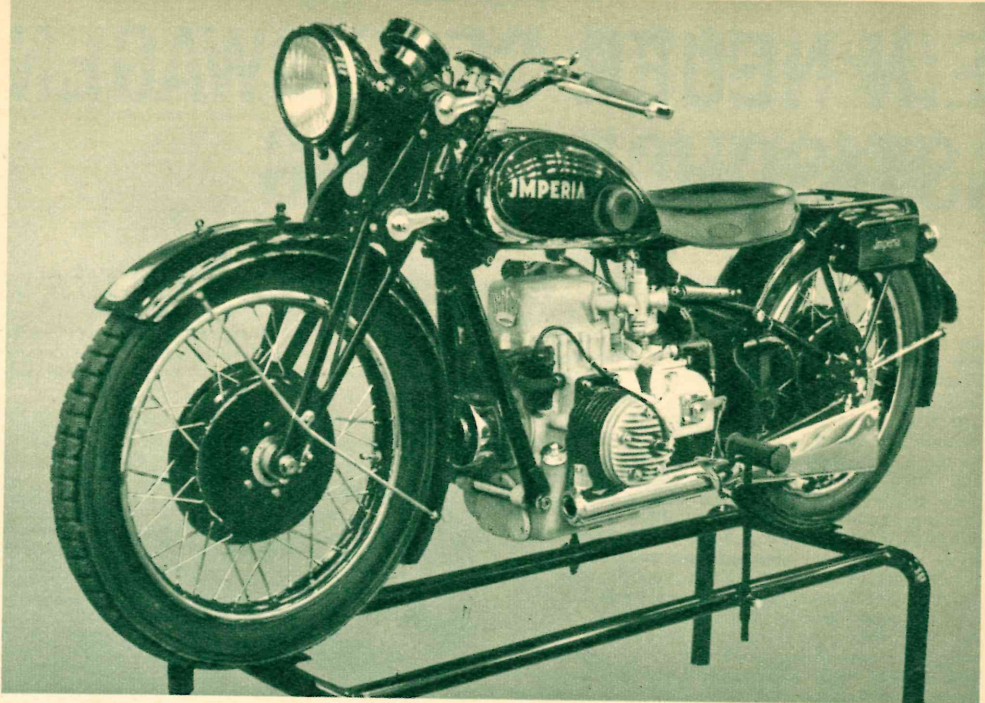




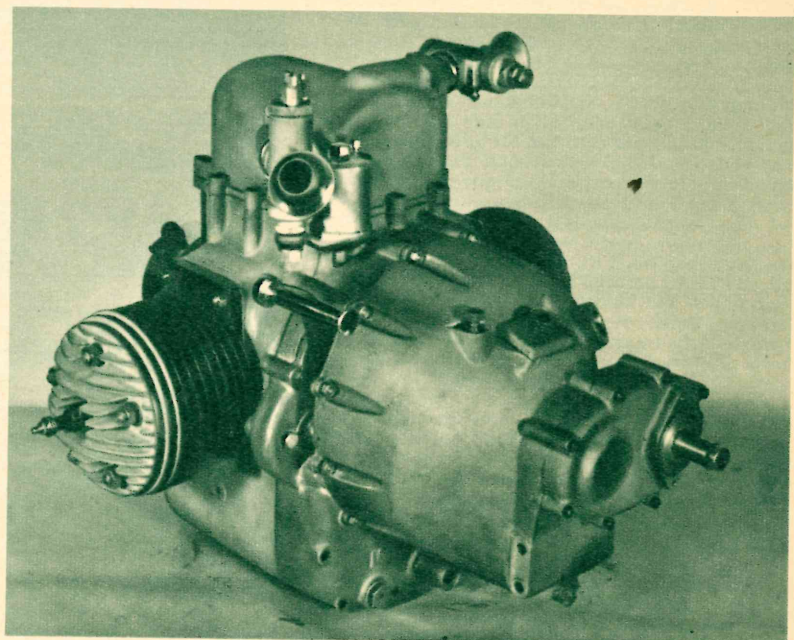
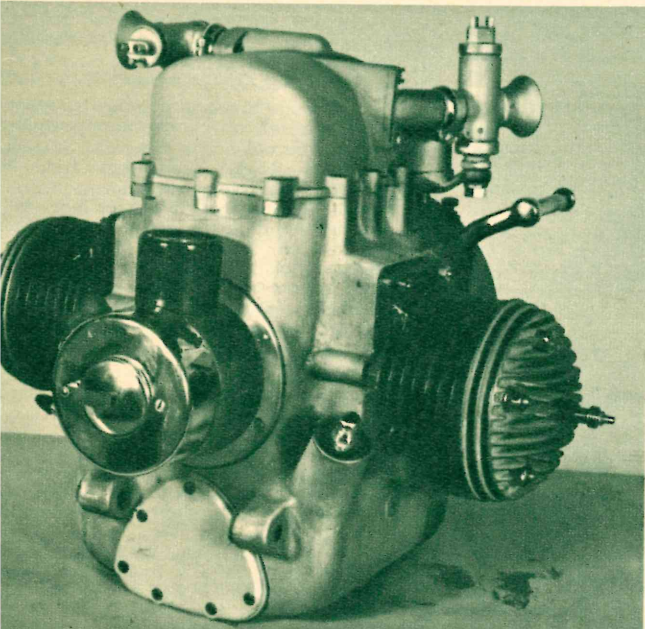
en: So ungefähr verlief die Leistungslinie des 500er-Zweitakters, der als Triebwerk für eine hochleistungsfähige, sportliche Straßenmaschine entwickelt wurde.

hts: So sah die 500er Imperia (die auch unser Titelbild zeigt) aus: ein aufgeladener Zweitakt-Boxermotor angeblocktem Flüssigkeits-Drehmomentwandler und darantrieb; beachtenswert die vorn offenen Auspuffanlagen, mit denen eine raschere Zylinderentleerung berücksichtigt wurde – man wußte damals noch wenig von den Möglichkeiten, allein mit der schwingenden Abgasleistung die Leistungscharakteristik gerade eines Zweitaktors entscheidend zu beeinflussen.

ts: Der Triebwerksblock des 500er Zweitaktboxermotors von vorn. Oben auf dem drehenden Gehäuse sitzt das (doppeltwirkende) Rotationsgebläse (das Kurbelgehäuse ist nicht als Vorverdichtungsraum!), vorn auf der Kurbelwelle die Lichtmaschine. Unten sieht man das hinten am Kurbelgehäuse angeflanschte Flüssigkeitsgetriebe, das den Antrieb am Hinterrad, an dem die Kardanwelle ansetzte. Oben am Gebläsegehäuse sitzen scheinbar zwei Vergaser – aber nur scheinbar. Nur der mit der



Schwimmerkammer liefert das Gemisch für beide Zylinder, das andere ist nur die Reguliervorrichtung für die von der zweiten Gebläsestufe gelieferte Spülluft; in diesem Motor wurde nämlich auch ein neuartiges Spülluftsystem angewandt – das einströmende Frischgas (man sieht oben auf den Zylinderfüßen die Gaspassagen) wurde beiderseitig von Frischluftströmen flankiert, für die eigene Schlitze vorgesehen waren.



en diesem 350er Rennmotor schuf man gleichzeitig auch eine schnelle Zweitakt-Sportmaschine, die einen quergestellten, liegenden 500er Zweizylinderboxer besaß, dessen Bohrung 65 mm und dessen Hub 75 mm betragen, am Bremsstand bei Bark – wo man am Bau mithalf – leistete 17 PS bei 5000 U/min. Es handelte sich hier nicht um Gegenläufer, sondern um einen Tandemmotor, der eine nur einmal gekröpfte Kurbelwelle damit gleichlaufende Kolben besaß. Der Motor arbeitete mit Gebläseantrieb und Umkehrspülung mit Spülluft-Vorlagerung und hatte ein vollautomatisches Trilok-Strömungsgetriebe, das über eine Pleuelwelle das Hinterrad antrieb.

Die prächtig aussehende und so ganz unorthodoxe Imperia hatte alles: einen einfachen Zweitaktmotor, einen komplizierten Antrieb, einen leichten Rahmen und dazu Ate-Öldruckbremsen mit 250×30 mm Pleuelstummeln. Der Motor war, nach Angabe des Konstrukteurs, außerordentlich unempfindlich und widerstandsfähig auch bei Dauervollast, und hoffte, diese Konstruktion mit Viergang-Schaltgetriebe für RM 1550 mit dem vollautomatischen Trilok-Getriebe für RM 1675 serienmäßig herzustellen. Es kam nie mehr dazu! Die 500er Zweizylinder-Boxer-Imperia blieb ein unerfüllter Traum, und auch das vollautomatische Trilok-Getriebe – von dem man sich eine Revolution erhoffte – blieb im Versuchsstadium, ohne je im Motorradbau serienmäßig verwendet zu werden. Es wurde von einigen Technikern in Karlsruhe entwickelt und von der Firma Klein, Schanzlin und Becker in Frankenthal gebaut.

Zur gleichen Zeit, als man Imperia-Python-Rennmaschinen mit 250 ccm, 350 ccm, und 500 ccm entwickelte und offiziell bei Rennen einsetzte, sie auch für Privatfahrer vorbereitete, Serienmodelle mit Bark-Motoren vorbereitete, unorthodoxe 350er und 500er Zweitakter konstruierte und baute, warf man auch das Augenmerk und Teile des Kapitals auf einen neuen 750 ccm-Sport- und Rennwagen. Freiherr v. Koenig-Fachsenfeld, der übrigens um 1924 herum auf englischen Cotton-Maschinen ein erfolgreiches deutsches Motorradrennfahrer war und 1932 den stromlinienförmigen Aufbau des Mercedes-Rennwagens für den Avus-Sieger Manfred von Brauchitsch konstruierte, entwarf damals für Imperia die windschnittige Karosserie zu einem einsitzigen Kleinrennwagen, dessen Fahrgestell (mit progressiver Gummifederung) von Dr.-Ing. Rolf Schroedter und dessen Motor, ein 1100 ccm O.H.V.-V-Zweizylinder, von JAP stammte. Der Versuchswagen wog unter 400 kg und erreichte mit dem 45 PS-Motor fast 200 km/h. Der JAP diente übrigens nur als Versuchsmotor, da man mit Hilfe von Bark einen eigenen 750er luftgekühlten Zweitakt-Dreizylinder-Sternmotor in Vorbereitung hatte, der ähnlich dem zweizylinderigen 500er Motorradmotor mit Umkehrspülung und Spülluft-Vorlagerung arbeitete und von dem man eine Leistung von 40 PS erwartete. Dieser Motor hatte ein angeblocktes Dreiganggetriebe mit Differential und war nicht nur für einen schnellen Renneinsitzer, sondern auch für geschlossene Sport-Zweisitzer, die man in großen Stückzahlen herzustellen beabsichtigte, bestimmt.

(Schluß auf Seite 647)

Man kann nicht behaupten, daß ich besonders gern nach Dom-Esch gefahren wäre, denn zunächst einmal war der Ort (wenigstens unter diesem Namen) auf keiner Karte zu finden. Als dann noch während der Hinfahrt, kurz vor dem Ziel, ein wolkenbruchartiger Regen niederging, war ich restlos sauer. Als ich schließlich noch an Ort und Stelle ankam und mir die Gegend betrachtete, konnte ich mir nicht vorstellen, wo man hier einen Moto Cross-Lauf aufziehen könnte. Man soll aber nie etwas ablehnen, was man nicht kennt, denn als ich mir später die Strecke ansah, die zum größten Teil in einer Sandgrube liegt, fand ich eine pikfein zurechtgemachte Piste vor. Man sah sofort, daß hier erfahrene Leute mit viel Liebe zur Sache am Werke waren.

An der ganzen Veranstaltung waren lediglich die Starts zu bemängeln. Man müßte sich in Dom-Esch einmal darüber Gedanken machen, wie man eine anständige Startanlage aufbauen könnte. Vielleicht wäre das Clubmitglied Gottfried Cremer in der Lage, aus dem Fundus seines Baugeschäfts eine transportable Verkehrsampel lokaler zu machen oder wenigstens eine solche bei einem befreundeten Betrieb für die Dauer der Veranstaltung auszuleihen. Es wäre schade, wenn durch die unzulänglichen Starts der gute Gesamteindruck beeinträchtigt würde.

Es war alles da, was man brauchte, sogar eine (wenn auch einfache, so doch brauchbare) Toilettenanlage und ausreichend Wasser im Fahrerlager. Man sieht also: es geht. Aber man muß daran denken und... auch wollen!

Wie schon erwähnt, bildet eine Sandgrube, die noch ausgebeutet wird, den Grundstock der Strecke, die von Jahr zu Jahr mit fortschreitendem Ausbau der Grube erweitert wird und vielleicht eines Tages die Größe des Erbacher Kurses annimmt. Überhaupt haben diese beiden Strecken viel Ähnlichkeit, nur finde ich die steilen Auf- und Abfahrten hier wesentlich ausgeprägter als in Erbach.

War die Strecke noch während des Trainings naß

13. MOTO CROSS DOM-ESCH

4. LAUF UM DEN OMK-JUNIOREN-POKAL 1964

und rutschig, so trocknete sie im Laufe des Vormittags zusehends ab und war, als die Meisterschaftsläufe begannen, in einem tadellosen befahrbaren Zustand. Erst als der zweite Lauf der Lizenzfahrer begann (der die Veranstaltung abschloß), öffnete der Himmel erneut seine Schleusen. Aber da war ja schon der wichtigste Teil des Tages vorbei.

In der Klasse von 175 bis 250 ccm übernahm Kurt Wagner in beiden Läufen mit seinen gekonnten Blitzstarts die Spitze, gefolgt von seinem härtesten Konkurrenten Herbert Näger. Wagner konnte sich aber durchsetzen und zweimal einen Start-Zielsieg landen.

Die Läufe der Klasse über 350 bis 500 ccm waren interessante Duelle zwischen dem einheimischen Hans Balg und dem Oberhausener Manfred Wolf, die Hans Balg im Gesamtklassement für sich entscheiden konnte. Leider war der Tabellen-erste dieser Klasse, der Uhinger Werner Breitling, durch die am gleichen Tag in Mindelheim stattfindenden württembergischen Moto Cross-Meisterschaftsläufe am Start in Dom-Esch verhindert, so daß ein Vergleichskampf nicht zustande kam, doch dürfte sein Platz an der Tabellenspitze auch ohne diesen Lauf noch nicht gefährdet sein.

Dr. Baumann

Ergebnisse:

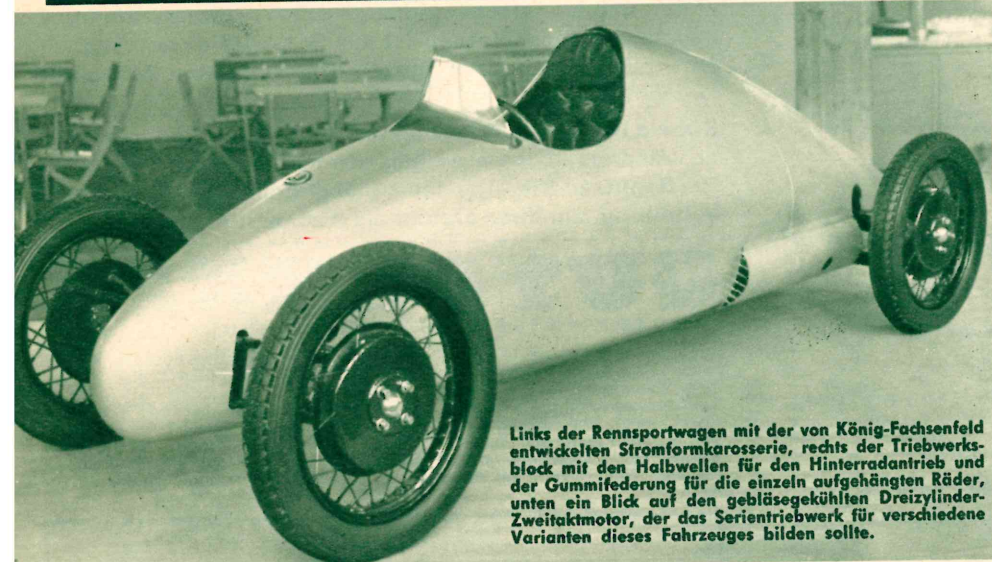
250 ccm (Ausweis): 1. Kurt Wagner, Feldberg, Maico, 2 Punkte; 2. Herbert Näger, Zell-Weierbach, Maico, 4 P.; 3. Horst Pütz, Kuchenheim, Maico, 8 P.

500 ccm (Ausweis): 1. Hans Balg, Dom Esch, BSA, 3 P.; 2. Manfred Wolf, Oberhausen, BSA, 4 P.; 3. Helmut Kaufmann, Stolberg, Maico, 5 P.

250 ccm (Lizenz): 1. Paul Zitzen, Düsseldorf, Maico, 2 P.; 2. H. W. Wüstenhagen, Hückeswagen, 4 P.; 3. Wilfried Kremers, Wassenberg, 9 P.



Das Feld der schweren Klasse geht hier kurz nach dem Start die Steilabfahrt hinunter in die Sandgrube, in der der Rennkurs von Dom-Esch überraschend gut angelegt war. Die Steilabfahrten hier sind wohl noch schwieriger zu fahren als die des Erbacher Kurses. Foto: Dr. B.



Links der Rennsportwagen mit der von König-Fachsenfeld entwickelten Stromformkarosserie, rechts der Triebwerksblock mit den Halbwellen für den Hinterradantrieb und der Gummifederung für die einzeln aufgehängten Räder, unten ein Blick auf den gebälsegekühlten Dreizylinder-Zweitaktmotor, der das Serientriebwerk für verschiedene Varianten dieses Fahrzeuges bilden sollte.



DIE TRAGÖDIE VON IMPERIA (Schluß v. S. 633)

Man mußte es Dr.-Ing. Rolf Schroedter und seinen Mannen lassen: sie realisierten, im Gegensatz zu anderen Konstrukteuren, fast alle ihre Träume, und wenn auch keine dieser Neukonstruktionen der Jahre 1934 bis 1935 sportliche oder kommerzielle Erfolge, sondern nur ungeheure technische und kommerzielle Sorgen brachte, so konnten doch nachher weise Männer aus den bei Imperia gesammelten und so teuer bezahlten Erfahrungen viel lernen. Schade nur, daß es noch immer in der Motorradindustrie Menschen gibt, die nie lernen wollen, und für sie waren die seinerzeit von dieser Fabrik gebrachten Opfer nutzlos. Andererseits muß man bei der Beurteilung des Falles Imperia immer die damalige politische Situation in Betracht ziehen, die manche Produzenten Sachen zu unternehmen zwang, die nicht in der Linie mit ihren eigenen Anschauungen waren. Dem Durchschnittsdeutschen war es mehr oder weniger egal, ob er in seinem Motorrad einen englischen oder schweizerischen Motor hatte, solange dieser nur gut war. Aber als die Politik mit überspreiztem Patriotismus Einfluß nahm und der Devisenmangel die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse fast unmöglich machte, da mußte Imperia der Technik und dem Fortschritt Opfer bringen, die schließlich zum Untergang dieser einst so erfolgreichen und beliebten Motorradmarke führten.

