

**D**as war jahrelang ein zusammenhängender Begriff: Imperia-Godesberg. Aus dem südlichen Vorort der alten Universitätsstadt Bonn kamen die Imperia-Motorräder. Aber wer die Anfänge der Marke sucht, der findet sie in Köln oder Köln-Kalk.

Allerdings firmierten sie dort nicht als Imperia, sondern als K. M. B. – für „Kölner Motorrad- und Maschinenbau Dr. Franz Becker“. Sie fehlten zwar in der großen tabellarischen Übersicht von „Das Motorrad“ Anfang 1924, doch starteten drei K. M. B. bei der berühmtesten Deutschlandfahrt im Februar 1924. Sie stellte mit Schneestürmen, starkem Frost und vereisten Straßen maximale Anforderungen an Menschen und Material.

Ernst Neumann-Neander (siehe MOTORRAD CLASSIC 4/1991) berichtete 1940 ein wenig über diese Fahrt. Er war von Bornim in der Mark Brandenburg nach Köln zu den Allright-Werken umgezogen und hatte dort innerhalb von drei Wochen drei neue Leichtmotorräder gebaut. Die hat er dann zur Deutschlandfahrt an den Start gebracht. Das Wetter war wirklich miserabel, die Fahrt erhielt später das Prädikat „Jockels wilde, verwegene Jagd“, denn Paul Jockel war der ADAC-Sportleiter, damit Organisator.

**F**ür Ernst Neumann-Neander gab es gleich am ersten Tag unüberwindliche Probleme auf der Strecke von Köln nach Frankfurt. Er mußte auf die Eisenbahn verladen und dafür 500 Gutpunkte opfern. Dennoch kassierte er am Schluß noch eine bronzene Medaille. Ebenfalls Bronze erhielt sein Adlatus und Werkmeister Erich Goretzki mit der zweiten Allright-Neander. Den

# SPORT WAR NICHT GENUG

**Wenn es denn wirklich  
wahr wäre, daß Sporterfolge  
auch den Umsatz an  
Serienmaschinen beflügeln,  
hätte Imperia nie in  
Geldnöte kommen dürfen.  
Denn im Sport waren diese  
Maschinen ganz groß.**

Von Helmut Hütten; Fotos: Hütten, Archiv

dritten Mann des Teams, der laut Neumann-Neander auch „wohlbehalten und rechtzeitig ans Ziel gelangte“, verschweigt die damalige Ergebnisliste. Bronze gab es auch für den dritten Mann der K. M. B.-Mannschaft. Es war Adolf Esch, der spätere Erbauer der Esch-Rekord. Und die anderen K. M.

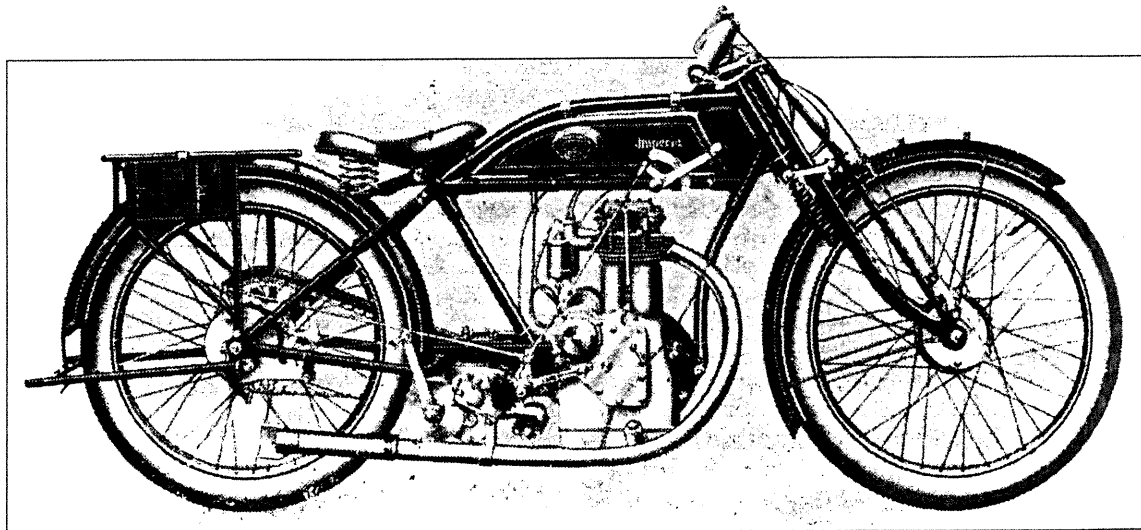
B.-Fahrer holten sich sogar Silberware. Fr. Stüpp aus Ohligs und Bätz, der sogar noch mit Sozius gegen war und dafür den Sonderpreis der Kölner Handelskammer einheimste.

Insgesamt gab es nach 17 Fahrten bei denen vielfach nur 50 Fahrten Tagesziel gelangten, aber am nächsten Morgen wieder 90 starteten, am März 28 vergoldete, 17 silberne und bronzene Plaketten, also 92 ankünfte von 103 gestarteten Teilnehmern. Gemeldet hatten sich über 100, aber die Fahrleitung hatte nur die sichtbarsten akzeptiert. Dennoch Probleme mit dem Wetter waren ja auszusehen.

**F**ast alle Motorradmarken waren vertreten, einheimische und ausländische. Aber selbst nach gründlichem Studium der Ergebnisliste 1924 war der Name Imperia noch nicht zu finden. Dabei erschien doch bereits Ende 1923 ein Inserat im „Radmarkt“ für das Imperia-Werk in Köln, Wipperfüßstraße, mit den Kaufleuten Ernst und Max Becker.

K. M. B. hingegen hatte schon im März 1923 geworben und auf eigenen Motoren verwiesen: 1000 cm<sup>3</sup> mit zwei Ventilen für 4,2 PS und 650 cm<sup>3</sup> und vier hängenden Ventilen für sechs PS. Damit erhebt sich die Frage nach dem geschäftlichen familiären Verhältnis von K. M. B. Dr. Franz Becker einerseits und Imperia mit den Kaufleuten Ernst und Becker andererseits. Der Historiker Erwin Tragatsch (1916 bis 1984) den letzten Besitzer und Konstrukteur von Imperia-Godesberg, Dr. Ing. Schroedter (1892 bis 1989) kurz vor dessen 90. Geburtstag besucht und

Aus Original-Prospekt 1925 der „Imperia-Werk Motorradbau GmbH, Köln-Kalk, Imperia-Vertriebs-Gesellschaft mbH, Köln, Hohenzollernring 65“: Modell 350 B mit Bradshaw-ohv-Motor, zehn PS, Bohrung 68, Hub 96 mm



stigen alten Herrn ausführlich inter-  
 ert. Darauf beruhte sein weitgehend  
 uthentischer Bericht über die „Tra-  
 die von Imperia“ im ersten Band sei-  
 r Reihe „Berühmte Konstruktion-  
 n“. Und er hat eindeutig geklärt:  
 nen Unterschied zwischen K. M. B.  
 d Imperia gab es nicht.

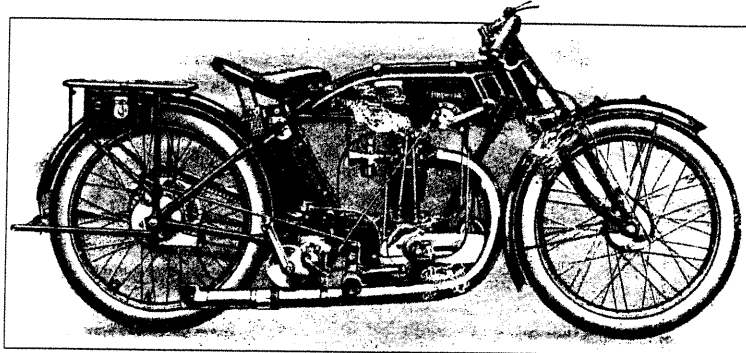
Der neue Name Imperia klang auch  
 el schöner und einprägsamer als K.  
 . B. Und dabei spielte es seinerzeit  
 ine Rolle, daß es vorher schon einen  
 rzelebigen Imperia-Fahrzeugbau von  
 :org Ibl in Hersbruck bei Nürnberg  
 geben hatte, abgesehen vom tradi-  
 nsreichen belgischen Imperia-Werk,  
 s seit 1906 Automobile baute, zuletzt  
 ) 1934) mit Adler Trumpf- und  
 mpf-Junior-Lizenzen.

in Seitenblick auf die vergleichbare  
 Kölner Deutschlandfahrt im Winter  
 25 über 3000 Kilometer diesmal in  
 : zwölf Tagen – bestätigt das Neben-  
 ander von K. M. B. und Imperia;  
 in neben drei K. M. B.-Gespannen-

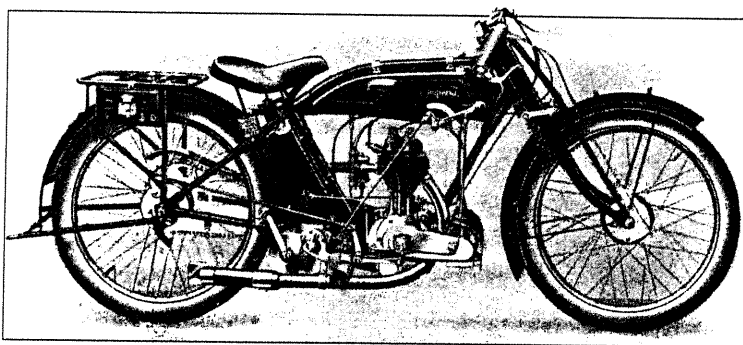
kern finden wir schon die Speerspitze  
 der späteren Imperia-Streitmacht. Es  
 waren die Kölner Harry Herzogenrath  
 (14 Punkte), Erich Pätzold (21 Punkte)  
 und Emil Hobelmann, dann der Aache-  
 ner Adam Schumacher (60 Punkte)  
 und Willi Ehrlenbruch aus Wuppertal  
 (393 Punkte).

Nicht zu verwechseln mit diesen  
 harten und schweren Deutschlandfahr-

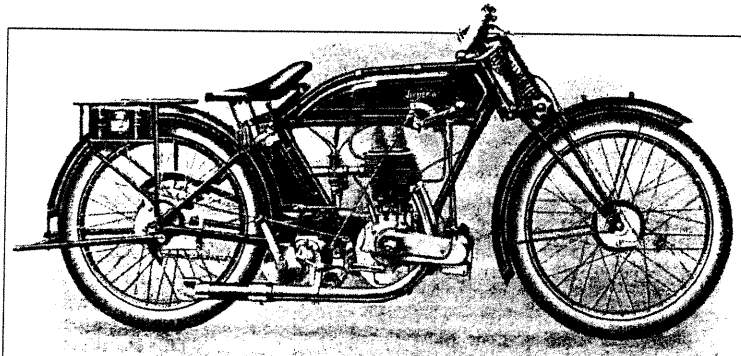
ten der Jahre 1924 und 1925 sind die  
 älteren ADAC-Reichsfahrten, die et-  
 lichen leichten Motorradtypen ihren  
 Namen verliehen. Auch dabei startete  
 Ehrlenbruch 1925 auf Imperia,  
 während bei zahlreichen, von Imperia  
 bestrittenen Rennen neue Namen auf-  
 tauchten. In der Viertelliterklasse  
 waren es auf der Avus 1924 Ernst Zün-  
 dorf und der bekannte Berliner Leicht-



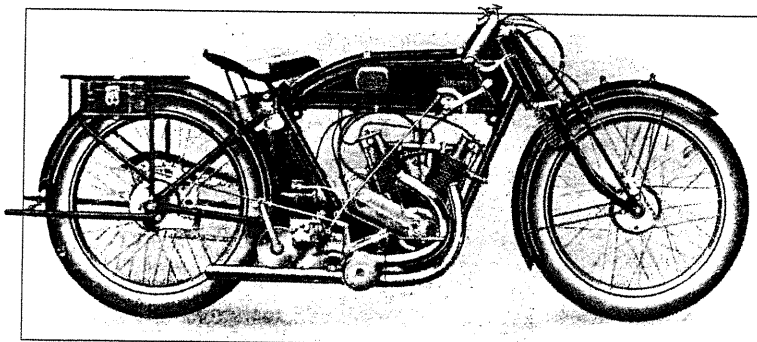
Aus dem 1925er  
 Prospekt ist auch  
 Modell BS:  
 ohv-Einzylinder mit  
 14 PS, Bohrung 71,  
 Hub 88 mm,  
 350 cm<sup>3</sup>, Kette 1/2  
 x 5/16 Zoll



Modell J I von  
 1925: seitengesteu-  
 erter Einzylinder  
 mit neun PS,  
 Bohrung 79, Hub  
 90 mm, Hubraum  
 350 cm<sup>3</sup>



Modell J II von  
 1925: seitengesteu-  
 erter Einzylinder  
 mit 15 PS, Bohrung  
 85,5, Hub 85 mm,  
 Hubraum 500 cm<sup>3</sup>



Ein Bild für die  
 beiden V-Zwei-  
 zylinder-Modelle  
 M I und M II mit  
 gegengesteuerten  
 Motoren, mit  
 500 cm<sup>3</sup> (B 64,  
 H 77 mm) und mit  
 600 cm<sup>3</sup> (B 64,  
 H 92 mm), Leistung  
 16 und 19 PS

## Imperiamotorrad

Hochleistungs- und Hochqualitätsmaschine für den ver-  
 wöhntesten Fahrer und Sportsmann.

Die Vorzüge des Motorrades sind folgende:

• Absolut erstklassige Werkmannsarbeit und vorzüg-  
 liche konstruktive Durchbildung aller Teile.

• Äußerst stabiler Rahmenbau bei sehr gefälligen  
 Formen, mit besonders kräftiger Vordergabel, für  
 schlechteste Straßen berechnet.

• Niedrige Sattelstellung (ca. 72 cm).

• Sehr bequeme Sitzweise ohne Ermüdungs-Erschei-  
 nungen selbst bei sehr langen Touren; Gummi-Knie-  
 halter am Tank befestigt.

• Ausgezeichnetes Spurhalten der Maschine infolge  
 ihrer besonderen Bauart, und zwar bei niedrigster  
 und höchster Geschwindigkeit sowohl auf der geraden  
 Strecke als auch in den Karven bei schlechter Wege-  
 benheit.

• Besonderer Benzintank in kräftigster Ausführung, am  
 oberen und unteren Rahmenrohr mit 4 Schellen ver-  
 verrückbar und ohne Vibrationserscheinungen beim  
 Fahren befestigt; großer Fassungsraum, ca. 10 Liter.

• Getrennter Öltank unter dem Sattelrohr, ebenfalls  
 in solidester Weise befestigt; ca. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Liter fassend.

• Automatische, unbedingt zuverlässige Ölung, mit  
 vom Fahrer bequem während der Fahrt zu beobach-  
 tendender Ölkontrolle; außerdem mit für alle Terrain-  
 verhältnisse besonders einstellbarer Zusatzölung, be-  
 tätigt durch linkes Fußpedal.

• Besonders wirkungsvolle Expansions-Nahenbremsen  
 von großen Abmessungen sowohl am Hinterrad wie  
 am Vorderrad mit Betätigung durch rechtes Fußpedal  
 (Hinterrad) bzw. Bowdenzug (Vorderrad) von der  
 Lenkstange aus (rechts).

• Langjährig erprobtes Dreiganggetriebe mit Einstel-  
 lung auf die verschiedenen Gänge jedesmal über  
 Leerlauf, daher auch von Ungeübten bequem zu be-  
 dienen; Stoßangleich im Getriebe, daher geringe  
 Beanspruchung der Antriebskette; ferner mit Kick-  
 starter und bequem während der Fahrt zu betätig-  
 ter Schaltvorrichtung; sehr leichtes Auskuppeln durch  
 Bowdenzug von der Lenkstange aus (links).

• Leistungsfähigste Motore stets allerneuester Bauart  
 und nach den letzten Erfahrungen, nur weltberühmte  
 Marken mit außerordentlichen Erfolgen auf inter-  
 nationalen Veranstaltungen.

• Äußerst stark dimensionierte Ketten allererster Quali-  
 tät von absoluter Zuverlässigkeit aus ersten Spezial-  
 fabriken.

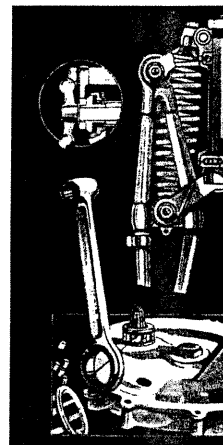
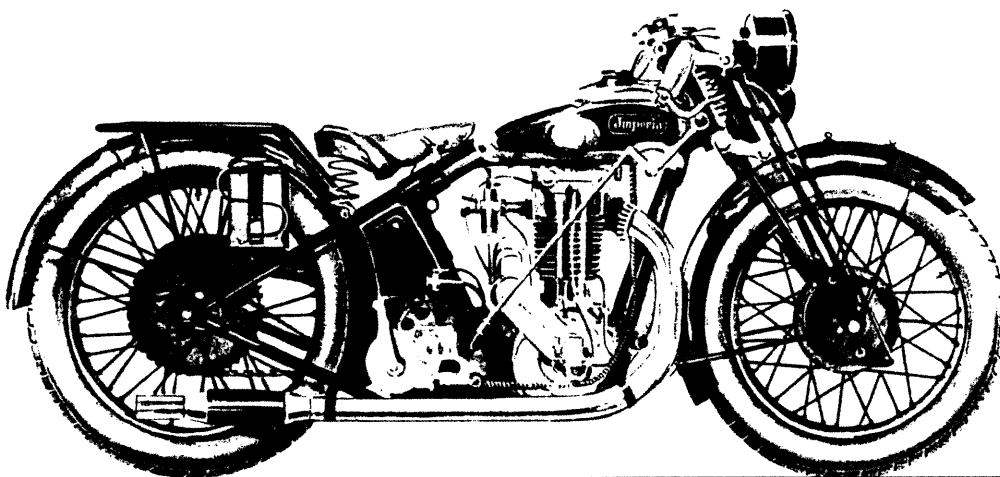
## Die Historie von Imperia

athlet Richard Rau, mit der 350er Erich Pätzold, Harry Herzogenrath, Ernst-Günther Burggaller (der später noch auf Bugatti-Rennwagen berühmt wurde), Martin Heide und Robert Oberdörfer, dann Zündorf und Adam Schumacher auf großen V-Zweizylindern und der Kölner Ludwig Krämer (der Kolben-Krämer) mit einem Gespann. Auch der Berliner Konstrukteur (Rocovina) und spätere Shell-Rennleiter (und Vorgänger des Autors) Johannes Rössig fuhr beim Avus-Kilometerrennen außer seiner Königswellen-Rocovina eine 350er Imperia erfolgreich.

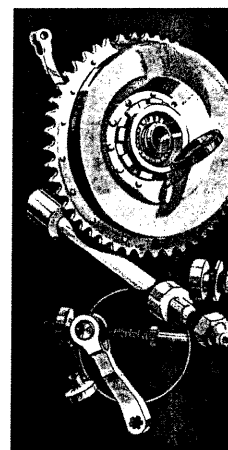
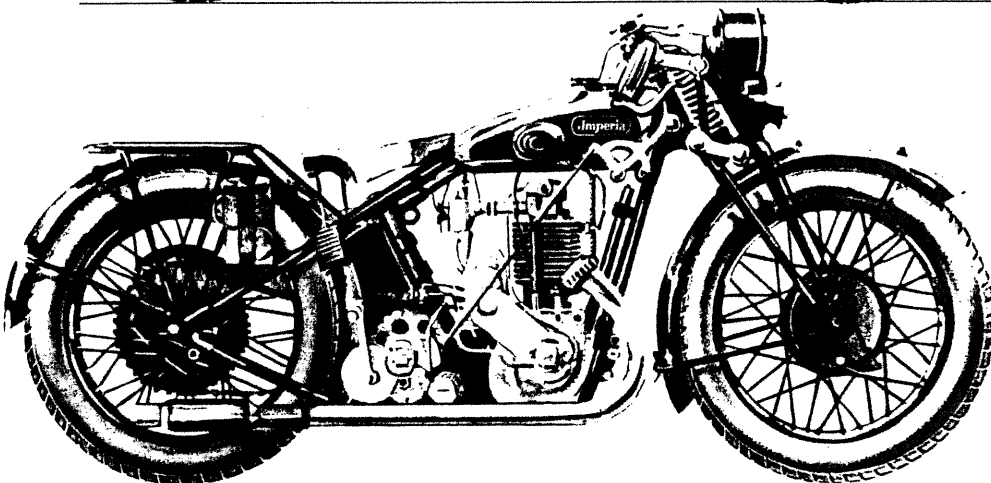
eben bei diesem Avus-Rennen über-raschten die Geschwindigkeiten zweier Halbliter BMW: Mit 137,4 km/h für Rudolf Reich, aber nur 123,3 für Rudolf Schleicher. Das war immerhin zu einer Zeit, als die neue R 32 noch mit biederen 8,5 PS zu Buche stand. Der Zweifel war absolut begründet, aber rasch geklärt. Eine Rückfrage beim rüstigen Rudolf Schleicher fand 1981 die spontane Antwort: „Wir fuhrten damals schon die Vorläufer und Versuchsmaschinen der R 37, also ohv-Motoren. Reich fuhr mit Alkohol, ich selbst jedoch Benzin“.

Imperia-Fahrer starteten nicht nur Rund- und Bergstrecken (Eifen, Schleiz, Hohensyburg), sondern auch bei den damals verbreiteten Zementbahnrennen in Berlin, St. Dresden oder Leipzig. Über das „internationale“ Bahnrennen in Dresden Reick – der einzige Ausländer, Ga aus London, landete mit seiner Francis-Barnett als Letzter – berichtete die Lokalpresse unter der Überschrift „Guter Sport, schwere Stürze“. Es regnete, die Rennen begannen mit Verspätung, als es endlich trocken wurde. „So sehr der gebotene Sport“.

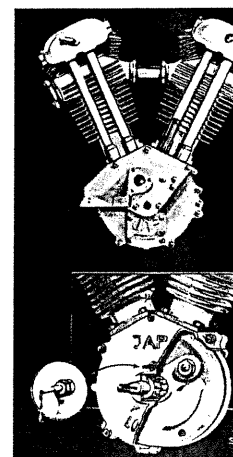
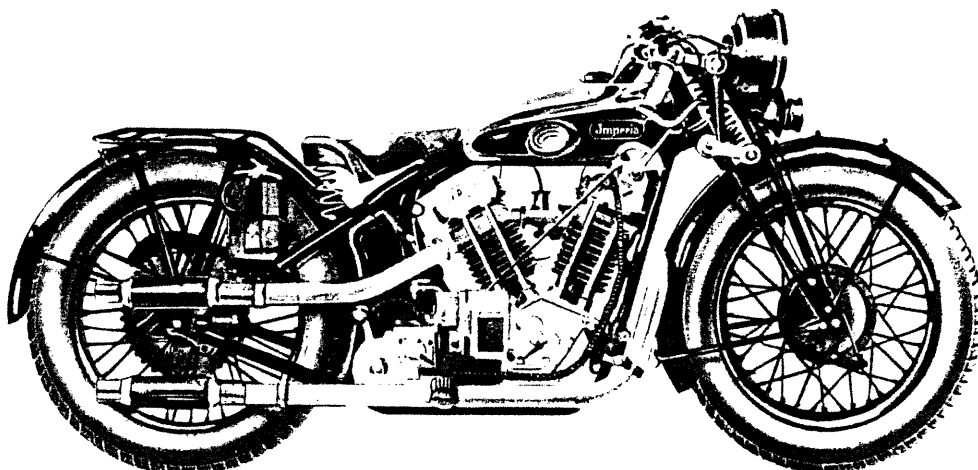
Die drei Modelle der Jahre 1929 und 1930. Rechts die Sport 500 mit MAG ohv-Einzylinder, der 22 PS leistete, gut für 125 km/h. Einstellbarer Dämpfer der Gabel, käfiggeführte Lagerrollen im Pleuefuß



Bergeist mit gegengesteuertem 595er MAG, Leistung 15 PS, Spitze 110 km/h, Gewicht 155 Kilogramm, auch mit auswechselbaren Rädern lieferbar



Rheingold mit 672 cm<sup>3</sup>-JAP V-Zweizylinder, ohv, Leistung 26 PS, Spitze 140 km/h. Katalogmäßig in Luxusausführung, auswechselbare Räder, verchromter Tank, Drehgas, Nickel-Tiefbettfelgen mit roten Streifen



hoher Stufe stand, so bedauerlich sind die schweren Unfälle...“ Schumacher platzte bei 120 km/h der Vorderreifen, die Imperia flog gegen die Umzäunung, auf die Bahn zurück und brachte den folgenden Seeger ebenfalls zum Sturz. Beide Fahrer kamen „wunderbarerweise mit dem Schrecken davon, während ihre Maschinen zum Teufel waren... Später erlitt der bekannte Straßenfahrer Nedon einen schweren Unfall. Er fuhr sein erstes Bahnrennen und war von 'Leuten vom Bau' gewarnt, sich mit seiner schnellen Motosacoche in heftige Kämpfe mit den Imperia-Kanonen einzulassen... Als es ihn in der 'Eisenbahnkurve' hinaustrug, streifte ihn Pütz und Nedon flog mit 130 km/h an die Barriere... der Unfall zeigt wieder, daß Maschinen über 350 cm<sup>3</sup> nichts auf Radrennbahnen zu suchen haben, denn hier hört der Sport auf und halsbrecherische Akrobatik setzt ein“.

Später gewann Josef Pütz mit seiner Imperia 350 noch die 500er Klasse und den „Salempreis“. Die Durchschnittstempi über zehn, 15 und 20 Kilometer betragen 98/103 und 107 km/h. Beim anschließenden Rekordversuch erzielte der Neuölsnitzer Ardie-Fahrer Karl Stegmann vor Tennigkeit (Berlin, D-Rad) nur 106 km/h.

Die erwähnten Imperia-Kanonen Pütz und Adam Schumacher kamen beide aus Aachen und betrieben dort Fahrschulen. Zu dieser Anmerkung benötigte der Chronist keine Recherchen, weil Pütz ihn selbst (als 17jährigen) Mitte der 30er Jahre zur Führerscheiprüfung lotste (mit dreimal 20 Minuten Faxis in einem Opel P 4, aber ohne jede Zweiradlektion, denn man fuhr ja schon fast zwei Jahre teilweise recht flink, obgleich führerscheinfrei). Kaum mehr Fahrstunden erteilte der elegante, schlanke Adam Schumacher der besseren Hälfte des Verfassers 1951. Schumachers Betrieb lag unverändert in der Jülicherstraße, direkt neben dem Gemüse- und Tante Emma Laden seiner Schwagers Paul Weyres...

Es gab bei Imperia zwei Fahrer namens Schumacher, außer Adam einen Paul. Und daß es sich nicht um einen Schreibfehler in den Programmen und Berichten handelte, beweist ein Bahnrennen in Düsseldorf, bei dem Adam den zweiten und Paul den dritten Platz errang. Wenn wir jetzt noch die lange Reihe der Imperia-Fahrer um die Namen Karl Frentzen (später DKW) und Hans Soenius ergänzen,

dann wird die Überforderung des kleinen Betriebs deutlich.

Zwar betrogen die Preise und Prämien vor rund 70 Jahren nur einen Bruchteil der heutigen, doch hatte sich die Familie Becker schlicht übernommen. Sie verkaufte ihren Imperia-Betrieb 1926 an die Godesberger Maschinenfabrik „Rheinland“ des Dr. Ing. Rolf Schroedter, die sich fortan „Imperia-Fahrzeugwerke GmbH“ nannte. Und K. M. B. verschwand.

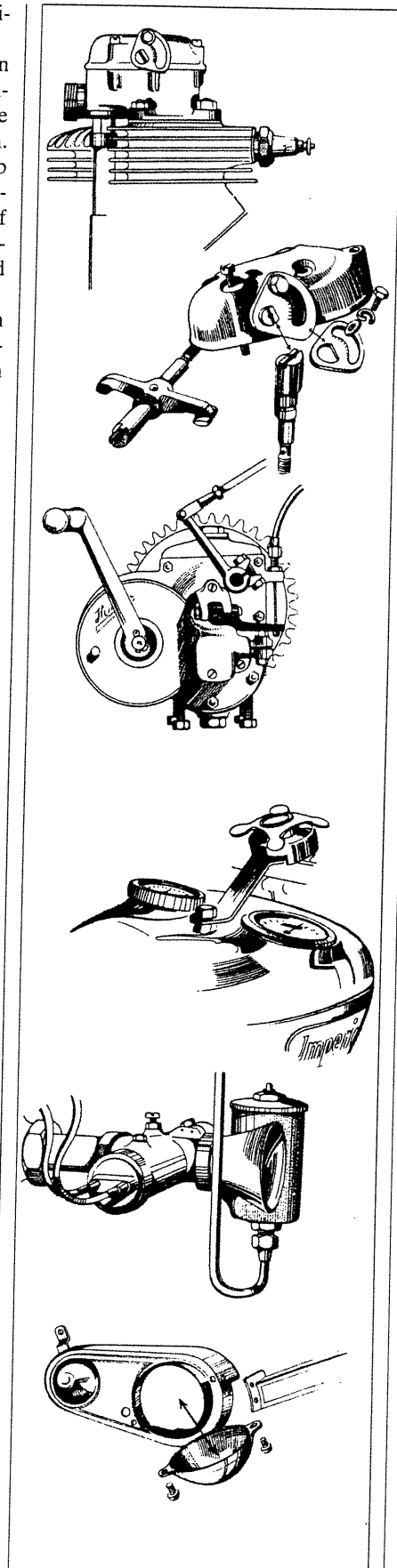
Natürlich endeten mit der neuen Firma nicht schlagartig die Sporteinsätze der privaten Kunden. Sowohl beim

## Das neue Werk in Godesberg mußte ab 1926 sparen, aber die Privatfahrer blieben treu

Eifelrennen 1926 – nach 1922, 1924 und 1925 zum letzten Mal auf dem schweren 33-Kilometer-Kurs bei Nideggen – wie auch übers Jahr (Juni 1927) bei der Nürburgring-Eröffnung startete Ludwig Krämer mit seinem 600er Gespann – in Nideggen zusammen mit dem 350er Gespannsieger Scharrenbroich, mit Wittkuhn in derselben und mit Lenz aus Bonn in der schweren Gespannklasse – sowie dem 350er Solisten Ehrlenbruch.

Das Werk selbst übte Sparsamkeit, zumal viele frühere Stammfahrer abwanderten. Herzogenrath zu Gillet-JAP, Zündorf zu DKW, Wenzel zu Esch-Rekord, dann Rudge, Soenius zu Indian, soweit er nicht die Werks-BMW lenkte, Pätzold zu Sunbeam, dann Saroléa, Frentzen zu UT-Jap, Ehrlenbruch zu Tornax und Burggaller zu Bugatti.

Auf der Berliner Ausstellung Ende 1928 präsentierte Imperia ein einziges Modell mit dem soliden und bewährten ohv-MAG, die Maschine wurde wie folgt charakterisiert: „eine ungemein sportliche Angelegenheit: elegant, abgerundet und doch robust, jetzt mit Satteltank und neuem Rahmen-Oberteil, als eine schnelle Sportmaschine, dabei zuverlässig genug für angestregten Tourenbetrieb, mit einem 'bürgerlichen' Preis für einen größeren Interessentenkreis. Das einmal als gut erkannte Einzylindermodell vermeidet die gefährliche Verzettelung in eine Modellvielfalt“.



Das hängende Einlaßventil beim ioe-Motor wurde von außen eingestellt, exzentrische Kippbelachse. Hurth-Getriebe bei Rheingold und Sport, Sturmey-Archer Getriebe bei der Berggeist. Benzinuhr im Tank serienmäßig, Tacho im Tank auf Wunsch. Motorkette gegen Schmutz abgedeckt. Fahrgestell tiefschwarz, Tank mit imperia-rotten Feldern und Goldlinien abgesetzt, bei Rheingold und Sport-Luxus verchromt, Lenker, Felgen, Auspuffrohre vernickelt

Die MAG-Motoren wurden damals von etlichen Motorradfabriken eingebaut, Triumph zum Beispiel konnte aus überwiegend politischen Gründen keine Motoren mehr von der englischen Schwesterfirma beziehen. Und Standard wurde in Deutschland zum bekanntesten Bannerträger der Genfer Motorenfabrik. Einen Schwachpunkt des ohv-MAG Einzylinders – vielleicht den einzigen – enthüllte 1930 die ADAC 144-Stundenfahrt auf dem Nürburgring. Die Einlaßventilführungen, von Grauguß auf Bronze umgestellt, neigten zum Klemmen. Damit fiel ein Motor aus, während bei einem zweiten ein Kipphelbrach.

Für die Marke Imperia bedeutete die Nürburgring-Dauerfahrt über sechs Tage im April 1930 ebenfalls ein Debut, nämlich mit dem Oscherslebener Gespannfahrer Ernst Loof. Der hatte in seiner sächsischen Heimat Halberstadt erst wenige Ausweisrennen bestritten und sich als blutjunger, frischgebackener Mechanikermeister in Godesberg beworben. Nach seiner guten Einführung am Nürburgring wurde er Leiter einer neuen Rennabteilung. Gleichzeitig wurde er Imperias führender Fahrer auf Solomaschinen wie auf (Pendel- oder Kurvenleger-) Gespannen.

Wieweit Ernst Loof zu der neuen, erfolgreichen Rennsport-Epoche bei Imperia beitrug, muß freilich offenbleiben; denn zum Jahresende berief Dr. Schroedter den Ingenieur Arthur Dom für die Fahrgestelle nach Godesberg. Dom hatte vorher bereits bei

Standard in Ludwigsburg Fahrwerke gebaut, die er auch selbst auf Rennen fuhr. Für die neuen Imperia-Modelle kaufte Schroedter in England die damals besten Motoren ein, die Rudge-Whitworth-Viertventiler. Die hatten gerade 1930 die TT gewonnen, dabei in der 350er-Klasse sogar die ersten drei Plätze geholt und bei der Senior immerhin den ersten, zweiten und sechsten Rang belegt.

### Für die neuen Imperia-Modelle kaufte Schroedter die besten Motoren ein: Rudge Viertventiler

Bald umfaßte die neue und letzte Imperia-Rennepoche so viele Namen, daß wir eine alphabetische Liste benötigen. Sie beginnt mit Erwin Aldinger, dem Bosch-Ingenieur, und H. Berhausen aus Godesberg, führt weiter mit Karl Bodmer aus Ebingen, Otto Brindl und den Brüdern Buttler aus Bottrop, mit Brockpähler aus Dortmund, W. Colle, Arthur Dom, Gert In der Elst (ab 1949 Rennleiter bei Aral), Hans Kahrmann aus Fulda (der hat heute noch ein großes Horex-Teilelager), Karl Lottes aus Erndtebrück, Ernst Loof, Otto Kohfink, Schlotterbach aus Düsseldorf, Wilhelm Schminke aus Weimar, Otto Schanz aus

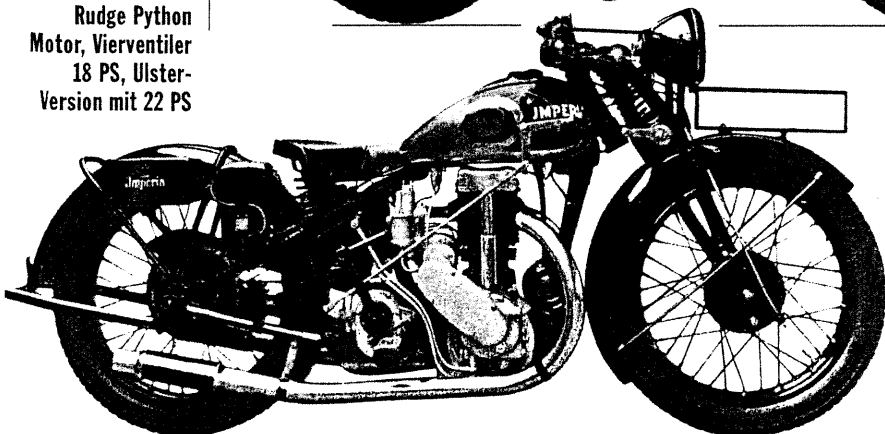
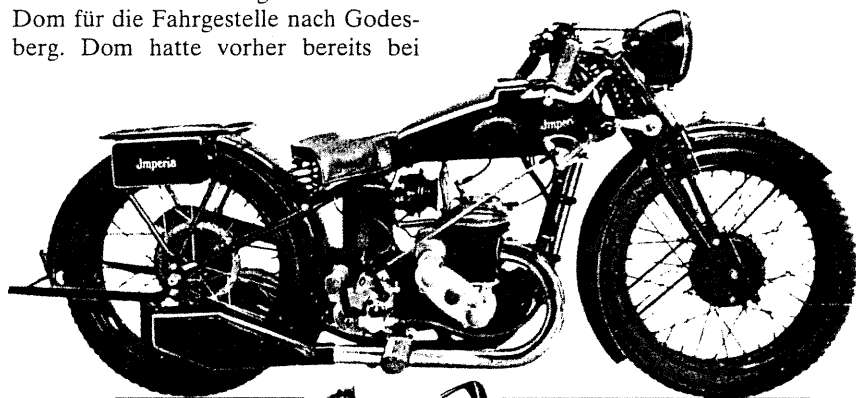
Hadersleben und schließlich Max Scharrenbroich, der zeitweilig auch zur Geschäftsführung zählte. Als er 1930 diesen Posten aufgab, erhielt er genug Fahrzeuge und Ersatzteile, um in Bonn einen eigenen Betrieb zu eröffnen.

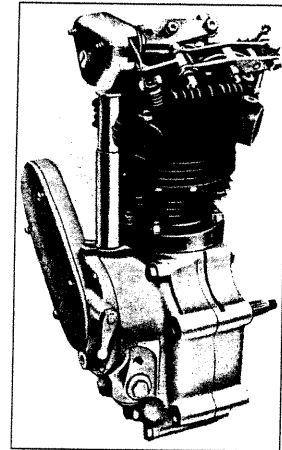
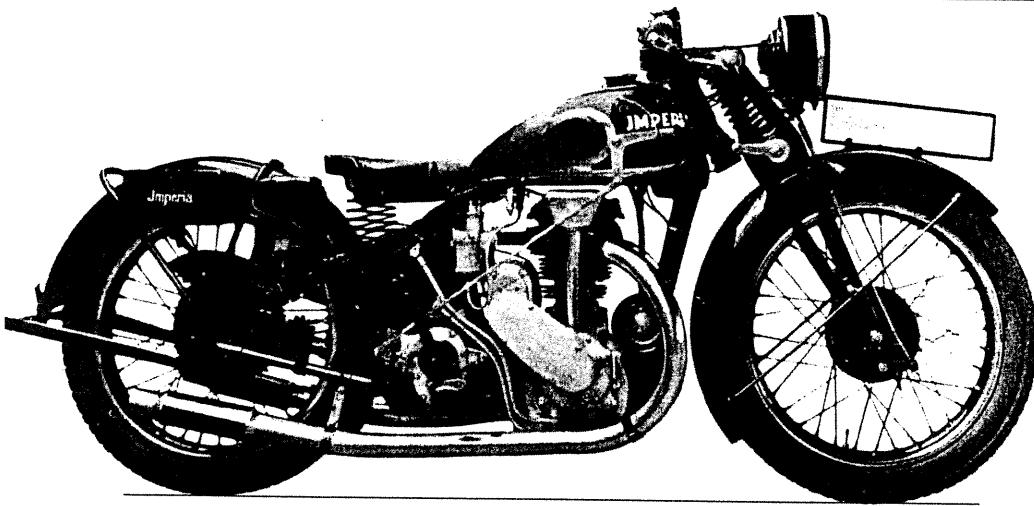
Nun erschien 1933 in Godesberg ein großer, schlanker Engländer mit einem Rudge Viertventiler buchstäblich unterm Arm, dessen Pleuellager defekt war. Er hieß Fergus Anderson und bat um ein Fahrgestell, das er auch bekam. Weil er damals nur englisch sprach, was weder Dr. Schroedter noch Ernst Loof verstanden, mußte ein Lehrling aus den Fahrradbau dolmetschen. Der wurde später fast so bekannt wie der englische Kunde, es war Hein Thorn-Prikker. Den Fahrradbau hatte Imperia aufgenommen, um 1930 die Palette der teuren Sportmaschinen zu ergänzen. Schon vorher war das Programm aufgestockt worden, indem neben die 500er „Sport“ mit dem MAG-Einzylinder anspruchsvolle „Rheingold“ V-Zweizylinder traten, zunächst mit englischen JAP-Motoren.

Außerdem entstanden als Billigfabrikate leichte „Omnia“-Motorräder und Imperia „Zwerg“ mit 150cm<sup>3</sup> Villiers Zweitakttern, vergleichbar den leichten Imperietten aus der Kölner Zeit. Doch importierte Schroedter auch für die Rheingold bald 850er MAG, die letzte Konstruktion des berühmten Herbert Le Vack, eines der größten Motorradkonstruktoren dieser Epoche. Er wurde eines Morgens tot neben seinem Versuchsgespann gefunden, bei dem ein bronzenener Schwinghebel der Vordergabel gebrochen war. Das war kein Einzelschicksal, denn schon 1922 starb Arno Dietrich einsam bei einer Versuchsfahrt. Der hatte zunächst in Nürnberg bei Premier und Triumph als Meister gearbeitet, bevor er seine feuerroten Ardie-Motorräder baute. Und 1935 verunglückte Arthur Carroll, der als Walter William Moores Nachfolger bei Norton die Königswellen-Renner modernisierte, ebenfalls bei einer Versuchsfahrt.

Der für den Fahrwerksbau engagierte Arthur Dom war 1930 noch Deutscher Meister in der 350er-Klasse gewesen, allerdings punktgleich mit Arthur Hiller (Montgomery-JAP), Sie waren damit Nachfolger von Max Kimmel (UT-Blackburne), während die übrigen Meister 1929 Sepp Stelzer (BMW 750), Hans Soenius (BMW 500) und Friedrich (DKW 250) hießen, 1930

1932: Modell Junior  
Villiers Zweitakter, Bohrung 61, Hub 67 mm, Hubraum 196 cm<sup>3</sup>, Leistung sechs PS. Lackierung schwarz, blanke Teile verchromt. Unten Typ Ulster-Special mit 500er Rudge Python Motor, Viertventiler 18 PS, Ulster-Version mit 22 PS





Modell Grand Prix von 1932 mit Radial-Vierventiler Rudge Python 350er, der 18 bis 20 PS leistete. Zu fahren mit Benzin/Benzol-Gemisch. Lackierung schwarz, Tank und blanke Teile verchromt

waren es Ralph Röse, Toni Bauhofer (DKW 500) und Hans Kahrman (Hercules-JAP 250).

Diese Konkurrenz überflügelte Ernst Loof in der Saison 1931 förmlich auf Anhieb, obgleich die Eilenriede Ende März ein mäßiger Auftakt wurde. Bei miserablen Wetter und dem schwierigen weil schmierigen Kurs hatten alle Fahrer mit entzündeten Augen und schlechter Sicht zu kämpfen. Zwei Rennen wurden in Hannover auf dem Eilenriede-Kurs gefahren. Zuerst der Meisterschaftslauf über 40 Runden. Und da ging es Loof ähnlich wie dem berühmten, sonst kaum noch zu schlagenden Tom Bullus. Während der für NSU fahrende Engländer deutlich hinter seinen Stallgefährten Paul Rüttchen zurückfiel, landete Loof gar im Mittelfeld. Das zweite Rennen, der „Preis von Hannover“, ging nur über zehn Runden und brachte für Bullus Rekordzeiten und für Loof einen zweiten Platz hinter dem brillant fahrenden Soenius auf einer AJS.

Am 3. Mai startete Hans Soenius auf der bekanntesten und schnellsten Fichtenhain-Bahn bei Heide in Holstein und brach mit 142,6 km/h fast den Zündorfischen Bahnrekord. Doch fand die Zeitschrift „Motor Kritik“ ein störendes Haar in der Erfolgssuppe, weil die hiesige Sunbeam-Importeur eidesstattlich versicherte, die Imperia von Soenius sei eine originalgetreue Sunbeam. Das gab einen mächtigen Wirbel, zum Beispiel schrieb H. H. Dienstbach im Bielefelder „Radmarkt“ einen ausgiebigen Kommentar zum Thema „sportlicher Anstand“:

„Wie Soenius, der uns als bescheidener und sympathischer Sportsmann bekannt ist, zu einer solchen unfairen Mache kam, ist unerfindlich. Imperia

ist bekanntlich inzwischen in Konkurs... und daß die alten Verantwortlichen dieser Firma mit ihrem ganzen Privatvermögen für die Schulden geradestehen, beweist sie als faire Leute. Auch können sie anscheinend gar nichts mehr mit der Sache zu tun haben. Sollten die neuen Leute bei Imperia (de facto allerdings dieselben) in vollkommener Unwissenheit sportlicher Gepflogenheiten gesündigt haben? Hat auch ein Fahrer wie Soenius nötig, solche Zicken zu machen? Denn er kann als alter Fachmann uns nicht glauben machen, daß er eine Sunbeam nicht von einer Imperia unterscheiden kann.“ Und Dienstbach hängt noch die Geschichten mehrerer ähnlicher Fälle mit anderen Fahrern und Marken an. Sein Fazit: „Solche Dinge dürfen ein-

### Ernst Loof auf Imperia war 1932 zweifellos der beste deutsche Fahrer

fach nicht vorkommen, und wir würden schwere Schuld auf uns laden, wenn wir sie stillschweigend duldeten.“

Imperia war auf derartige Etikettenschwindel umso weniger angewiesen, als Loof auf dem von rund 100 000 Zuschauern besuchten „Sachsenring“ bei Grillenburg Klassensieger wurde. Und beim Großen Preis auf dem Nürburgring schaffte Dom auf Imperia hinter Rudge-Starfahrer Tyrell-Smith einen zweiten Platz noch vor Otto Ley auf einer Triumph-MAG und Binder-Saam auf AJS. Zu diesem Nürburgring-Rennen 1931 bemerkt der „Radmarkt“ aus Bielefeld: „Den Zweitaktern wurde

übel mitgespielt, weil man sie zwang, alkoholhaltigen Betriebsstoff zu verwenden, den sie praktisch nicht brauchen konnten. Gegen den Widerspruch Deutschlands hatte man die Vereinheitlichung der Rennbetriebsstoffe beschlossen. Und diese erste Probe aufs Exempel hat bewiesen, daß Deutschland sich für die Zukunft ganz energisch gegen solche Vorschriften wird zur Wehr setzen müssen, will man nicht den Zweitakt-Motorenbau mutlos werden lassen.“

Nach weiteren Erfolgen wurde Loof – schon zum Eifelrennen als „der große Imperia-Fahrer“ angekündigt – erwartungsgemäß Deutscher Meister. Dabei hatte Schminke in Misdroy (auf Wollin) einen Klassensieg und in Schotten gar Motorrad-Bestzeit gefahren. Kein Wunder, daß Imperia für 1932 auf das bewährte Terzett Dom, Loof und Schanz vertraute, wobei letztere in Schleiz zweimal einen Doppelsieg schafften, weil es – ähnlich Hannovers Eilenriede – neben dem Meisterschaftslauf ein Zehn-Runden-Jubiläumrennen gab. Die übrigen Meister 1931 hießen Huth (NSU 500), Roes (BMW in der 1000er Klasse) sowie Geiss und Kahrman, die mit 250cm<sup>3</sup> DKW und Hercules-JAP punktgleich endeten.

Noch besser lief es für Loof und Imperia in der Saison 1932. Er gewann zehn von zwölf Rennen, wurde nur einmal Zweiter und einmal Dritter. Laut „MOTORRAD“ war er „zweifellos der beste hiesige Fahrer“. In der spanischen TT mit Konkurrenten aus sieben Nationen siegte Loof mit zwölf Minuten Vorsprung, gleich zwei Runden. „Er weiß aber auch, was er seiner Gesundheit schuldig ist: früh ins Bett, kein Nikotin und keinen Alkohol.“ ▷

**D**och 1933 war gar nicht Loofs Jahr. Das zeigte sich bereits bei der Eilenriede. Durchweg war in dieser Saison Hans Richnow dank der von Friedrich Brumm getunten und gemanagten Rudge besser. Immerhin blieben für Loof und Imperia die nationalen Seitenwagen- und Bergmeistertitel. Für erstere zählten allerdings nur zwei Rennen (Eifel und Avus), für letztere fünf (Lückendorf, Kesselberg, Riesengebirge bei Schreiberhau, Würgau und Ratisbona bei Kelheim). Am Berg rangierte Loof zwischen Geiss (DKW 250) Ley (Norton 500) und Fleischmann (NSU 1000), mit dem Gespann neben Schumann (NSU 600) und Weyres (Harley-Davidson 1000). Beim Straßentitel, nicht zu vergessen, wurde Otto Schanz hinter Richnow Zweiter mit elf gegenüber 16 Punkten, zumal nach einem Sieg in Groß-Wartenberg, bevor Richnow in Schotten, Grillenburg und Schleiz gewann. Die Eilenriede ging zuvor an Schneider auf Velocette, der auf der Straße Dritter wurde. Und noch etwas geschah 1933, das für Imperia gar nicht gut war. Arthur Dom, der als Ausländer und Jude keine Lizenz mehr erhielt, gab seine Sportaktivität und Stellung in Godesberg auf, übersiedelte nach Holland und wurde in Utrecht Hochschuldozent.

**N**un gab es 1933 nicht nur Straßen- und Bergrennen. Zement-, Gras- und Aschenbahnrennen, sondern auch große Geländewettbewerbe wie die „3

Tage Harz“ und die internationalen „Sixdays“ – bei denen unser BMW-Team mit Henne, Stelzer und Mauermeyer (mit Wiggerl Kraus im Seitenwagen) in Wales erstmalig (seit 1913) die „Trophy“ gewann. Und es gab 1933 die „2000-km-Deutschlandfahrt“ (Baden-Baden – München – Nürnberg – Chemnitz, hier starteten die Solofahrer über nur 1300 km – Dresden – Berlin – Hameln – Köln – Nürburgring – Kaiserslautern – Baden-Baden).

### Ein schlechtes Jahr für Imperia, 1933 brachte wenige große Siege und nur zwei Meistertitel

**N**eben aktuellen Berichten etlicher Teilnehmer behandelte „Das MOTORRAD“ den Start der Solisten in Chemnitz ausführlich. Da bemerkte zum Beispiel Helmut Werner Bönsch: „Es ist erschreckend, mit welcher Sorglosigkeit viele Fahrer an die gigantische Aufgabe herangehen, und schon bei der Abnahme lassen sich die Statisten von morgen gut erkennen. Auch Wolf Doernhoeffer, der stets hilfsbereite DKW-Kundendiener, schüttelt verzweifelt den Kopf, als kurz vor Toreschluß einer seine in Ehren ergraute Mühle schnell zurechtstutzen will, gerade noch 60 läuft sie – etwas knapp für den verlangten 50er Schnitt. Die DKW-Werksmaschinen laufen gestoppte 85, die wassergekühlten 500er sind kompressorlose Rennmaschinen, und auch

die normalen 350er und 500er haben durch sorgfältige Pflege ein paar km hinzubekommen.“

**P**rivatfahrer können natürlich nicht so leicht PS in einen braven Tourenmotor pfpfen...Fast alle haben für einen weichen Sitz gesorgt (mit Schwammgummi oder Fell). Aber nur wenige haben bedacht, daß bei 20 bis 26 Stunden eine veränderte Fahrhaltung neues Leben bringt. Nur an der kleinen Puch von Ilse Thouret findet man neben den normalen Rasten zurückversetzte Rennrasten und weit vorn Gesundheitsrasten...“

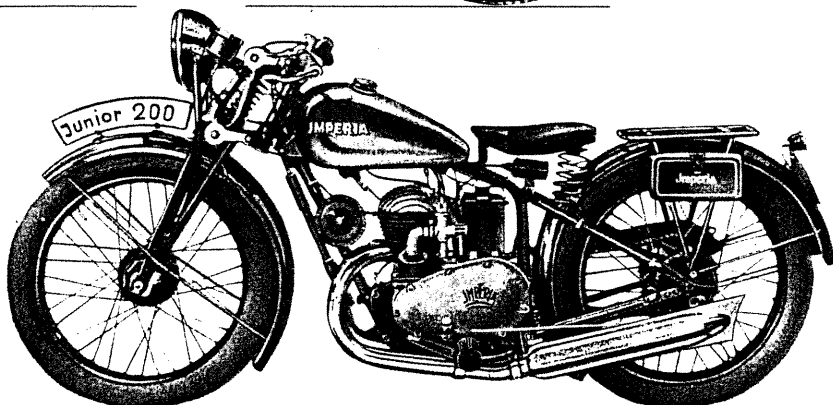
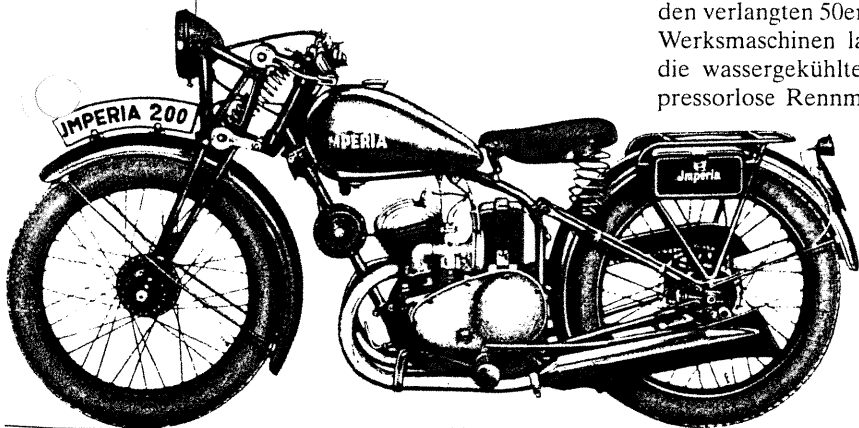
„Während die Seitenwagengespanne schon seit Stunden von Baden-Baden nach Chemnitz anmarschieren, bereitet man hier den Start der Soloräder vor. 244 stehen in Reih und Glied am Startplatz – ein prachtvolles Bild... Kurz nach zehn Uhr gehen die ersten auf die Reise, die Kleinen zuerst. Darunter das DKW-Team mit Winkler, Geiss und Müller, zahlreiche Puch,... ein Triumph-Team mit Winkler, Reichenberger, Rührschneck – eine ‘Klein-Bullus’ mit 58 cm<sup>3</sup>, aber kein armer Irrer, sondern eine 201 S mit guten Chancen... Es folgen Soloräder mit 400 cm<sup>3</sup>, eine starke DKW-Mannschaft, drei Standard, eine davon mit dem alten (Megola-) Rennfahrer Albin Tommasi, dann das unschlagbare NSU-Team Rüttchen, Zeune, Öttinger auf kopfgesteuerten 350ern, weiter die beiden scharfen Gegner (nicht nur) von der Avus, Loof und Schneider, diesmal beide auf Imperia...“

Die erwähnte Ilse Thouret, eine Hamburger Sportlehrerin, war damals gewiß die bekannteste Sportfaherin, meist auf DKW 100 bis 500, wie auch bei der Deutschlandfahrt 1934. Sie war in den 30er Jahren die Nachfolgerin der Hanni Köhler, die in den 20er Jahren viele Maschinen fuhr.

Zur Deutschlandfahrt 1933 wurde zwar am Ende des Jahres eine Statistik erstellt, nach der zusammen 454 Fahrzeuge gestartet waren, schön unterteilt nach Autos, Motorrädern mit und ohne Beiwagen, nach Privatfahrern und Werksmannschaften, aber nicht nach Marken. Eine solche Bilanz fehlte in diesem Jahr also.

**D**as wurde 1934 anders. Die Deutschlandfahrt ging über eine vergleichbare Strecke, diesmal mit SA-Absperrung durch Posten alle 100 Meter, in Ortschaften gar alle fünf Meter, aber mit dem Start aller Motorräder erst

**Modelle 1935.**  
Die kleine 200er mit Bark-Zweitakter kostete 545 Reichsmark, war einfacher als das Modell Junior für 660 Reichsmark mit dem gleichen Motor, aber stärkerer Lichtmaschine und mit Tacho



in Leipzig vor dem Reichsgericht am Pleiße-Ufer. Das MOTORRAD brachte eine eigene Statistik, in der die enorme Zahl der Nennungen, 1900 waren es, stärker aufgeteilt war. Da hieß es unter anderem: „In der 350er-Klasse stellt DKW mit Abstand die größte Starterzahl, und die umkehrgespülte Maschine beweist mit ihrem Erfolg, daß sie die Bezeichnung 'Sport' zurecht trägt. Es folgt die neue Imperia, die auf dieser Fahrt gleich zwei neue Aggregate mit bestem Erfolg erprobte: die interessante Gummifederung, auf deren glänzende Eigenschaften wir wiederholt hinwiesen, und den neuen Bark-Motor, der in Baden-Baden mit einem ausgezeichneten Leerlauf bestätigte, daß ihm die Hetzfahrt nicht schadete. Die gleiche Siegerzahl (= Goldmedaillen), nämlich zwölf, erzielte die NSU mit 19 (statt 22) Startern. Aber den höchsten Prozentualerfolg kassiert Ardie – wir freuen uns, daß mit dem Bark ein guter Deutscher Motor der Mittelklasse gefunden ist... Auch der Königswellen-Standard-Rex brachte sich positiv in Erinnerung, und die gute alte Victoria KR 35 zeigte mit vier Siegern bei fünf Startern, daß sie noch heute zu den zuverlässigsten Sportmaschinen der Mittelklasse zählt, obwohl ihre Herstellung schon seit Jahren eingestellt ist.“

Imperia selbst hatte bereits – ausnahmsweise – groß inseriert: „2000 Kilometer durch Deutschland – 3 Imperia-Mannschaften am Start – 3 Imperia-Mannschaften am Ziel mit goldenen Plaketten – Klasse bis 350 cm<sup>3</sup>: Schnellster Fahrer (3 Stunden unter Sollzeit) Vogt, Hannover auf Imperia. Schnellste Mannschaft Loof, Kohfink, Schanz auf Imperia – 14 Imperia mit goldener Plakette am Ziel – außerdem fünf mal Gold in den schweren Klassen“.

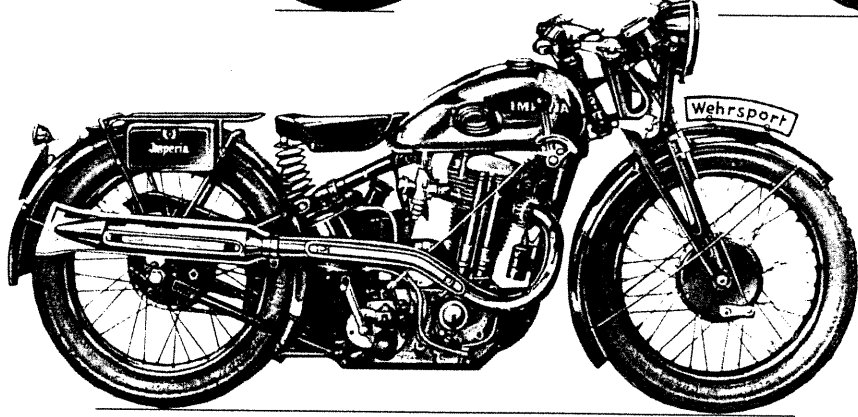
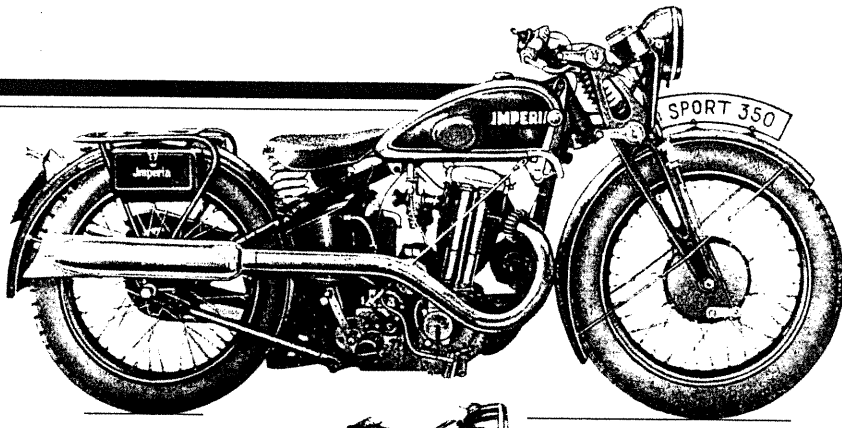
Ein solches Ergebnis war natürlich der rechte Start in die Saison. Und als Mitte April das Eilenriede-Rennen wieder den Anfang machte, sollte es öffentlich auch hier ähnlich erfolgreich losgehen. Aber Loof wurde in beiden Klassen nur jeweils Fünfter. Dennoch konnte er am Ende des Jahres seine beste Saison registrieren. Wie nämlich Hans Bretz, damals Nürnberg-Presseschef, später „Mr. ADAC“, dem MOTORRAD berichtete, errang Loof 16 erste Plätze, dazu vier zweite und zwei dritte und damit insgesamt vier weitere Meistertitel (zu den vier

früheren). Für das Werk kamen noch viele Erfolge von Kohfink, Schminke und Otto Schanz hinzu, abgesehen von Siegen bei Bahnrennen und anderen Wettbewerben.

In dem Bericht von Hans Bretz stand aber unter der Überschrift „Es tut sich was bei Imperia“ viel mehr als nur der Rückblick auf die 1934er Saison. Damit waren die beachtlichen Pläne und Projekte für 1935 gemeint. Denn in dem Jahr wollte Imperia auf den Einsatz importierter Motoren und

### Seine beste Saison brachte Loof 1934 sechzehn Siege und vier Deutsche Meistertitel

Getriebe verzichten und etwas Eigenes auf die Räder stellen: „Schon von weitem (auf dem Weg zum Werk) hören wir ohrenbetäubendes Motorengeräusch, das gar nicht mehr an die schnellen Rudge-Motoren erinnert, mit denen Loof seine vielen Siege fuhr. Zunächst möchte man glauben, daß Ernst Henne mit seiner Weltrekordmaschine Runden auf dem Fabrikhof dreht. Dann aber muß man im 100 km/h-Tempo zur Seite spritzen, denn ein anderes Ungeheuer verläßt gerade den Fabrikhof – ein stromlinienförmiges Etwas, nicht ganz so groß wie der (Auto Union) Porsche-Wagen – soll



1935: Der ohv-Motor der Sport 350 leistete 15 PS, die Maschine wog 140 Kilogramm. Besonderheit: „Bremsausgleich Combination von Vorder- und Hinterradbremse mit Fußhebel-Betätigung“. Die Wehrsport 350 hatte 18 PS und als Besonderheit serienmäßig die „progressive Imperia Gummi-Federung“

350 kg wiegen, einen 800er Motor haben und einmal 200 km/h laufen. Also – es tut sich was bei Imperia.“

Das erschreckende stromlinienförmige Etwas war ein Rennsportwagen, von dem Aerodynamiker Reinhard König-Fachsenfeld karossiert. Mit dem Fahrgestell hatte Schroedter den seit den Opel Raketen-Versuchen bekannten K. C. Volkhart aus Düsseldorf betraut, und der revolutionäre Motor stammte von ihm selbst.

Doch dieser Leichtsportwagen war nur das dritte und letzte der damaligen Imperia-Projekte. Das zweite bestand in einem 500cm<sup>3</sup> Zweizylinder-Zweitakter mit gegenüberliegenden Zylindern, ohne aber einen „Boxer“ zu bilden, denn beide Pleuel wirkten auf einen gemeinsamen Hubzapfen. So glitten beide Kolben gleichzeitig nach links und rechts, aber nicht nach außen und innen, zudem nur mit 180 Grad Zündabstand. Es handelte sich also um einen Tandem-Motor.

Nun spannte „Das MOTORRAD“ seine wißbegierigen Leser nicht lange auf die Folter, sondern enthüllte schon im Heft 6/1935 bald das „Geheimnis von Imperia“. Helmut Werner Bönsch hatte Godesberg besucht und die entscheidenden Details von Dr. Schroedter erfahren: „Ein kleiner Wermutstropfen mischt sich in die Freude über fünf errungene von elf ausgeschriebenen Meisterschaften – sie wurden mit ausländischen Motoren erfochten, obwohl an den 350er Rudge, die



## Die Historie von Imperia

Loof frisierte, nur noch wenige Teile 'made in England' sind. Vielmehr stammen sie von Bark aus Dresden, und selbst die Auswuchtung der Schwungmassen ist eine andere als die von Mr. Hack...“.

**D**azu ergänzte Dr. Schroedter: „Wir haben heute sicher noch den schnellsten 350er Motor in Deutschland, und wenn der Vorsprung knapp erschien, war Loof eben etwas verhaltener gefahren. Es ist auch durchaus möglich, die Leistung durch penible Kleinarbeit noch zu steigern, doch nähern wir uns der Grenze, die das Material setzt: Sehen Sie sich diese Stiftchen von Ventiltäflchen an und deren blattdünne Teller, die fast darauf angewiesen sind, beim Zurückprallen auf ihren Sitz – und wir arbei-

ten mit extremen Federspannungen – gerade geschlagen zu werden. An den Aussparungen im Kolbenboden erkennen Sie deutlich, daß die Ventilteller schon den Rußbelag weggedrückt haben. Das liegt am Übertöfren beim Zurückschalten, aber vom Kolbenboden können wir nichts mehr wegnehmen, weil dann die Wärmeabfuhr nicht mehr reicht. Und doch gehört schon viel Mühe dazu, aus diesem 350er 30 PS herauszubremsten – unter anderem bei 7000 Touren, bei denen die Massenkkräfte nur noch schwer zu bändigen sind... Zwar erfordern Zweitakter zunächst eine gründliche theoretische Vorarbeit, doch lohnen dann 40 PS bei nur wenig über 5000 Touren, die Loof bei Bark in Dresden bremste – mit 1 zu 12 Verdichtung bei Alkoholbetrieb“.

Dieser Wundermotor war ein Einzylinder nach Bauart Junkers, mit zwei gegenläufigen Kol-

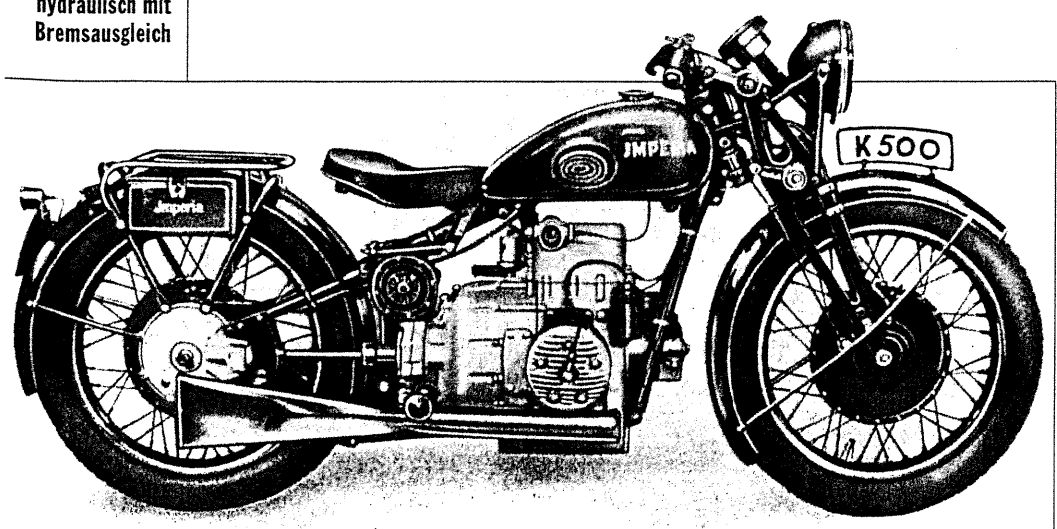
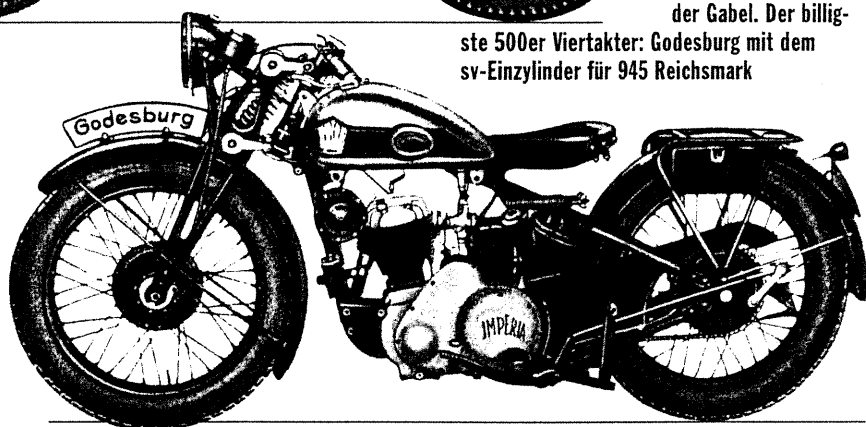
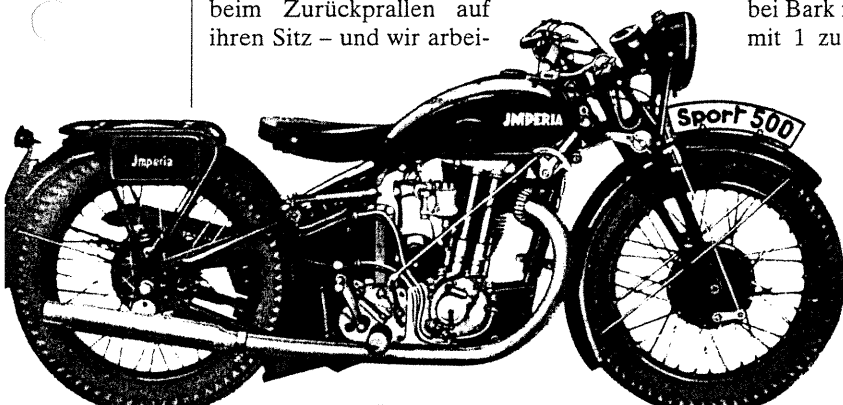
**Die größte 1935: Sport 500 mit 18 PS, mit Bremsausgleich für Vorder- und Hinterrad und Gummi-Federung der Gabel. Der billig-**

**ste 500er Viertakter: Godesburg mit dem sv-Einzylinder für 945 Reichsmark**

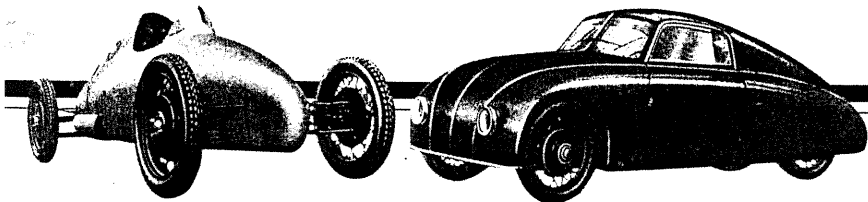
ben dank getrennter Pleuelwellen. Ein Kompressor auf der oberen Pleuelwelle drückt Gasgemisch durch Spülschlitze im unteren Zylinder und treibt die Abgase im Gleichstrom zu den Auslaßschlitzen im oberen Zylinder. Dabei erteilen die tangential ausgebildeten Spülschlitze den Frischgasen einen Drall, der eine unliebsame Vermischung verhindert. Eine starke Doppelkette verbindet beide Pleuelwellen und verursacht die ungewohnten Konturen. Der Motor arbeitet mit zweimal 68 Millimeter Hub bei 57 Millimeter Bohrung, das ergibt 346 cm<sup>3</sup>. Er entfaltet auf dem Seppeler-Bremsstand 25 PS bei 3000/min bis zu 40 PS bei 5200/min. Neben dieser reinen Rennleistung war ein Sportmotor projektiert – als „production racer“ – mit 10 PS bei 1500/min bis 27 PS bei 4500/min.

**A**ls zweite revolutionäre Neuerung stand auf der IAMA 1935 mit gegenüberliegenden Zylindern, aber als Tandem-, nicht Boxermotor, der 500er Zweizylinder, in Gemeinschaft mit Bark-Dresden entwickelt. Ein doppeltes Rootsgebläse förderte separat Spülluft und Gemisch, von der Pleuelwelle mit doppelter Drehzahl angetrieben. Mit dem Motor verblockt war ein Strömungsgetriebe, von Trilok in Karlsruhe entwickelt und von der Firma Klein, Schanzlin und Becker in Frankenthal gebaut. Es arbeitete vollautomatisch als Strömungskupplung und Wandler, wog ohne Öl 15 Kilogramm, mit Füllung zusätzlich rund vier bis fünf Kilogramm. Es veranlaßte immerhin einen Mehrpreis von 180 Mark, so daß parallel dazu ein normales Vierganggetriebe entstand. Vom Getriebe leitete eine Kardanwelle die Leistung ans Hinterrad, mit zwischengeschalteten Gummigelenken.

**F**ür den Leichtsportwagen hatte Schroedter einen Dreizylinder-Sternmotor konstruiert mit drei Pleuelfüßen auf dem gemeinsamen Pleuelzapfen. Mit 6 zu 1 verdichtet sollte er 40 PS bei 4500 leisten. Bei einem Hubraum von 750 cm<sup>3</sup> ergab das die damals beachtliche Literleistung von 54 PS/Liter. Prototypen des Fahrzeugs liefen erst einmal mit einem wassergekühlten 1100er JAP, und dabei erwies sich, das das Fahrwerk bis in höchste Geschwindigkeiten einwandfreie Straßenlage hatte. Ein Fachsattel-Monoposto schaffte tatsächlich die angestrebten 200 km/h, ein breiterer Zweisitzer hingegen zwischen 140 und 150 km/h. Dr.



Der Kompressor mit hydraulischem Trilok-Getriebe und Kardantrieb sollte der große Wurf werden, ging aber nicht in Serie. Bremsen hydraulisch mit Bremsausgleich



Schroedter betonte immer wieder: „daß gerade die Imperia-Pendelgespanne viele technische Erkenntnisse brachten, als hohe Schule des Leichtfahrzeugbaus“. Der Wagen sollte übrigens nicht als Imperia laufen wie die belgischen Namensvettern, sondern als „I. G.“ von Imperia-Godesberg.

Tatsächlich aber erging es Rolf Schroedter so wie dem Kölner Imperia-Werk ein Jahrzehnt zuvor: Er hatte sich gründlich übernommen, zumal die erhoffte Subvention der Regierung (die zum Beispiel Mercedes-Benz und Auto-Union für die neuen Rennwagen erhielten) völlig ausblieb. Was dann passierte, berichtete „Das MOTORRAD“ unter der Überschrift: „Gegenkolben-Zweitakter“ in Ausgabe 44 vom 1. November 1935:

„Im Frühjahr erschien Imperia mit dem neuen Zweitaktrenner auf dem Plan. Aber dann kam ein schwerer Schlag nach dem anderen. In der Eilenriede scherte im Training ein Keil ab, das Kölner Stadtwaldrennen zeigte, daß die Umstellung auf Benzin-Benzol noch immer erhebliche Schwierigkeiten bereitete, auf der Avus wurde der Motor nach wenigen Vollgas-Kilometern müde, in der Eifel sang er sein Schwanenlied... wenige Wochen später schloß das tapfere kleine Werk die Pforten...“

Ernst Loof war, ebenso reumütig wie betrübt, auf die Viertakt-Vierventil-Imperia umgestiegen, und der gesamte Jahres-Etat (von 77 000 Reichsmark, wie Erwin Tragatsch später erfuhr) für zwei Maschinen – die

zweite für Ralph Roese, Düsseldorf – war in Berlin schon aufgezehrt.

Gegenkolben-Zweitakter waren für kleine Firmen wie Imperia und seinen Motorenlieferanten Bark neu und revolutionär, nicht aber das Prinzip. Um nämlich die unvermeidlichen Nachteile von U-Doppelkolben-Zylindern zu umgehen, verfiel der große Zweitakt-Protagonist DKW 1939, also kurz vor Kriegsausbruch, auf eine ähnliche Lösung. Freilich reifte der letzte und stärkste Zschopauer Rennmotor erst in den langen Kriegsjahren. Ein Prototyp entstand unter der sowjetischen Besatzung, fiel aber dem Kompressorverbot zum Opfer. Der Konstrukteur Kurt Bang übersiedelte nach

## Leichtsportwagen und Gegenkolbenmotor zwangen Imperia zur Aufgabe

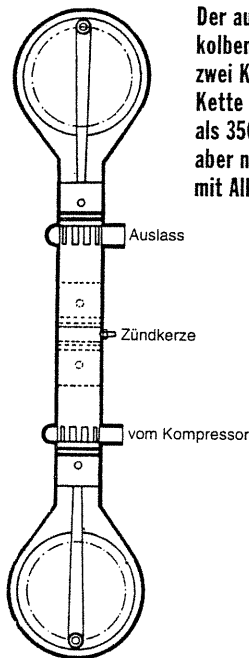
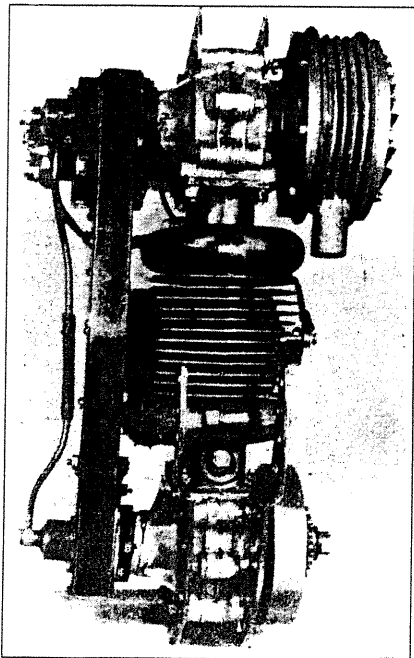
Braunschweig zum Team Kuhnke, wo eine weitere „GS 250“ um 1950 elf Siege (aber noch mehr Ausfälle) erlebte und auf Umwegen zu Hermann Herz, dem Bruder von Wilhelm Herz, gelangte. Hier landete sie in dessen Sammlung berühmter, historischer Rennmaschinen in Lampertheim. Sie wurde dann im Rahmen der „Motorradforschung“ an der Darmstädter TH unter Professor Bert Breuer nachkonstruiert, neu gebaut und erprobt, diesmal längs statt quer im Rahmen.

Zahlreiche Einzelheiten verlangten neue, modernere Lösungen. Zum Beispiel wurden Hoeckle-Kurbelwellen mit versilberten Käfigen, Schmiedekolben aus „Mahle 124“ und eine Rollenkette zum Drehflügelverdichter der Bauart „Centric“ vorgesehen. Doch der Fleiß lohnte sich. Mit viermal 35 Millimeter Bohrung bei 64 Millimeter Hub ergaben sich 246 cm<sup>3</sup>. Die Verdichtung lag bei 6,16 zu eins, Abblasdruck hinter dem Lader 0,8 bar. Der mit vier Megaphonen bestückte Motor war zwar infernalisch laut, leistete aber 32,5 kW (44 PS) und hatte ein Drehmoment von 38 Nm, beides bei 8150/min. Als Kraftstoff wurde Methanol genommen, davon liefen bis zu 1600 g/kWh (Gramm pro Kilowattstunde) durch den 37 Millimeter Amal TT-Vergaser. Die Steuerzeiten, bezogen auf den Einlaßkolben: Auslaß 80 Grad vor UT bis 50 Grad nach UT, Einlaß 65 Grad vor UT bis 65 Grad nach UT. Bei der englischen TT 1990 erntete die Maschine, wiederum von Siegfried Wünsche vorgeführt, den Preis als bestrestaurierter Veteran.

Es gab allerdings schon vor der Imperia von 1935 Gegenkolbenmotoren. Da stieß Otto Reitz, NSU Chefkonstrukteur vor Walter William Moore, auf eine Konstruktion des Belgiers Fernand Lagues, dessen „LAMOCO“ bei Gillet in Herstal einen Sechskolben-Gegenkolbenmotor bauen sollte. Reitz erhielt sogleich eine Lizenz und baute den Motor des belgischen Grafen im Neckarsulmer Versuch. Doch zur Serienfertigung kam es nie. Interessant an diesem Motor: Die Hubzapfen waren für ein unsymmetrisches Steuerdiagramm versetzt, und zwar nicht um 180, sondern um 170 Grad, außerdem hatten die beiden Kolben unterschiedlichen Hub mit 55 und 70 Millimetern. Ob jedoch Rolf Schroedter bei Imperia diesen belgischen Motor kannte, erscheint fraglich.

Die Imperia-Geschichte war also 1935 zu Ende. Rolf Schroedter zog sich vollkommen vom Motorradbau zurück. Er zählte übrigens zu den Pionieren des Flugwesens, flog schon 1911 Freiballons und lernte bei Wright in Berlin-Johannistal fliegen. In beiden Weltkriegen war er technischer Luftwaffen-Offizier und gründete nach dem zweiten ein Unternehmen zum Bau von Zentrifugen, Unter- und Überdruckkammern. Am 15. Mai 1989 starb Rolf Schroedter im Alter von 96 Jahren. ■

Leichtsportwagen als Einsitzer für Rennen und Zweisitzer für Tourenbetrieb mit 750er Dreizylinder-Sternmotor sollte 45 und 40 PS leisten und 3450 Mark kosten



Der aufgeladene Gegenkolben-Zweitakter mit zwei Kurbelwellen, durch Kette verbunden, brachte als 350er bis 40 PS, hielt aber nicht, weil er nur mit Alkohol lief