

VFFV Info



Ausgabe
3/2016

Offizielles Organ
des Veteranen-Fahrzeug-
Verbandes e.V.

5,00 €
für Nichtmitglieder

IMPERIA

Faszinierende
Motorräder aus dem
Rheinland

VFFV-Grundmeyer, Alt Aurtingen 29, 65207 Wiesbaden
ZKZ 04946, PVStl. DPA.G, Entgelt bezahl. 1987/2458



DUFAUX, Fahrrad mit Hilfsmotor...



HOREX V700 Projekt...



GLPpro Familiengeschichten...

Ganz im Zeichen von Legenden und Leidenschaften „Made in Bad Godesberg“ stand das Imperia Festival mit seiner Motorrad- und Industrieausstellung vom 24. März bis zum 16. Mai 2016 im Haus an der Redoute, Kurfürstenallee 1a. Motorrad-Liebhaber und Besucher konnten eine Auswahl der vierzehn bedeutendsten Imperia-Maschinen besichtigen. Mit einer großen Vernissage wurde die Sonderausstellung feierlich eröffnet. Dafür waren auch zahlreiche Imperia-Besitzer stiecht auf ihren Oldtimern nach Bad Godesberg gekommen.

Dr. Martin Ammermüller, Vorsitzender des Vereins für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg e.V. und Veranstalter des Imperia Festivals: „Die Imperia-Motorräder übten eine besondere Faszination aus, weil sie Mobilität und Freiheit verkörperten sowie den Namen Bad Godesberg in die Welt hinaustrugen. Wir sind stolz darauf, dieses Industriegut zum 90-jährigen Jubiläum mit einer faszinierenden Ausstellung zu würdigen und laden herzlich dazu ein.“ Die Ausstellung bestand aus zahlreichen Raritäten der Motorradmarke Imperia. Herzstück war die Imperia 500 Sport H, die erste in Bad Godesberg komplettierte und ausgelieferte Maschine. Der Rahmen und andere Teile des Motorrads wurden noch aus der Köln-Kalk KMB-Produktion übernommen. Daneben wurden u.a. die Imperia Junior, die Imperia-MAG 600 mit langem Rahmen von 1924, die Imperia-MAG-Franconi 500 sowie die Imperia Grand Prix 350, das sportlichste Modell der Marke, gezeigt. Als weitere Highlights warteten die Imperia Berggeist die als besonders preiswerte und robuste Gespannmaschine bekannt war, und die Imperia Rheingold 85 L mit einem leistungsstarken V2-Motor auf. Vor allem das am meisten bewunderte Modell Rheingold ist das zweite Herzstück der Ausstellung. Andy Schwietzer, Kurator des Imperia Festivals: „Bei Imperia wurde sehr flexibel und hochwertig produziert: ganz klar Premium-Maßkonfektion. Die Kunden bekamen ein sehr gediegenes, gleichzeitig sportliches, aktuelles und modernes Motorrad mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Zudem war das Sportengagement der Marke groß und die Sparterfolge noch größer. Mit der Ausstellung haben wir einen Ort der Begegnung und Transformation von lebendiger Motorrad-, Technik- und Stadtgeschichte von Bad Godesberg geschaffen.“

Simone Stein-Lücke, Bezirksbürgermeisterin von Bad Godesberg und Schirmherrin des Imperia Festivals: „Eine Motorradausstellung statt einer Kunstausstellung im Haus an der Redoute – wann hat es so etwas jemals gegeben? Imperia ist eine ganz besondere Motorradmarke, die nicht nur durch modernes, sportliches Temperament, sondern auch durch „kunstvolle“ Maßarbeit besticht. Kunst kann also vielseitig, spannend und faszinierend sein.“



IMPERIA

Faszinierende Motorräder aus dem Rheinland

Von Horst Nordmann, Stadt Bonn/Bad Godesberg,
bearbeitet von Jürgen Nöll



Zahlreiche Imperia-Besitzer kamen
auf ihren Oldtimern nach Bad Godesberg.

Die Imperia-Historie

Wir schreiben das Jahr 1935. Der ganze Motorrad-Rennsport in Teutonia ist von den drei großen und mächtigen Marken BMW, DKW und NSU dominiert.

Der ganze? Nein nicht der ganze. In Rhenania gab es ein kleines Dorf namens Bad Godesberg, dessen Motorradmanufaktur Widerstand leistete und den Mächtigen im Motorsport tapfer die Stim boten.....

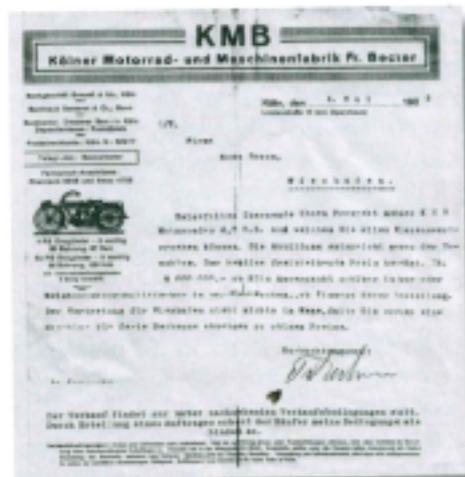
Die Köln Kalker Maschinenfabrik AG hatte nach dem Versailler Vertrag „Absatzschwierigkeiten“ und suchte verzweifelt nach neuen Aufgaben. In den großen lichtdurchfluteten Hallen, die zum Teil heute noch an der Victor Straße in Köln erhalten sind, wurde seit 1872 die Herstellung von Werkzeugmaschinen betrieben. Jedoch in die Geschichte ging das Unternehmen mit Pressen, mit Hütten und Schiffswerften ein. Aufsehen erregte die dampfhydraulische Presse zur Herstellung von größten Schmiedestücken zum Biegen und Pressen von Panzerplatten für den Kriegsschiffbau. Die nun eben in Friedenszeiten 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. 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:

Schon 1923 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 1924 gefertigt, von denen zwei an der legendären Deutschlandfahrt am 17. Februar 1924 teilnahmen. Einer der erfolgreichen Fahrer war der Kölner Rennfahrer und spätere Motorradhersteller Adolf Esch. Diese Fahrt ging 3.108 Kilometer durch das damalige deutsche



Angebot vom Mai 1923: 8 MW. Reichsmark für ein
Motorrad, die Inflation lässt grüßen.



Rennfahrer Adolf Esch nach der Siegerehrung. Der
Motor seiner KMB verfügt bereits über einen eigenen
Vierventil-Motor.



Zeitgenössische Verkaufsanzeige Imperia S5 500 H
aus den 20er Jahren.

Reich - bei widrigen Wetterverhältnissen. Aber schon im Jahr 1924 griff man lieber auf englische Einbaumotoren von Blackburne zurück. Die Zeiten waren ohnehin schwer genug, um sich kostspieligen Eigen- und Weiterentwicklungen hinzugeben.

Motoren Großhändler wie Dektereff im damaligen Hansa Hochhaus (heute Saturn) boten der Deutschen Zweiradindustrie günstige, einbaufertige Motoren von Bradshaw, Villiers, JAP und Blackburne an und dazu auch gleich noch das passende Getriebe und den Vergaser. Die Produkte der KMB hießen ab Ende 1924 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 auch der mehrfache Deutsche Meister Erich Pätzold fuhren IMPERIA. Allesamt gut bezahlte, international bekannte Größen im Rennsport. Pätzold wurde sogar als Leiter der Einfahr- und Entwicklungsabteilung bei Imperia verpflichtet. Und gewann Preise über Preise. „Winn on Sunday, sell on Monday“, so hoffte Becker. Aber auch die Tatsache, dass der Stern von Imperia nun kräftig am deutschen Zweiradhimmel leuchtete und die Presse voll des Lobes über die vielen Rennerfolge waren, ließen die Verkaufszahlen nicht in den schwarzen Bereich wandern. Man baute die zeittypischen Stecktank Modelle mit Ein- und Zweizylindermotoren von JAP oder den phantastischen Schweizer Rennmotoren aus dem Hause MAG. Diese sorgten 1924 zusammen mit den sehr guten, im Rennbetrieb entwickelten Imperia-Fahrwerken für 58 erste, 34 zweite und 12 dritte Preise. 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, zwei Mal 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, so dass die Buchhalter der KALMAG Ende 1925 die Reißleine zogen.

Welche Gefühle muss es in einem Unternehmer ausgelöst haben, ein erfolgreiches Produkt geschaffen zu haben, das dazu noch in aller Munde war, dem die volle Aufmerksamkeit der Presse und des Rennsportes zuteilwurde, sich aber wegen der wirtschaftlichen Situation Deutschlands nicht verkaufen lies? Zu Beginn des Jahres 1926, nach dem Konkurs der Imperia Kalk wurden die Restbestände der Fahrgestelle, Guss- und Rohrfertigungsmaschinen, Motoren etc. von der BAD GODESBERGER

Maschinenfabrik RHEINLAND übernommen. Deren Inhaber waren Dr. Ing. Rolf Schroedter und dessen Bruder Felix. 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, Kopien englischer Sportgabeln (bei der 1000er wurde sogar eine Castle Gabel mit Harley Patenten verbaut), fielen Ende 1926 der Kölner Tigergabel zum Opfer. 1927 wurde auch noch ein kleiner Lieferwagen ins Programm aufgenommen, dem aber nur regionale Bedeutung zukam. Eine eigene Fahrradproduktion kam ebenfalls

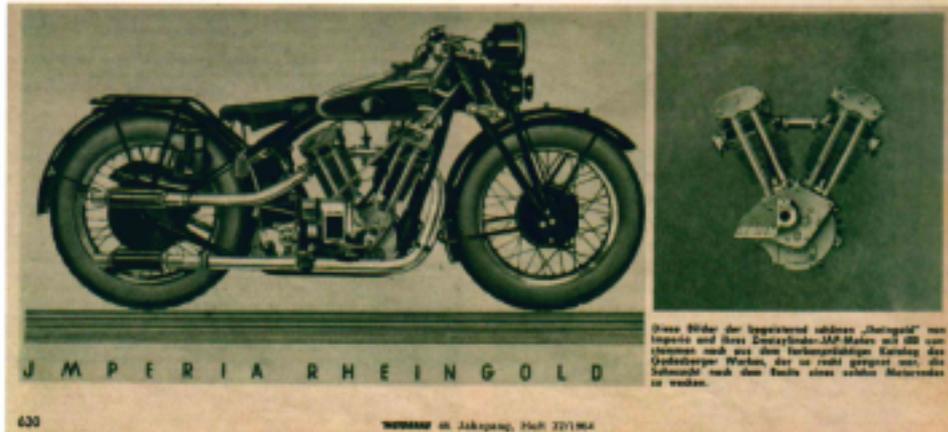
hinzu und zeigt, wie sehr sich die kleine Firma um Wirtschaftlichkeit bemühte. Der vom technischen Direktor Imperias entwickelte Pendelseitenwagen setzte vor allem im Fernsport Maßstäbe und lieferte wertvolle Erkenntnisse



Ende der 20er Jahre hat der Stecktank ausgedient, die Modelle kommen nun mit Satteltanks daher.



Aus dem Familienalbum: Imperia 100 mit dem schnellen und zuverlässigen Schweizer Motorscoche (MAG)-Motor und Tigergabel.



Noch in den 60ern schwärmten Motorrad-Redakteure von dem exklusiven Modell Rheingold mit dem V2JAP.



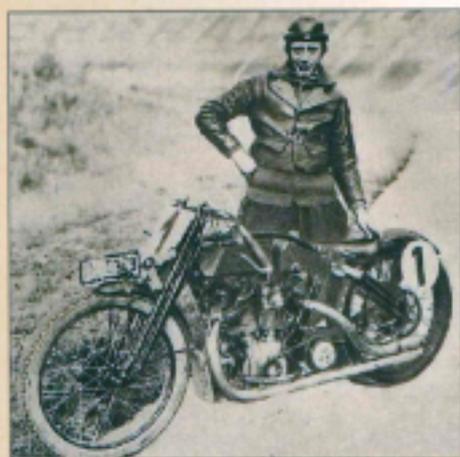
Die Belegschaft des Unternehmens Imperia.

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 schweizer Motosacoche-Motoren ausgerüstet. Das 500er Modell leitete 1926 eine neue Modellreihe ein. Es war der Urahn des erfolgreichen, 17.000 Mal verkauften „H“ Modells, das bis Anfang 1931 gebaut und immer weiterentwickelt wurden.

Diese sind auch heute beliebte Sammlermaschinen und halten auch noch im heutigen Verkehr locker mit. Dazu kam 1928 noch eine bullige 600er mit IOE-Motor als Tourenmodell. Das Paradeferd jedoch hatte wieder einen Jap-Motor. Es war die zweizylindrige 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 sehr selten und erzielt schwindelerregende Preise, wenn überhaupt mal eine auftaucht.



Die beiden Werksfahrer Soenius (oben) und Pätzold mit ihren mächtigen V2-Imperias. Doch leider ließen sich 1924/25 die Motorsportserfolge nicht wirklich in Verkaufserfolge ummünzen.

ABER: Bis 1931 war mit Imperia eigentlich die sportliche „H“ gemeint. Teilweise ruhte das Hauptaugenmerk der Produktion nur auf dieser sportlichen Einzylndermaschine. Sie wurde 1930 jedoch fast zum Selbstkostenpreis angeboten, nur um die Verkaufszahlen zu sichern.

Der Tod vieler kleiner guten und auch weniger guten Motorradfabriken hieß aber zuerst Zündapp, BMW und NSU:

Massenprodukte ließen sich eben günstiger verkaufen und alle drei bekamen seit jeher staatliche Unterstützung in Form von Behördenaufträgen und Beteiligungen. Sie verfügten somit über ungleich höhere finanzielle Mittel, auch wenn die Imperias in dieser Zeit mehr Preise als alle zusammen gewannen.

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 führender 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 Fabrikanlagen gehörten, betrug 300.000 RM, der Reservefonds 1 und 2 noch einmal 42.000 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

Hans Soenius auf Imperial Spezial nach seinem Sieg 1931 in Fichtenhain.



bekannte Persönlichkeiten wie Philipp Müller und Ralf Roese aus Düsseldorf, Erlenbrück aus Elberfeld und der ebenfalls aus Düsseldorf stammende Ludwig Schneider Anteilseigner wurden. Allesamt bekannte Persönlichkeiten aus dem Rennsport. Müller übernahm dann auch Ende 1935 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 Python-Motor, eine Junior mit 200er, die Sport mit 350er, beide Motoren von der Dresdener Firma BARK, die NÜRBURG mit 500er Schüttorf Motor und schließlich noch die Rheingold, diesmal mit Zweizylinder 850er MAG, im Programm.

Die Periode, in der man bei Imperia englische Python-Motoren von Rudge verbaut, war die erfolgreichste dieser Fabrik. Man ging auch auf die Kundenwünsche der zahlreicher 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 Nach-

Vorbereitung der Rennmaschinen im Fahrerlager.



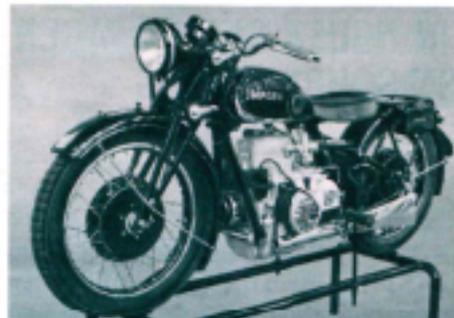
Imperia mit Seitenwagen 1924/25: Siegerfoto von der Rüsselsheimer Opel-Rennbahn.

kriegszeit. 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 war aber nicht nur der Motor allein, sondern vor allem das glänzend liegende Fahrwerk mit der stark progressiv wirkenden Gummifederung verantwortlich 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, dass Loof verhalten gefahren war. Wir nähern uns aber schon bedenklich den Grenzen, die durch den Werkstoff gezogen werden. Sehen sie sich diese Stiften von Ventilschäften an oder diese blattdünnen Ventilfeller...die schon fast darauf angewiesen sind, beim zurückfallen von den Federn auf den Sitz gedrückt zu werden. Wir arbeiten mit extrem hoher Ventilfederspannung!“*

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 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 Einbaumotoren liefern, die den Erfolgen von Imperia hätten gerecht werden können. Jetzt standen Deutschlands Spitzenfahrwerke, die nach eigenem, patentiertem Drucklötverfahren hergestellt wurden, ohne Hochleistungsmotoren da. Doch war die Tradition der Marke IMPERIA nun mal 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, 1932 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 6 für sich verbuchen! Auch bei den Zuverlässigkeitsfahrten waren die Maschinen aus Bad Godesberg erfolgreich, bei der 2.000 Kilometer durch Deutschland Fahrt brachten 13 gestartete Imperia Fahrer 12 goldene Plaketten nach Hause! Es war das Jahr 1934, als der Rennzweitakter von Dr. Rolf Schroedter das Licht der Welt erblickte. Er hatte einen Zylinder mit zwei ge-

genläufigen 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 Alkoholbetrieb. Doch wurde der Alkoholbetrieb für Rennmotoren im Jahre 1935 untersagt und für das aufwändige Urkonstruieren fehlten die Mittel. Obwohl man noch große Pläne geschmiedet hatte: Das Rennteam, so war es geplant, sollte mit drei Fahrern an den Start gehen. Aber hierzu benötigte man für allein für eine Saison 77.000 RM. Darin enthalten, der Bau von sechs Rennmaschinen für drei Fahrer, zwei bis drei Ersatzmotoren, plus Lohn- und Transportkosten. Nun, dazu kam es nicht mehr. Neben diesem revolutionären, aber völlig unerprobten 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-



Die 350er Zweitakt-Sportmaschine mit Zweizylinder-Boxer ging 1935 leider nicht mehr in Serie.



Die Maschine verfügte über ein angeblocktes, vollautomatisches TRILOK-Strömungsgetriebe und eine Kardanwelle zum Hinterrad.



Der Boxer leistete mit Gebläseauffadung 27 PS bei 5.000 U/min.

Boxer. Dessen Leistung am Bremsstand ergab bei der Dresdener Firma Bark 27 PS bei 5.000 Umdrehungen! Es handelte sich hier nicht um einen Gegenläufer, sondern um einen Tandem-Motor, dessen Kurbelwelle nur eine Kröpfing und damit gleichlaufende Kolben besaß. Der Motor arbeitete mit einer Gebläse-Auffadung sowie Umkehrspülung mit Spülluft-Vorlagerung und hatte ein angeblocktes, vollautomatisches TRILOK-Strömungsgetriebe, das die Kraft über eine Kardanwelle das Hinterrad weitergab.

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 den Platz auf die Titelseite von „Das Motorrad“ und wäre auch in dieser Zeit noch der Konkurrenz voraus gewesen!

Die K 500, so die Bezeichnung der Maschine, konnte ebenso den Untergang Imperias abwenden wie die kleinen Sport- und Rennwagen der Marke. Der Konkurs von 1935 besiegelte das Schicksal des Unternehmens, das auch außerhalb des Rheinlands einen legendären Ruf besaß und nach wie vor hat. Nach der Produktionseinstellung übernahm das Düsseldorfer Autohaus Müller die Reste der Produktion und gleichzeitig die Namensrechte. Seit 1932 war dieses Unternehmen als stiller Teilhaber an Imperia beteiligt. Dort wurden noch bis in die 1980er Jahre Kompressoren und Druckkammern gefertigt. ABER: Im Jahre 1940, als der Motorsport nach dem 2. Weltkrieg allmählich wieder erwachte, tauchte der Rennzweitakter noch einmal auf! Beim Bahnrennen in Wuppertal Elberfeld stand Gerd von Woedke in der Steilwardbahn und versuchte dem Ingetüm abermals Herr zu werden. Was ihm aber außer der vollen Aufmerksamkeit der Presse nichts einbrachte. Erneut wurde die Weiterentwicklung dieser unglaublichen Konstruktion von den kargen wirtschaftlichen Verhältnissen der frühen Nachkriegszeit behindert. Der Rennmotor, die K 500 und auch die Rennwagen sind leider heute alle verschollen. Auch ließ sich trotz Bemühungen keinen Kontakt mit der Familie von Woedkes mehr herstellen. Der Name Imperia ist aber auch heute noch bei vielen Motorradfahrern ein Begriff.



Imperia-Gegenkolben-Rennmotor 350 cm³

IMPERIA Modelle bis 1930



Imperia-MAG 600 mit laugem Rahmen, 1924

Franz Becker baute mit 10en Erfahrungen der sportlichen Wettbewerbe stabile Rahmen mit zwei verschiedenen Radständen für die von ihm gekauften Motoren. Der Charakter des eingebauten Schweizer MAG Typ 2 C 12 war durch mäßige Drehzahlen und weiches Lauf gekennzeichnet, die gezeigte KMB-Imperia war also ein ideales Reisemotorrad ihrer Zeit.



Imperia 500 Sport H, 1926

Dieses Motorrad ist die erste, in Bad Godesberg komplettierte und ausgelieferte 500 H. Der Rahmen und andere Teile wurden noch aus der Köln-Kaifer KMB-Produktion übernommen. Der Rahmen stammt konstruktiv noch von kurzen KMB-Rahmen aus Kalk ab. Die Sport 500 H sollte das mit Abstand am weitgebaute Imperia-Modell werden.



Imperia-MAG-Franconi 500

Der Tessiner Francesco Franconi war der erfolgreichste Schweizer Motorradrennfahrer der 1920er Jahre. Er diente auch als Namenspatron für die auf ohv-Ventilsteuerung im Zylinderkopf geänderten MAG-V Motoren. Die Franconi-Motoren waren den Standard-MAG in der Leistung deutlich überlegen und wurden primär für Sport- und Rennzwecke gebaut. Einige dieser Motoren fanden - mit nach vorn versetztem Zündmagneten auch in den kurzen Kölner Imperia-Rahmen Verwendung.



Imperia 500 Sport H, 1929

Zur Saison 1929 löste die 500 H alle bisherigen Imperia-Modelle ab. Durch die Konzentration auf ein Modell konnte sie als günstigste Sportmaschine mit ohv-Steuerung angeboten werden. Finish, Leistungsvermögen und Zuverlässigkeit waren so gut, dass das Modell 16.000 Käufer fand. Dennoch ist so eine Maschine im perfekten Originalzustand heute eine Rarität.



Imperia Junior

Seit dem 1. April 1928 waren im Dt. Reich alle Motorräder und Automobile mit maximal 200 cm³ steuer- und fahrerscheinfrei. Schon zuvor waren die kleinen Maschinen populär, da erschwinglich. Um an diesem rasch wachsenden Markt zu partizipieren, entwickelte Imperia eine preiswerte und solide 200er ohne Finessen.



Imperia Berggeist, 1930

Nachdem Imperia in der Verkaufssaison 1929 nur ein Modell angeboten hatte, kam für 1930 noch die wechsellastige 600er dazu. Im gleichen Chassis wie die 500 H bot die Berggeist zwar nicht mehr Temperament, aber bulligeren Durchzug. Damit qualifizierte sie sich besonders als preiswerte und robuste Gespannmaschine.

Zeitgenössische
Imperia-Werbung



Imperia-Werbung
um 1930 für den Vierventil-
motor aus dem Hause Rudge

IMPERIA Modelle nach 1930



Imperia 500 Nürnberg, 1932

Johannes Schüttoff gehörte ab 1924 zu den Aufsteigern der dt. Motorradbranche. Qualität u. Sporterfolge verliehen Schüttoff-Produkten einen guten Ruf. Doch in der Krise schluckte DKW 1930 die Chemnitzer Marke. Da nach Einstellung der Schüttoff-Produktion 1933 noch Motoren vorhanden waren, verkaufte DKW ein eigenes Modell mit Schüttoff-Motor, die „JS“, sowie Schüttoff-Triebwerke an Imperia, wo so das Modell Nürnberg entstand.



Imperia Python Spezial, 1932

Um 1930 hatten die Rudge-Motoren aus der Fabrik der Fahrrad- und Drahtspeichen-poliere Rudge einen legendären Ruf aufgrund ihrer internationalen Erfolge im Rennsport. Daher nutzte auch Imperia-Chef Dr. Schroedter die unter den Namen „Python“ international verkauften Rudge-Motoren mit Vierventil-Zylinderkopf für die sportlichen Imperia-Modelle.



Imperia Grand Prix 350

Das sportlichste künftliche Imperia Modell war die 350er „Grand Prix“ deren Rudge-Motor vier Ventile in vollradialer Anordnung um eine halbkugelförmigen Brennraum angeordnet waren. Mit 20 PS übertraf die Grand Prix die Leistung der üblichen 350er Viertakt-Maschinen um rund 20 % und ließ sich, wie Ernst Loof bewies, auf stramme 24 PS „tunen“. Die Maschine ließ Privatfahrer wie Heinrich Berhausen aus Bad Godesberg chancenreich an Rennen teilnehmen.



Imperia 500 Sport H, 1934

Eine der letzten 500 H zeigt wie konservativ, aber auch wie ausgereift diese Konstruktion war. Letztendlich musste Imperia den Bau des bewährten Modells nur einstellen, weil der Bezug der MAG-Motoren nicht mehr wirtschaftlich möglich war. Der verschramte, rundliche Satteltank war ein Zugeständnis an den Zeitgeschmack der 1930er Jahre.



(links) Imperia Rheingold 85 L

Am meisten bewundert, die Imperia „Rheingold“ mit leistungsstarkem V 2-Motor. Wurde zunächst der eher sportliche, kopfgesteuerte 680 cm³ JAP-Motor eingebaut, wich dieser 1934 für die letzten Exemplare einem langhubigen, weich laufenden MAG-SV-Motor, der souveränen Seitenwagenbetrieb und entspannt lange Reisen ermöglichte.



Imperia Einbaumotor „Bradshaw“

Der Britte Granville Bradshaw galt als mutiger Vordenker, dessen Konstruktion nach dem 1. Weltkrieg viel Aufsehen erregten. So schuf er 1919 als Konversionsprodukt für den Flugzeugbauer Sopwith die 400 cm³-ABC mit quergestelltem Boxermotor; vier Jahre bevor BMW die R 32 präsentierte. Sein 350er Langhub-ohv-Motor, der auch von Imperia in Köln eingebaute wurde, besaß eine kombinierte Öl-Fahrtwindkühlung, wie sie von Suzuki 1985 für Supersport-Modelle wieder entdeckt wurde.

(links) Imperia Junior 200, 1935

Um auch wie vor den wichtigen Markt der populären 200er Gebrauchsmaschinen bedienen zu können, baute Imperia - nachdem die Rheinländer keine Villiers-Motoren aus England mehr bezogen - eine 200er mit dem Dresdener Bark-Motor. Ihr Preis lag erstmalig auf dem Niveau der direkten Konkurrenzmodelle der Marktführer DKW und Zündapp.



Weitere Informationen auf:
www.imperia-festival.de
<https://www.facebook.com/imperiafestival>