

Bericht von Horst Nordmann 2016

Wenig mehr als 130 Jahre sind vergangen, seit die ersten Niederräder in Deutschland den staunenden Massen vorgeführt wurden.

Die ersten Motorräder tauchten vor etwa 120 Jahren auf und waren eine wahre Sensation, denn Fahr- und Motorräder galten als Mobile der Zukunft.

Durch ihre Nähe zum Motor waren es dann auch unter anderem Kölner Fahrradhersteller, die als erste kleine Motoren in ihre Fahrräder einbauten. Das Motorrad, das zuerst ein Dreirad war, war geboren.

Doch war die Kaiserzeit in Deutschland, die noch am liebsten zu Pferd paradierte, mit ihren vielen Gesetzen und Verordnungen der Entwicklung im eigenen Land im Wege.

Hohe Steuern, Zölle und nicht zuletzt der nicht vorhandene Zugriff auf koloniale Güter wie Gummis/Gummi oder Öl waren der Ausbreitung der neuen Fahrzeuge im Wege. Sie waren schlichtweg für das einfache Volk zu teuer. Noch um 1900 kostete ein deutsches Rad den Jahresverdienst eines Arbeiters; allein die Reifen und das Benzin beim Apotheker waren für den Motorfahrer sehr teuer. Und so gaben schon vor 1910 viele Hersteller der Pionierzeit wieder auf.

Lediglich große Firmen, meist Nähmaschinenfabrikanten wie Dürkopp, Wanderer oder NSU, Magnet Berlin oder die zwei Kölner Pioniere Cito und Allright bauten -ermöglicht durch hohe Exporte- weiter bis zum Kriegsausbruch 1914 Motorräder und Kleinwagen, sogenannte Tricycles und natürlich Fahrräder.

Dann folgte der erste Weltkrieg und bewies auch noch dem letzten Zweifler, dass die neuen Zeiten ohne den Motor undenkbar geworden waren. Auf furchtbare Art und Weise.

Die, die das große Menschenschlachten überlebten, waren danach um so mehr auf Mobilität angewiesen.

Verheerende Reparationszahlungen, dann schleichende und galoppierende Inflation, brachten dem deutschen Volk Hunger,

Verzweiflung und gigantische Arbeitslosenzahlen. Und stellten so die Weichen für die nächste Katastrophe.

Dennoch entstanden in den frühen Jahren nach Kriegsende über 500 Motorradhersteller in Deutschland. So groß war das Interesse und der Bedarf an günstigen Fahrzeugen.

Natürlich griffen auch ehemalige Rüstungskonzerne, durch den Krieg reich geworden, die Idee des Motorrades auf.

Es war die Geburtsstunde von BMW , ZÜNDAPP oder etwa den Deutschen Industrierwerken in Berlin.

Aufgrund des Versaillers Vertrags durften sie natürlich keine Flugmotoren, Granatzünder oder sonstiges Kriegsgerät mehr produzieren.

Die hohe technologische Ausstattung aber, ermöglichte diesen Firmen einen raschen Einstieg in die neue Branche.

Das Rheinland war nun besetzt, Köln erst französisch, dann unter englischer Verwaltung. Englische Soldaten liessen sich in Köln nieder und manche fanden hier sogar ihre große Liebe.

Und brachten ihre zweite große Liebe, das Motorrad, mit. Englische Vertretungen schossen aus dem Boden um den Besatzern, oder auch denen, die es sich leisten konnten, eine Norton oder BSA usw. zu verkaufen.

Die ersten Rennveranstaltungen wurden wieder erlaubt, schließlich brauchte auch der Besatzungssoldat Unterhaltung.

Engländer und Rheinländer hatten einen friedlichen Berührungspunkt gefunden und man kam sich näher.

Das blieb auch der Geschäftsführung der "KALMAG" und deren Geschäftsführer Jakob Becker nicht verborgen.

Auch die Köln Kalker Maschinenfabrik AG hatte nach dem Versailler Vertrag "Absatzschwierigkeiten" und suchte verzweifelt nach neuen

Aufgaben.

In den großen lichtdurchfluteten Hallen, die zum Teil heute noch an der Vietor Straße in Köln erhalten sind, wurde seit 1872 die Herstellung von Werkzeugmaschinen betrieben. Jedoch in die Geschichte ging das Unternehmen mit rein-und dampfhydraulischen Pressen und Hütten und Schiffswerften ein. Oder dem Bau von vollständigen Stahl- und Walzwerken. Aufsehen erregte die dampfhydraulische Presse zur Herstellung von grössten Schmiedestücken zum Biegen und Pressen von Panzerplatten für den Kriegsschiffbau. Die nun eben im Frieden nicht mehr benötigt wurden, bzw. deren Herstellung verboten war.

Die Söhne des Geschäftsführers Becker waren motorsportbegeistert und fuhren allesamt englische Scott Motorräder. Sie redeten offenbar so lange auf den Vater ein, bis dieser sich zum Bau eigener Motorräder entschloss.

Das war im Jahre 1922 und Geld war noch vorhanden, Werkzeugmaschinen und Arbeiter auch. Becker hielt Ausschau nach geeigneten Konstrukteuren und wurde schnell fündig.

Der junge Düsseldorfer Ingenieur Dauben hatte sich bereits einen Namen in der Szene gemacht und griff gleich in die Vollen:

1923 schon bot man laut Werbung eine 500er Seitenventil Maschine für den Tourer an, und für den Sportler einen sensationellen obengesteuerten 500er Motor mit Vierventiltechnik! Aus eigener Fertigung!

Diese Motorräder wurden als KMB bis etwa Mitte 24 gefertigt und zwei nahmen an der legendären Deutschlandfahrt am 17. Februar 1924 teil- einer der erfolgreichen Fahrer war der Kölner Rennfahrer und spätere Motorrad Hersteller Adolf Esch. Diese Fahrt ging 3108 Kilometer durch das damalige deutsche Reich bei widrigen Wetterverhältnissen.

Aber schon im Jahre 24 griff man lieber auf englische Einbaumotore von

Blackburne zurück, die Zeiten waren ohnehin schwer genug, um sich kostspieligen Eigenen- und Weiterentwicklungen hinzugeben.

Motorengroßhändler wie Dektereff im damaligen Hansa Hochhaus (heute Saturn) boten der Deutschen Zweirad Industrie günstige einbaufertige Motore von Bradshaw, Villiers, JAP oder Blackburne an, und dazu auch gleich noch das passende Getriebe und den Vergaser.

Die Produkte der KMB hiessen ab Ende 24 nun Imperia und waren eben durch den Zukauf der Aggregate günstiger geworden.

Aber der nötige Abverkauf gestaltete sich nach wie vor schleppend, der Kundschaft fehlte einfach die Kaufkraft!

Durch die vielen Rennveranstaltungen in und um Köln, wurden auch immer erfolgreichere Rennfahrer verpflichtet. Soenius, Zündorf, die Herzogenrath Brüder, Adolf Esch oder der mehrfache Deutsche Meister Erich Pätzold fuhren IMPERIA. Allesamt gut bezahlte, international bekannte Größen im Rennsport.

Pätzold wurde sogar als Leiter der Einfahr- und Entwicklungs Abteilung bei Imperia verpflichtet. Und gewann Preise über Preise.

"Win onunday, sell onnday", so hoffte Becker, aber auch die Tatsache, das der Stern von Imperia nun kräftig am deutschen Zweiradhimmel leuchtete und die Presse voll des Lobes über die vielen Rennerfolge waren liessen die Zahlen nicht in den schwarzen Bereich wandern.

Man baute die zeittypischen Stecktank Modelle mit ein und Zweizylinder Motore von JAP oder den phantastischen Schweizer MAG Rennmotore

die , zusammen mit der sehr guten , im Rennbetrieb entwickelten Imperia Fahrwerken im Jahr 1924 für 58 erste, 34 zweite und 12 dritte Preise sorgten.

Somit war die IMPERIA Köln 1924 und 1925 das erfolgreichste deutsche

Motorrad.

Allein Erich Pätzold fuhr 1925, also im letzten Kölner Imperia Jahr 18 erste, 2 x mit Seitenwagen den ersten, in der 600er Klasse 5 erste, und zwei mal beste Zeit des Tages, in der 750er Klasse drei mal den 2. Platz.

Diese eindrucksvollen Ergebnisse reichten aber nicht um das Unternehmen wirtschaftlich fortzuführen und die Buchhalter der KALMAG zogen ende 1925 die Reissleine..

Was muss das für einen Unternehmer für Gefühle ausgelöst haben, ein erfolgreiches Produkt geschaffen zu haben, das dazu noch in aller Munde war und dem die volle Aufmerksamkeit der Presse und des Rennsportes zuteil wurde....sich aber wegen der Wirtschaftlichen Situation Deutschlands nicht verkaufen lies....

Ende des ersten Aktes

Zu Beginn des Jahres 1926, nach dem Konkurs der Imperia Kalk wurden die Restbestände der Fahrgestelle, Guss und Rohrfertigungsmaschinen und Motore ecetera von der BAD GODESBERGER Maschinenfabrik RHEINLAND übernommen.

Deren Inhaber waren Dr.Ing. Rolf Schroedter und sein Bruder Felix Schroedter. Das Resultat war die Entstehung der dortigen "IMPERIA FAHRZEUGWERKE GMBH , die sich ausschließlich in Familienbesitz befand.

Die in Köln konstruierten im Rennbetrieb entwickelten Fahrwerke wurden in den ersten Jahren kaum verändert. Ausserdem waren die Restbestände einer so großen Fabrik wie der Kalmag auch enorm.

Die Gabelkonstruktionen der Kalmag, Kopieen englischer Sportgabeln (bei der 1000er wurde sogar eine Castle Gabel mit Harley Patenten verbaut, fiehlen ende 26 der Kölner Tigergabel zum Opfer. Im Jahre 27 wurde auch noch ein kleiner Lieferwagen ins Programm aufgenommen, dem aber nur regionale Bedeutung zu kam.

Eine eigene Fahrradproduktion kam hinzu und zeigt, wie sehr sich die kleine Firma um Wirtschaftlichkeit bemühte.

Der vom technischen Direktor Imperias entwickelte Pendelseitenwagen setzte vor allem im Rennsport Maßstäbe und lieferte wertvolle Erkenntnisse für den späteren Sportwagenbau.

Diese mutige Konstruktion ermöglichte hohe Kurvengeschwindigkeiten, da sich das Seitenwagenboot ja mit dem Motorrad in die Kurve legte.

Etliche gewonnene Seitenwagenrennen sprachen da eine deutliche Sprache.

1927 wurden 6 Maschinen beworben.

Es handelte sich um drei 500er, eine 600er ,eine 750er (das Modell G) und das Modell 1000 G , allesamt nun mit schweitzer Motosacoche Motoren ausgerüstet.

Das 500er Modell leitet die 1926er Periode ein es war der Urahn der erfolgreichen, 17000 mal verkauften "H" Modelle. die bis Anfang 31 gebaut wurden und immer weiter entwickelt wurden.

Diese sind auch heute beliebte Sammlermaschinen und halten auch noch im heutigen Verkehr locker mit. Dazu kam 28 noch eine bullige 600er mit IOE Motor als Tourenmodell.

Das Parade Pferd jedoch hatte wieder einen Jap Motor und war die zweizylinder Rheingold. Aber mit knapp 2000 RM wurde sie in den immer noch von hoher Arbeitslosigkeit bestimmten Zeiten nicht oft verkauft.

Aufgrund dessen ist sie heute natürlich auch selten und erzielt schwindelerregende Preise , wenn überhaupt mal eine auftaucht.

ABER : Bis 1931 war mit Imperia eigentlich die sportliche "H" gemeint.

Teilweise ruhte das Hauptaugenmerk der Produktion nur auf dieser sportlichen Einzylinder Maschine.

Sie wurde 1930 jedoch fast zum Selbstkostenpreis angeboten um die Verkaufszahlen zu sichern.

Der schleichende Tod vieler kleiner guter und auch nicht so guten Motorrad Fabriken hieß zuerst Zündapp, BMW oder NSU.

Massenprodukte ließen sich eben günstiger verkaufen und alle drei bekamen durch seit jeher Staatliche Unterstützung in Form von Behördenaufträgen und Beteiligungen. Verfügten also an ungleich höheren Geldmitteln, aber die Imperias gewannen in dieser Zeit mehr Preise als alle zusammen.

Rolf Schroedter war ein aussergewöhnlicher Konstrukteur, dem aber nie ausreichend Geldmittel zur Verfügung standen. Aus den "IMPERIA FAHRZEUGWERKEN GMBH" wurde 1930 die "IMPERIA WERK AG"

Und wie bisher war die Familie Schroedter in Führenden Positionen, zu

den Gründern gehörten nicht nur die Brüder Rolf und Felix, sondern auch deren Mutter Giesela, geb.von Bülow.

Das Grundkapital , zu dem auch die Fabrickanlagen gehörten , betrug 300000 RM, der Reservefonds 1 und 2 noch einmal 42000 RM.

Zu den Gründern gehörte aber auch der Rennfahrer und Kaufmann Max Scharrenbroich aus Bonn. Ein Jahr später gab es noch einmal eine REORGANISATION als bei Imperia weitere bekannte Persönlichkeiten wie Philliph Müller und Ralf Roese aus Düsseldorf, Erlenbruck aus Elberfeld und der ebenfalls aus Düsseldorf stammende Ludwig Schneider Anteilseigner wurden. Allesamt bekannte

Persönlichkeiten aus dem Rennsport.

Müller übernahm dann auch Ende 35 die Reste von Imperia und deren Namensrechte.

Nach der "H" Periode gab es bis Mitte 1934 die Spezial und Ulster Modelle mit dem erfolgreichen englischen Phython Motor, Eine Junior mit 200er, die Sport mit 350er, beide Motore von der Dresdener Firma BARK, die NÜRBURG mit 500er NSU Motor und schließlich noch die Rheingold mit Zweizylinder JAP im Programm.

Die Periode, in welcher man bei Imperia englische Phython Motore von Rudge verbaute, war die erfolgreichste dieser Fabrik.

Man ging auch auf die Kundenwünsche der zahlreichen bekannten Rennfahrer ein und nutzte bzw. profitierte von deren Erfahrungen.

Dazu kamen erstklassige Ingenieure ´wie DOM oder Ernst Loof, beide dazu noch erfolgreiche Rennfahrer.

Ernst Loof zählt zu den besten deutschen Konstrukteuren der Vor und unmittelbaren Nachkriegs Zeit. Er gewann zahlreiche Meisterschaften und seine Fähigkeiten , die englischen Motoren schneller zu machen als es die Hersteller selbst vermochten, ging in die deutsche Zweirad Geschichte ein.

In "Das Motorrad" Ausgabe 18 von 1935 schrieb Chefredakteur H.W.Boensch:

Wer Ernst Loof beim bauen vor dem Rennen genau zusah,der konnte erkennen, das wesentliche Bauteile und die wichtigsten Triebwerkteile Coventry nie gesehen hatten. Es waren aber nicht nur der Motor allein, sondern vor allem das glänzend liegende Fahrwerk mit der stark progressiv wirkenden Gummifederung für die großen Erfolge.

Dazu Rolf Schroedter 1935:

"Wir haben heute sicher den schnellsten 350er Motor in Deutschland. Und wenn das Ende manchmal knapp war, dann lag es daran das Loof verhalten gefahren war.Wir nähern uns aber schon bedenklich den Grenzen, die durch den Werkstoff gezogen werden.

Sehen sie sich diese Stiftchen von Ventilschäften an oder diese Blattdünnen Ventilteller...die schon fast darauf angewiesen sind, beim zurückprallen von den Federn auf den Sitz gedückt zu werden. Wir arbeiten mit extrem hoher Ventildederspannung!.

Die Leistungsgrenze war also 1935 erreicht. Dennoch wurden etliche Meisterschaften und Siege gewonnen von unzähligen bekannten und weniger bekannten Rennfahrern.

Loof gewann eine Straßenmeisterschaft nach der anderen.

Schließlich machten im Jahr 1934 die neuen Devisenbestimmungen der NS.Reichsregierung den Bezug ausländischer Motoren praktisch unmöglich, sodass auf deutsche Einbaumotoren umgestiegen werden

musste .

Aber die deutschen Motorenbauer konnten keine vergleichbaren Einbau Motore liefern, die den Erfolgen von Imperia hätten gerecht werden können.

Jetzt waren Deutschlands Spitzenfahrwerke, die nach eigenem Patentierte Drucklötverfahren hergestellt wurden, ohne Hochleistungs Motore.

Doch war die Tradition der Marke IMPERIA nunmal mit der Rennerei verbunden .

Also nahm man bei Imperia die Sache notgedrungen selbst in die Hand.

Das sollte dann auch zum größten Problem für die Firma werden und deren Ende einläuten.

Aber mit welchem Pompösen Abgang!

Imperia gewann 1931 zwei Deutsche Meisterschaften, 32 auch zwei, 1933 nicht weniger als 6!

DKW,NSU und BMW besaßen damals die größten Rennabteilungen in Deutschland,aber während diese 1934 nur je drei, zwei und eine Meisterschaft gewannen, konnte das kleine

Imperia Werk in diesem Jahr allein % für sich verbuchen!

Auch bei den Zuverlässigkeitsfahrten waren die Maschinen aus Bag Godesberg erfolgreich, bei der 200 Kilometer durch Deutschland Fahrt brachten 13 gestartete Imperia Fahrer 12 goldene Plaketten nach Hause!

Das Ende:

Man schrieb das Jahr 1934, als der Rennzweitakter von Dr. Rolf Schroedter 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.

Diese neuartige Konstruktion hatte einen Kompressor und eine Literleistung von unglaublichen 120 PS bei Alkohol Betrieb.

Doch wurde der Alkoholbetrieb für Renn Motore im Jahre 1935 untersagt und für die aufwändige Umkonstruktion blieb weder Zeit noch Geld übrig. Obwohl man noch große Pläne schmiedete. Das Rennteam sollte mit

drei Fahrern an den Start gehen , aber hierzu benötigte man für die Saison allein 77000 RM.

Das heist für den Bau von je zwei Rennmaschinen für jeden der drei Fahrer, zwei bis drei Ersatzmotore, plus Kosten für Löhne der Fahrer, Monteure und Transport.

Nun, dazu kam es nicht mehr.

Neben diesem revolutionärem, aber völlig unerprobtem Rennmotor schuf man gleichzeitig ein weiteres Motorrad, das in diesen Zeiten wie ein Fahrzeug von einem anderen Stern wirkte! Eine schnelle Zweitakt Sportmaschine mit Quergestelltem liegenden Zweizylinder Boxer, dessen Leistung am Bremsstand bei der Dresdener Firma Bark 27 PS bei 5000 Umdrehungen ergaben!

Es handelte sich hier nicht um einen Gegenläufer, sondern um einen Tandem Motor, der nur eine gekröpfte Kurbelwelle und damit gleichlaufende Kolben besaß.

Der Motor arbeitete mit Gebläseladung sowie Umkehrspülung mit Spülluft Vorlagerung und hatte ein angeblocktes, vollautomatisches TRILOK Strömungs- Getriebe , das über eine

Kardan Welle das Hinterrad antrieb.

Um dieser Leistung Herr zu werden , verfügte das Motorrad über 250mm ATE Öldruckbremsen! Das Motorrad kann als Revolution auf dem Fahrzeugmarkt jener Jahre angesehen werden, noch in den 1960er Jahren schaffte es auf die Titelseite von "Das Motorrad" zu kommen und wäre auch in dieser Zeit noch der Konkurrenz vorraus gewesen!

Die K 500 , so die Bezeichnung der Maschine konnte ebenso wenig wie die kleinen Sport und Rennwagen der Marke den Untergang abwenden.

Der Konkurs von 1935 beendete das Schicksal der Marke Imperia, die auch außerhalb des Rheinlands einen legendären Ruf hatte und nach wie vor hat. Nach der Produktionseinstellung übernahm das Düsseldorfer Unternehmen Autohaus Müller die Reste der Produktion und gleichzeitig die Namensrechte an Imperia. Seit 1932 war das Unternehmen als stiller Teilhaber an Imperia beteiligt. Dort wurden bis in die 1980iger Jahre Kompressoren und Druckkammern gefertigt.

ABER: Im Jahre 1949, nach der zweiten verheerenden Kriegskatastrophe dieses Jahrhunderts, tauchte der Rennzweitakter noch einmal auf!

Beim Bahnrennen in Wuppertal Elberfeld stand Gerd von Woedtke in der Steilwandbahn und versuchte dem Ungetüm abermals Herr zu werden! Was ihm aber ausser der vollen Aufmerksamkeit der Presse aber weiter nichts einbrachte.

Abermals wurde die Weiterentwicklung dieser unglaublichen Konstruktion von den kargen wirtschaftlichen Verhältnissen der unmittelbaren Nachkriegszeit behindert.

Der Renn Motor, die K 500 und auch die Rennwagen sind leider heute alle verschollen.

Auch ließ sich trotz Bemühungen keinen Kontakt mit der Familie von Woedtkes mehr herstellen.

Den Name Imperia ist aber auch heute noch bei vielen Motorrad Fahrern ein Begriff.

Nun auch nicht zuletzt Dank der Bemühungen der Stadt Bad Godesberg, des Heimatvereines und etlicher

Sammlerkollegen , die dieses einmalige
IMPERIA Festival möglich gemacht haben.

Als ein Ruf an unsere Jugend, die in einer Zeit
groß werden muss, in der nur noch der
schnelle Konsum gepredigt wird!

Und die oft keinen Platz mehr lässt für den
Respekt an geleistetem der Väter und
Vorväter. Und an den Dingen

Wer keinen Respekt mehr vor den Dingen hat,
Kann ihn auch vor den Menschen verlieren.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.