

Heft 3 März 1983 DM 3,- sFr. 3,- öS. 23,-

TY 1281E



Markt

für klassische Automobile und Motorräder

Über 1000
Kleinanzeigen

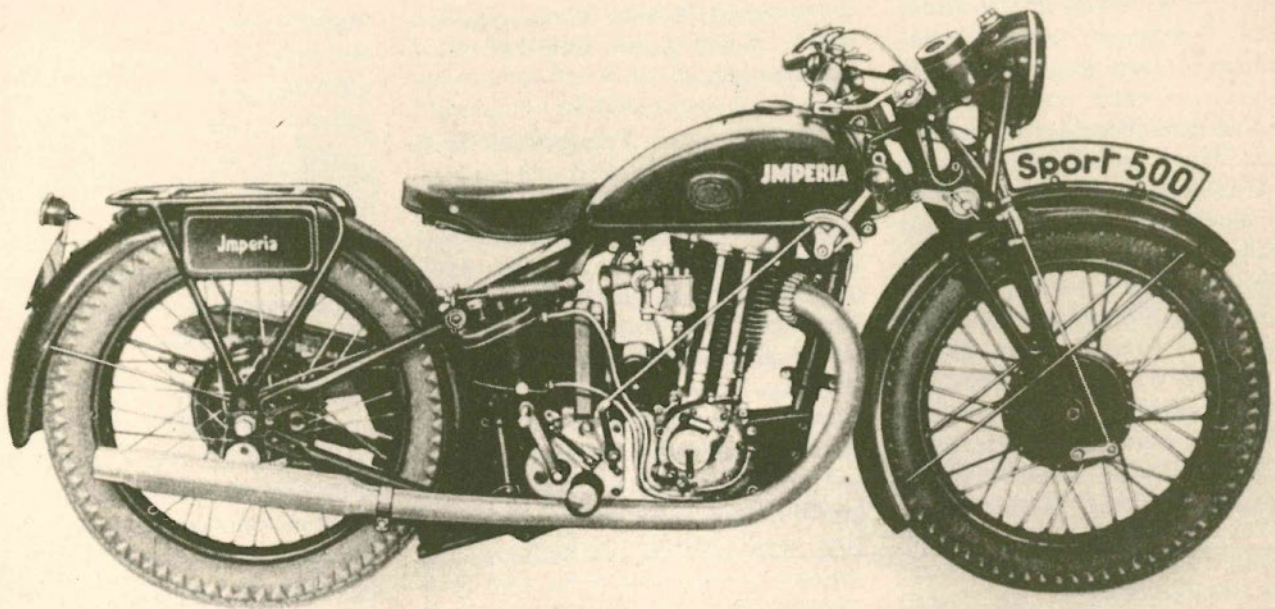


VOLVO - AMAZON

IMPERIA - MOTORRÄDER

Die Tragödie einer deutschen Motorradfabrik

Teil 2



Keine großen Probleme gab es, deutsche Einbaumotoren für Touren- und Sportmaschinen Mitte der dreißiger Jahre zu bekommen. Ausgesprochene Rennmotoren gab es aber damals bei keiner deutschen Einbaumotorenfabrik. Diese 499 cm³ Imperia Sportmaschine von 1934 besitzt einen bei Bark in Dresden gebauten ohv-Motor. (Archiv Erwin Tragatsch)

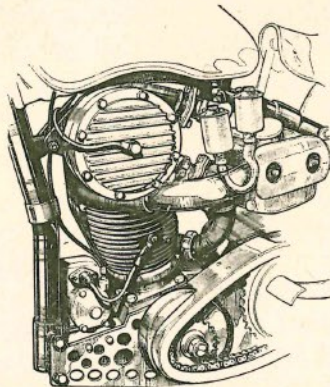
Die Tragödie von Imperia

Sie begann eigentlich schon 1934, als es für Dr.-Ing. Schrödter immer schwerer wurde, die rassigen „Python“-Einbaumotoren aus England zu beziehen. Abgesehen davon, konnte man auch aus den Rennversionen kaum noch etwas „herausquetschen“, um mit der Konkurrenz in der 350 cm³ Klasse gegen Nortons, Velocettes, AJS oder NSU's aufkommen zu können. Und bei DKW in Zschopau (Sachsen) hatten Techniker wie Hermann Weber und August Prüssing auch schon neue 348 cm³ Zweizylinder Rennzweitakter am Zeichentisch, wobei nicht unerwähnt sei, daß DKW damals ein Teil der großen Auto Union war und auch der Rennbetrieb dort von den Nazis unterstützt wurde.

Während also die Auto Union dank entsprechender Verbindungen an „oberster Stelle“ auch von der Regierung unterstützt wurde, wurde ein Ansuchen von Dr.-Ing. Rolf Schrödter um Hilfe zum Bau neuer deutscher 350 cm³ Rennmaschinen abgewiesen. Imperia mußte, ob man wollte oder nicht, selbst an den Bau neuer Rennmotoren gehen. Mit dem eigenen, bescheidenen

Kapital, das hierfür zur Verfügung stand. Und das war, vorweg sei es gesagt, nicht genügend.

Man ist nach einer „Niederlage“ oft klug, doch verschwieg ich nie meine Ansicht, daß auch hier seitens der Imperia-Werke entscheidende Fehler begangen wurden, weil der hervorragende und ideenreiche Techniker Dr.-Ing. Rolf Schrödter gleich mehrere Neukonstruktionen mit zu geringen Mit-



Hauptschuld am Zusammenbruch von Imperia in Bad Godesberg trug — es war in 1935 — dieser neuartige 348 ccm Gegenkolben-Zweitakt-Kompressormotor. Seine Entwicklung ging über die Kräfte des ambitionierten Unternehmens. (Zeichnung: Archiv E. Tragatsch)

teln und Möglichkeiten in Angriff nahm. Da er sowieso von Grund auf neu anfangen mußte, benützte er hier die Gelegenheit, um lange gehegte technische — und dabei vollkommen neue — Ideen zu verwirklichen. Das wäre gut, schön und akzeptabel gewesen, hätte sich diese Absicht nur auf die neu proponierte 348 cm³ Doppelkolben Zweitakt-Einzylinder Kompressorenmaschine bezogen. Der Konstrukteur wollte zur gleichen Zeit aber auch eine neuartige 498 cm³ Zweitakt-Zweizylinder Sportmaschine mit einem neuen Spülsystem, Block-Boxermotor, neuartigem Getriebe und Kardanantrieb zum Hinterrad für die Serienproduktion schaffen. Viele gutgemeinte, aber zu ambitionierte Pläne für ein Werk, das sich einfach in technischer und kommerzieller Beziehung nicht leisten konnte, derartige Neukonstruktionen herzustellen und auch — was nicht weniger wichtig ist — voll zu entwickeln.

Imperia in 1935 war nicht Honda in 1983, zumal man ja alles bei Bark in Dresden bauen und entwickeln mußte, zumal es im Bad Godesberger Werk gar keinen Motorenbau gab. Dabei

ging es 1934 – 1935 ja nicht nur um die 348 cm³ Kompressor-Rennmaschine, sondern auch um das 498 cm³ Sportmodell mit dem Boxer-Zweitaktmotor. Und es blieb auch nicht bei diesen beiden neukonstruierten Motorradmodellen, zumal der ambitionierte Imperia-Chef gleichzeitig weitere neue Pfade betrat und neue kleine Sport- und Rennwagen schuf, die mit neugeschaffenen 746 cm³ Dreizylinder Zweitakt- Radialmotoren ausgerüstet werden sollten. Assiiert wurde er dabei von dem hervorragenden Stromlinienkarosserie-Spezialisten, dem Freiherrn Richard von Koenig-Fachsenfeld, der die neuen Aufbauten schuf.

Als Patriot wollte Dr.-Ing Schrödter mit diesen Sport- und Rennwagen Fahrzeuge schaffen, welche die deutschen Farben bei Rennen der 750 cm³ Klasse erfolgreich vertreten sollten. Wie die (ebenfalls unglücklichen) Doppelkolben-1496 cm³ Zweitakt-Rennwagen von Zoller in der 1500 cm³ Klasse und die Mercedes- und Auto Union-Rennwagen in der großen Grand Prix-Klasse.

Zerstörte Ambitionen

Man könnte wohl ein Buch in Lexikonformat über die Ereignisse bei Imperia in 1934 – 1935 schreiben. Über Probleme, Hoffnungen, Schwierigkeiten, technische und kommerzielle Hindernisse und natürlich auch über schlaflose Nächte der Beteiligten. Da war z.B. Ernst Loof, der als Leiter und Spitzenfahrer der Imperia-Rennabteilung für fast alles im Bezug auf die 348 cm³ Kompressor-Rennmaschine verantwortlich zeichnete und diese – trotz aller Anstrengungen und einer Riesen-Vorschußpropaganda der gesamten Presse – weder beim Eilenriederennen noch auf der Avus an den Start bringen konnte, und da waren bald auch die 77.000 RM aufgebraucht, die für den Einsatz zweier dieser Rennmaschinen – Ralph Roese sollte die Zweite steuern – während der ganzen Rennsaison 1935 zur Verfügung standen.

Der 348 cm³ Rennzweitakter besaß einen vertikalen Zylinder mit je einem Kurbelgehäuse auf beiden Seiten desselben. Im Zentrum lag die Kerze, wobei die Kolben sich gegeneinander bewegten. Verbunden waren die beiden



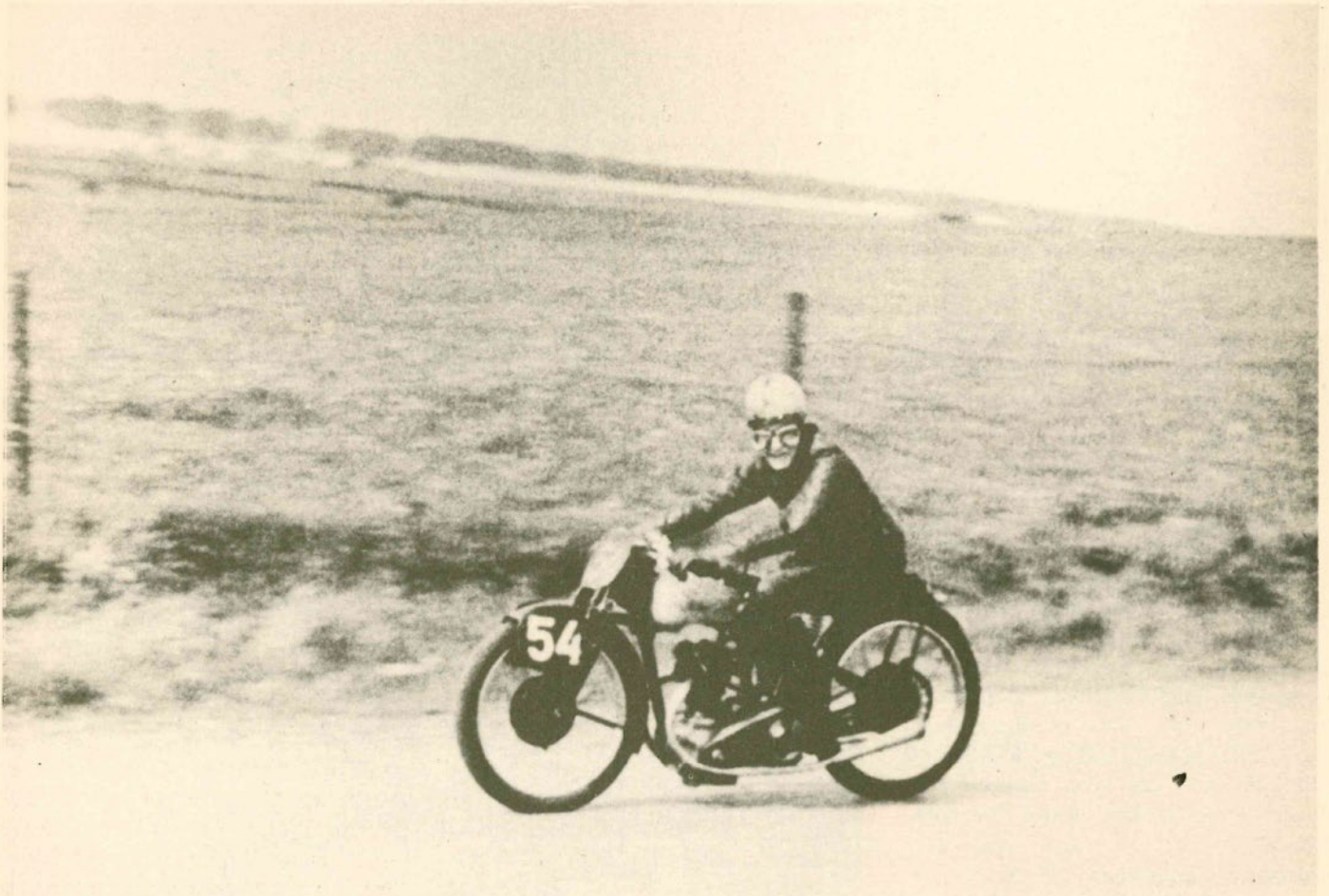
Das war der hervorragende Techniker und Rennfahrer Ernst Loof, jahrelang Spitzenfahrer bei Imperia, Leiter deren Rennabteilung und fünffacher deutscher Meisterfahrer bei Rundstrecken- und Bergrennen. Er kam 1930 ins Werk und blieb bis zum Torschluß 1935 dort. (Archiv Erwin Tragatsch)

Kurbelwellen mittels einer außenliegenden Kette. Das ergab natürlich eine sehr hohe Bauweise des Motors und natürlich auch Komplikationen, zumal sich am oberen Kurbelgehäuse auch noch der Kompressor befand und mithilfe, die ohnehin schon hohem Temperaturen im luftgekühlten Zylinder weiter zu erhöhen.

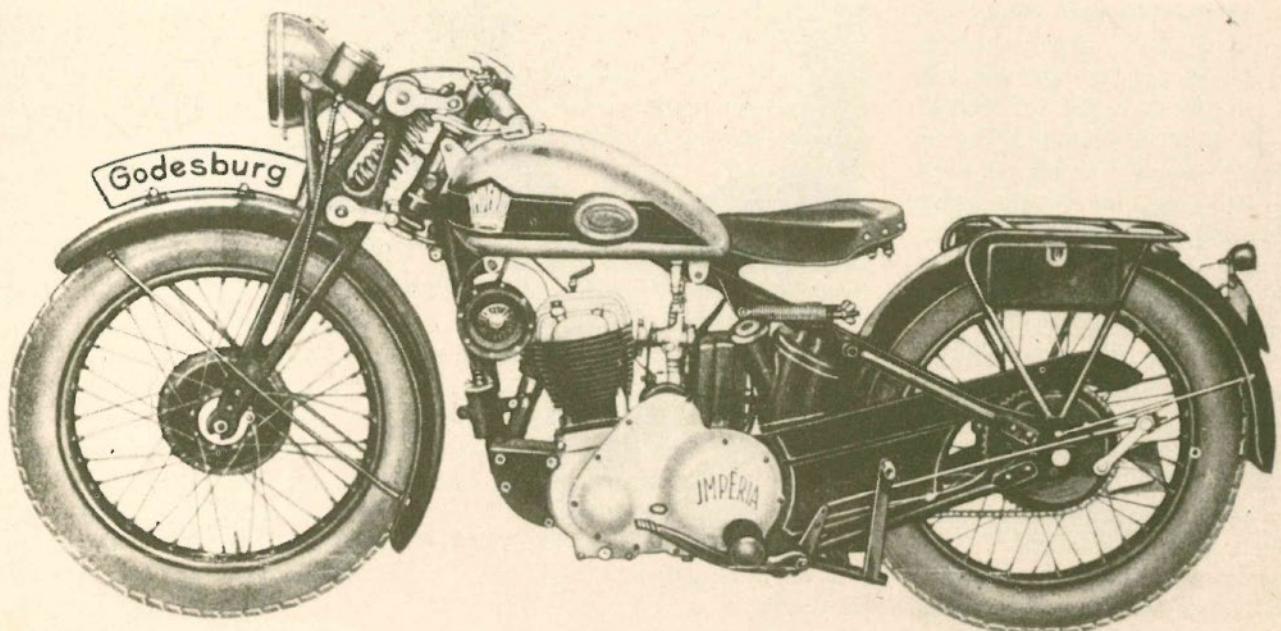
Wie kompliziert diese Konstruktion und Entwicklung derselben war, geht aus der Tatsache hervor, daß man bei den Versuchen 18 verschiedene Zylinder

und 8 unterschiedliche Gebläsearten probierte. Als dann nach all den Schwierigkeiten der auf Alkoholbetrieb geschaffene Rennzweitakter halbwegs lief und man bei Bark bis zu 120 PS als Literleistung registrieren konnte, gab die FIM (Federation Internationale Motocycliste) mit einem neuen Betriebstoffgesetz dieser Neukonstruktion den Todesstoß.

Mit sofortiger Wirkung wurde für Straßen-Rundstreckenrennen die Verwendung von alkoholhaltigem Betrieb-



Als Imperia 1935 die Tore schloß, erwarb der dort tätige Bad Godesberger Hein Thorn-Prikker diese 348 cm³ Imperia „Python“, die vorher von Loof gefahren wurde. Mit ihr begann der hervorragende und sympathische Thorn-Prikker seine erfolgreiche Rennfahrerlaufbahn, in der er es bis zum Deutschen Straßenmeister der 250 cm³ Klasse auf Moto Guzzi „Gambalunghino“ brachte. (Archiv Erwin Tragatsch)



Eine reine Tourenmaschine von Imperia. Gebaut 1934, trug sie den Namen „Godesburg“. Auch ihr seitengesteuerter Einzylinder 499 cm³ Motor stammte von Bark. (Archiv Erwin Tragatsch)

stoff untersagt. Und ohne Alkohol konnte man die thermischen Probleme nicht mehr beherrschen... außer, man baute den Motor auf Wasserkühlung um. Aber dafür gab es weder Geld noch Zeit. Ernst Loof, der Tag und Nacht arbeitete und ständig zwischen dem Werk in Bad Godesberg, dem Dresdner Motorenwerk von Bark und Versuchsstrecken herumpendelte, mußte immer wieder die ältere 348 cm³ Rennmaschine mit dem „Python“ Viertaktmotor einsetzen, weil die „Neue“ einfach nicht zu einem Einsatz bei Rennen kam, weil sie nie fertig war oder schon beim Training zusammenbrach und auch nie über eine längere Distanz kam.

Erst nach 1945 wurde dieser Motor von Gert von Woedtke, dem hervorragenden Norton- und BMW-Fahrer, entdeckt und mit bescheidenen Mitteln fahrbereit gemacht. Er setzte ihn bei Bahnrennen jedoch ohne größeren Erfolg ein. Kein Privatmensch konnte sich kurz nach 1945 die Entwicklung leisten.

Das tragische Ende

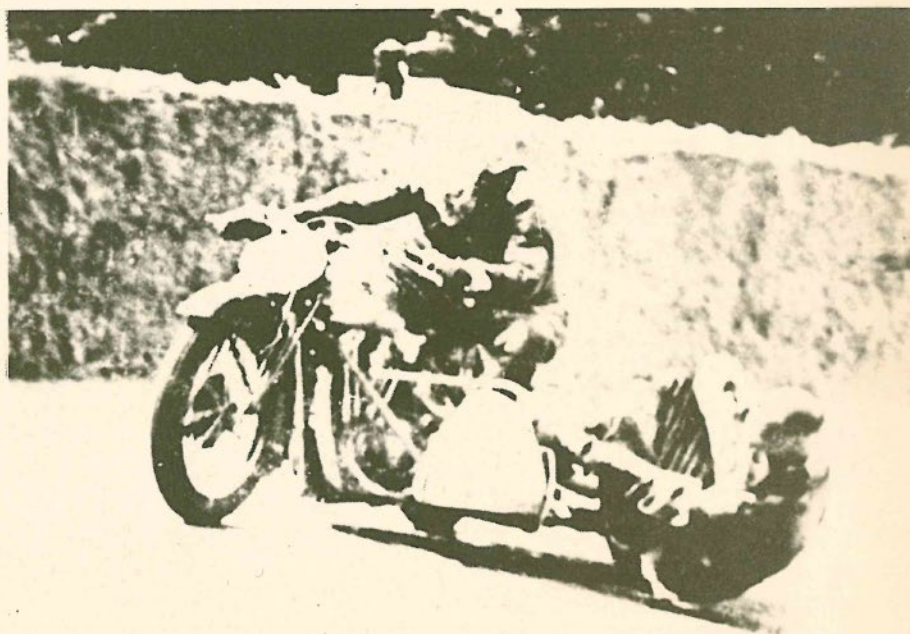
Bald nach dem Avus-Rennen 1935 konnte man bei Imperia in Bad Godesberg, wo auch Fahrräder gebaut wurden, nicht mehr weiter und es war ein großer Verlust für die deutsche Motorradindustrie, als Imperia die Tore schloß, weil man dort rassige und qualitativ hochstehende Motorräder baute und mit diesen auch viele Erfolge bei sportlichen Veranstaltungen sammeln konnte. Ernst Loof ging dann zu DKW nach Zschopau (Sachsen) als Techniker und bald darauf zu BMW nach München. Dort kümmerte er sich vor allem um die Weiterentwicklung von Sportwagen und baute nach 1945 zusammen mit anderen Enthusiasten (unter denen sich auch BMW's Georg „Schorsch“ Meier befand) die „Veritas“ Sport- und Rennwagen. Später kehrte er zu BMW zurück und verstarb, leider erst 48 Jahre alt, 1956 an einer Gehirnhautentzündung in einer Bonner Klinik. Dipl.-Ing. A. F. Dom war bereits 1934 bei Imperia ausgeschieden und ging zurück nach Holland, um eine Professur an der Universität Utrecht anzunehmen.

Alles, was den Motorradbau anbetraf, respektive noch übrig blieb, wurde von der Düsseldorfer Firma Philipp Müller – jetzt Autohaus Müller GmbH & Co. KG – übernommen (darunter auch die Rechte auf den Namen „Imperia“), nachdem dieses Unternehmen schon ab 1932 an dem Godesberger Fahrrad- und Motorrad-Werk kommerziell beteiligt war. Erfreulich, daß sich Rolf Harald Müller, Enkel des Gründers der Firma Müller und derzeitiger Mitchef, auch heute noch – 48 Jahre nach dem Torschluß bei Imperia – um Imperia-Motorräder kümmert und selbst mehrere davon besitzt. Es existiert auch noch der „Imperia-Maschinenbau“, wo Stromerzeugungsanlagen hergestellt werden.

Wenn Dr.-Ing. Rolf Schrödter, von 1926 bis 1935 Imperia-Chef und Konstrukteur, am 24. Februar 1983 seinen 90. Geburtstag feiert, kann er auf ein vielseitiges Leben zurückblicken. Auf den Tag, als er 1911 erstmalig mit einem Freiballon in die Luft ging, und auch auf die Zeiten, als er 1914 bei der „Wright Flugmaschinen GmbH“ in Berlin-Johannisthal das Fliegen mit einem Motorflugzeug erlernte. Er ist ein Pionier des Flugwesens in Deutschland und war in beiden Weltkriegen nicht

nur als technischer Offizier, sondern im zweiten Weltkrieg (1939–1945) auch im Jagdgeschwader 25 des Generals Galland ein führender Mann.

Nach dem Ende von Imperia ging er als führender Techniker, Konstrukteur und Erfinder in die Industrie (u.a. bei Boge) und baute nach dem Kriegsende wieder im eigenen Unternehmen Unter- und Überdruck-Kammern sowie Großzentrifugen mit Erfolg. Und wenn auch die von ihm konstruierten Zweitakt-Motorradmotoren der dreißiger Jahre nicht zu Erfolgen kamen, betreten sie doch ein riskantes Neuland und boten dem Techniker viel Wissenswertes. Hätte der heute noch rüstige deutsche Konstrukteur und Erfinder in 1934–1935 mehr Möglichkeiten gehabt, wäre es ihm vielleicht doch gelungen, mit seinen revolutionären Zweitakttern wenigstens die 350 cm³ Klasse bei den großen Straßenrennen Europas zu beherrschen. Zweifellos muß man ihn in die Reihe der großen deutschen Motorradkonstrukteure wie Martin Stolle, Fritz Cockerell, Otto Reitz, Hugo Ruppe, Hermann Weber, Ernst Neumann-Neander, Albert Roder, Norbert Riedel, Ewald Praxl, Walter Froede, Claus Franzenberg, Hermann Reeb und noch einige andere einreihen.



Ein seltener Anblick, zumal man bei Imperia in Bad Godesberg nur eine große Seitenwagenrennmaschine mit dem 55 PS V-Zweizylinder JAP ohv-Rennmotor in 1933 baute. Hier wird sie von dem erfahrenen Willy Ehrlenbruch 1934 in Hockenheim gesteuert. (Archiv Erwin Tragatsch)