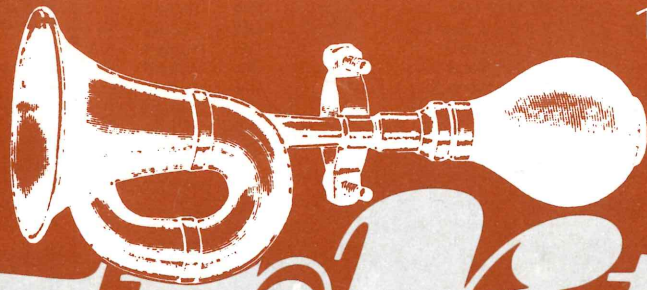


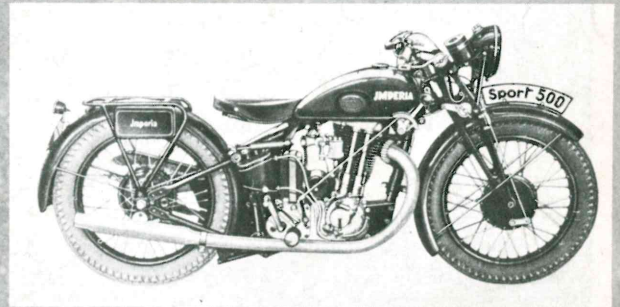
Heft 2 Februar 1983 DM 3,- sFr. 3,- öS. 23,-

TY 1281E

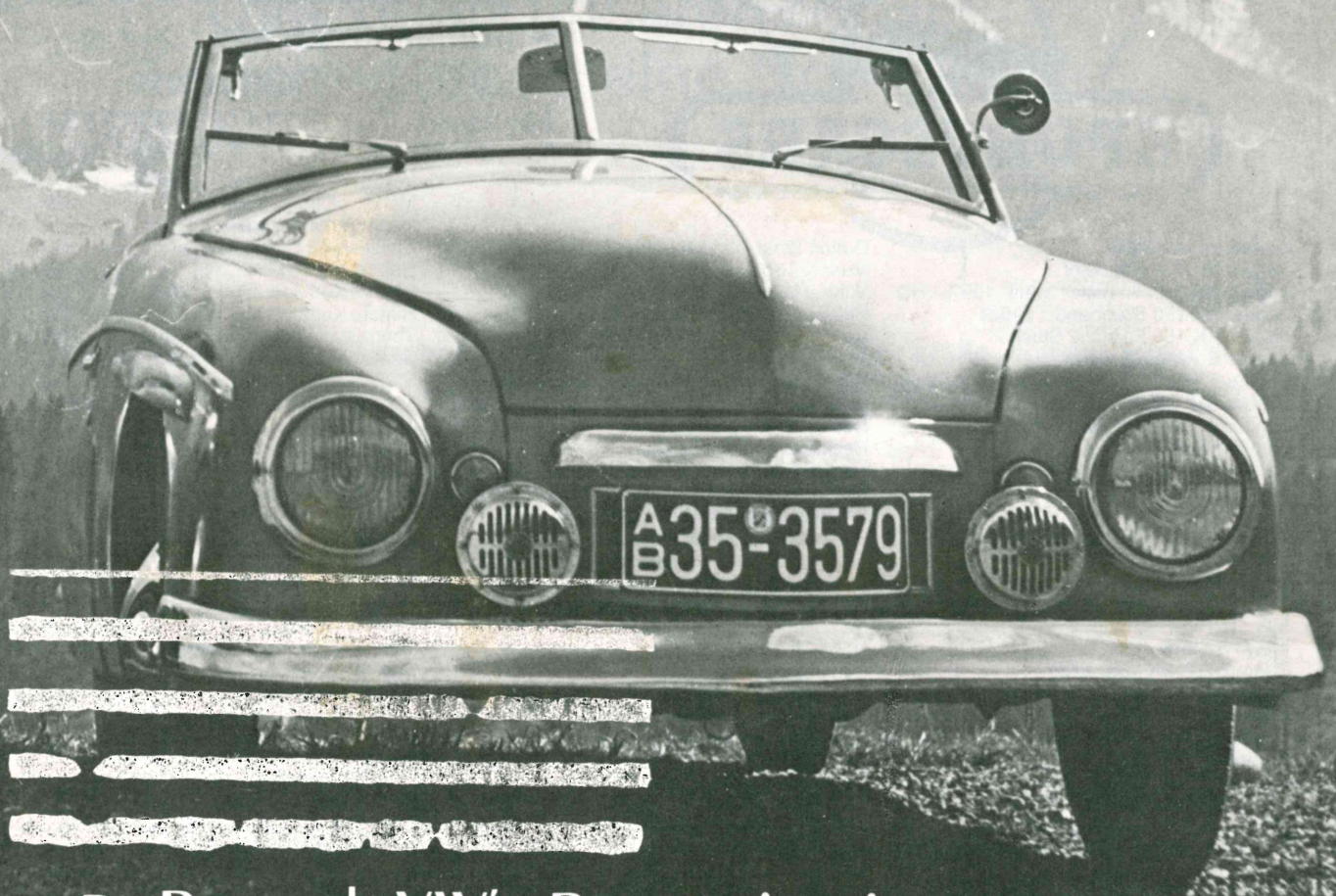


# Markt

für klassische Automobile und Motorräder



**Imperia-Motorräder**



**DIE ROMETSCH-VW'S RESTAURATIONSTIPS**



Erwin Tragatsch:

# Die Tragödie einer deutschen Motorradfabrik

Teil 1

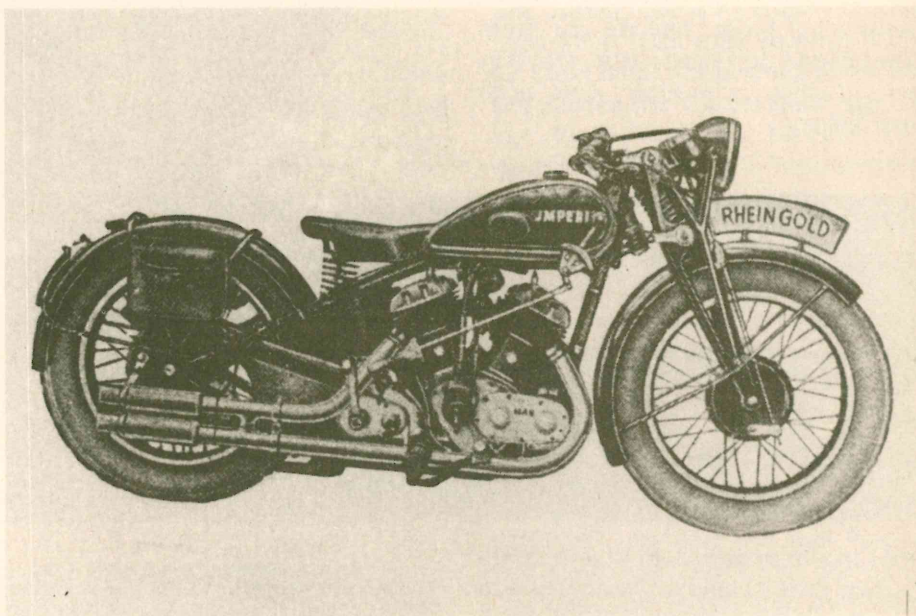
Imperia-Chef Dr.-Ing. Rolf Schrödter wird 90

In Deutschland bauten früher zahlreiche Unternehmen Motorrad-Einbaumotoren. Selbst NSU, BMW, DKW, wie auch Küchen, Kühne (später Bark), Bekamo, Heros, Mehne, MJ, Alba, Roconova, CEC, Fafnir, Grade, MFZ, Columbus (Horex), Ilo, Sachs und andere lieferten solche an Motorradfabriken. Diese importierten aber auch jahrelang Motoren aus dem Ausland; besonders englische JAP, Blackburne und Bradshaw, sowie schweizer MAG (Motosacoche).

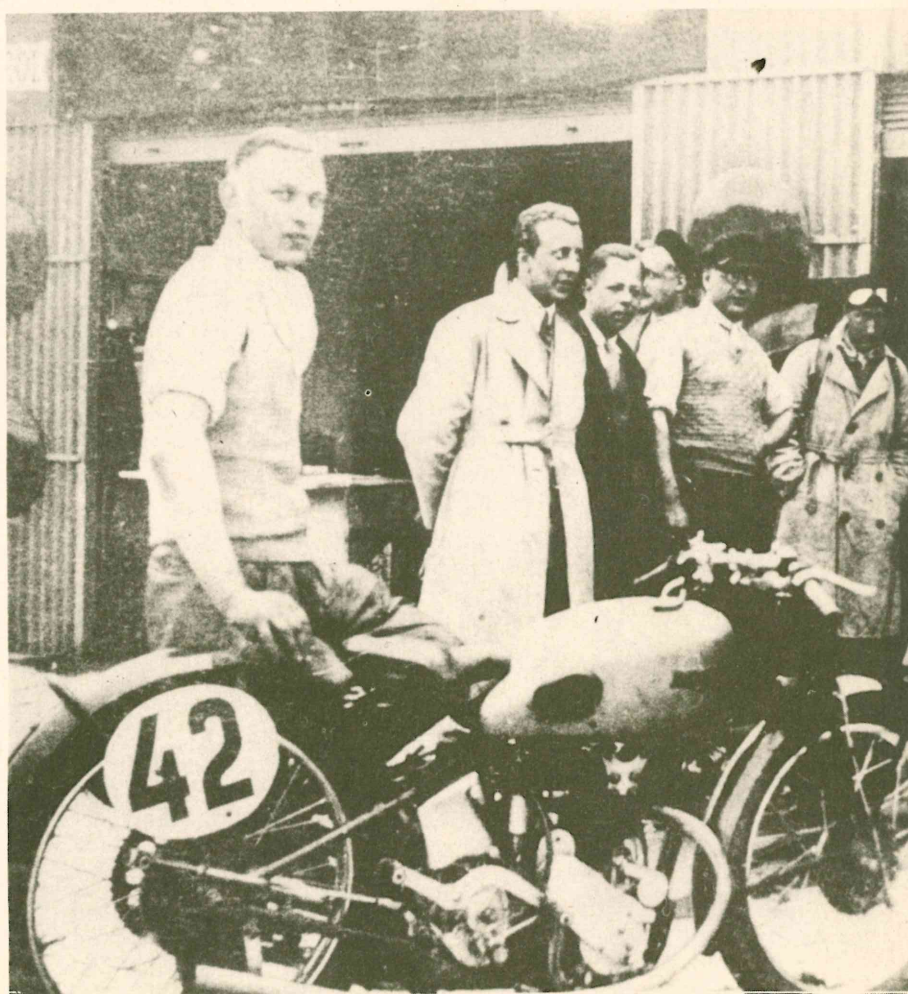
Imperia in Bad Godesberg, 1924 in Köln-Kalk von Franz Becker gegründet und ab 1926 im Besitz von Dr.-Ing. Rolf Schrödter und Angehörigen seiner Familie, gehörte zu den Motorradherstellern, die MAG, JAP und ab 1930 auch englische 348 cm<sup>3</sup> und 498 cm<sup>3</sup> Vierventil ohv-Motoren, von Rudge in Coventry unter dem Namen „Python“ als Einbaumotoren auf den Markt gebracht, einbaute. Es waren dies schnelle und gute Antriebsquellen, identisch mit den von Rudge selbst verwendeten – und oft bei Rennen erfolgreichen – Vierventilern.

Als dann 1933 die Nationalsozialisten an die Macht kamen, wurde es – vor allem wegen Devisenmangel und gewisser Restriktionen – immer schwerer, Motoren aus dem Ausland zu importieren. Und das brachte Imperia in Schwierigkeiten, weil der hervorragende Ruf dieser Maschinen hauptsächlich auf Rennerfolge mit den sportlichen „Python“-Motoren beruhte; auf fünf deutschen Meisterschaften, die Imperias mit diesen Motoren ab 1931 errungen hatten. Deutschlands Einbaumotorenhersteller – man schrieb nunmehr 1934/35 – lieferten wohl gute Touren- und Sportmotoren, doch kein Werk auch einen konkurrenzfähigen Rennmotor. Der „Phyton“ konnte nur durch eine Eigenkonstruktion ersetzt werden und damit begannen die Probleme.

Weil die „Bad Godesberger Maschinenfabrik Rheinland“, nunmehr Hersteller der Imperia Motorräder, selbst kein Motorenproduzent war und weil man auch einen vollkommen neuen,

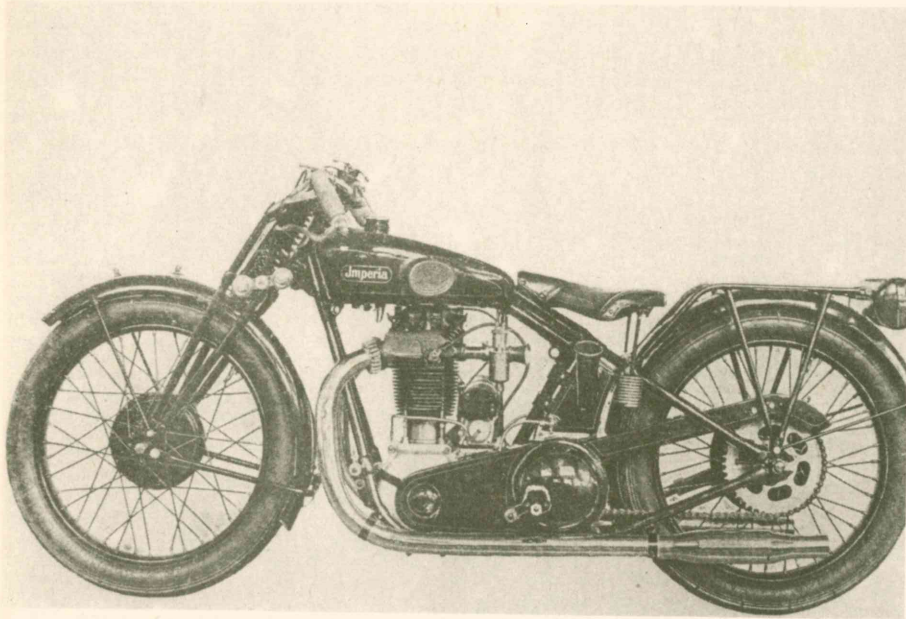


Das ist die – ziemlich seltene – seitengesteuerte 848 cm<sup>3</sup> Imperia die 1933 in Produktion ging. Schwierigkeiten mit der Einfuhr dieses ungemein elastischen und weichen Motors verhinderten den Bau größerer Serien. (Archiv Erwin Tragatsch)



Imperia Werksrennfahrer 1933 am Nürburgring. Links vorne mit Startnummer 42 Otto Schanz. Die Rennmaschinen waren 348 cm<sup>3</sup> Versionen mit den englischen Python Vierventilmotoren, die sich als sehr schnell und zuverlässig erwiesen. (Archiv Erwin Tragatsch)





Ab 1926 entstanden diese 497 cm<sup>3</sup> Imperia Modelle bei der „Bad Godesberger Maschinenfabrik Rheinland“, deren Chef Dr.-Ing. Rolf Schrödter war. Am 24. Februar 1983 wird er 90 Jahre. Der Double-Port ohv-Motor dieser Maschine stammte von MAG (Motosacoche) in Acacias bei Genf. (Archiv Erwin Tragatsch)



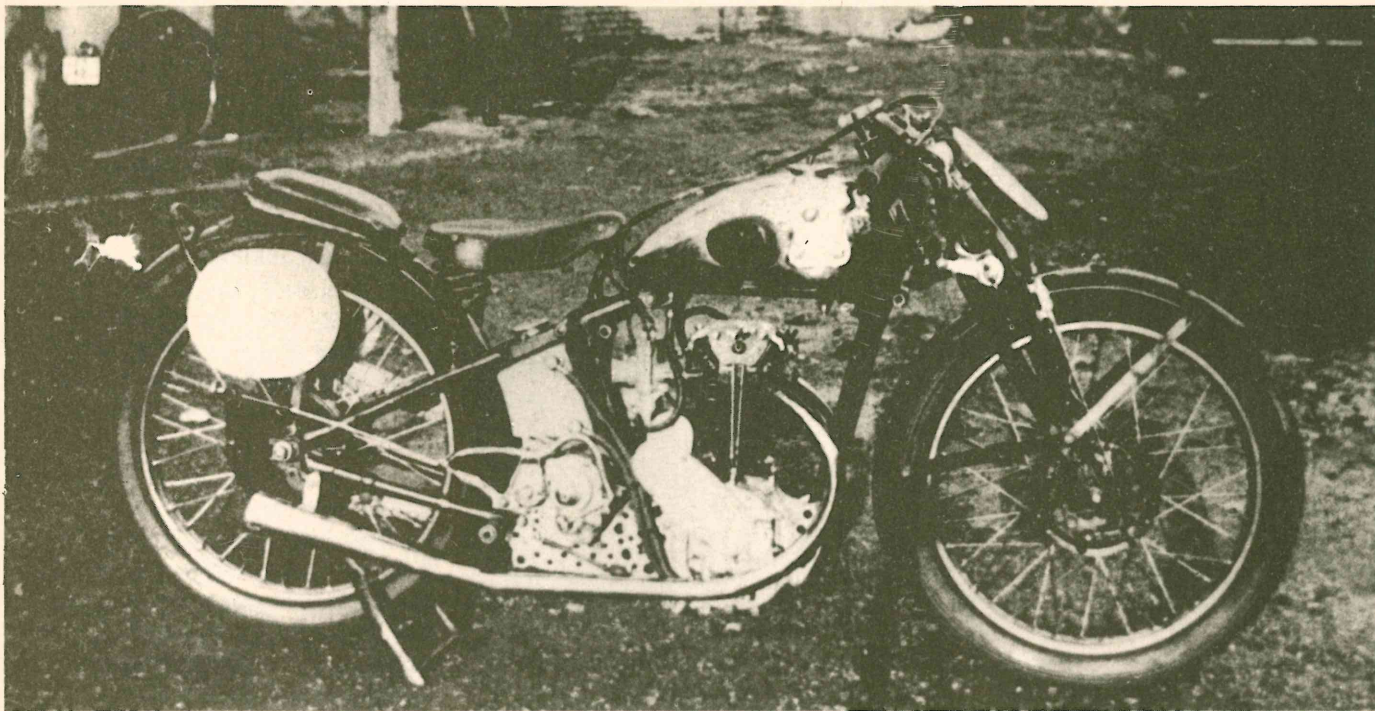
Auch bei Bahnrennen zeichneten sich mit Python-Motoren versehene 348 cm<sup>3</sup> Imperia-Maschinen aus. Hier der vor drei Jahren verstorbene, sehr erfolgreiche Bahnrennfahrer Karl Busse aus Rathmar, der in den dreißiger Jahren auch viel im Ausland gewann. (Archiv Erwin Tragatsch)

guten Rennmotor mit den zur Verfügung stehenden, verhältnismäßig beschränkten technischen und kommerziellen Mitteln, nicht in kurzer Zeit „hervorzubauern“ konnte. Dies um so mehr, als es die Absicht des Imperia-Chefs war, unorthodoxe Zweitakter mit einem vollkommen neuen Spülsystem und auch mit Kompressoren zu entwickeln. Dr.-Ing. Schrödter wollte ganz neue Wege betreten, um damit seine Imperias vor allem auch bei den großen Rundstreckenrennen erfolgreich halten zu können.

Als Becker in Köln-Kalk 1924 Imperia schuf, gehörte auch die Marke KMB (Kölner-Maschinenfabrik-Becker) zu ihm. Hier verwendete er eigene Motoren. Im Gegensatz zu den Imperias, deren Einbaumotoren von MAG, Bradshaw, JAP und Blackburne stammten. Böse Zungen behaupteten damals, der 1926 erfolgte Zusammenbruch seiner Marken wäre vor allem auf die großen Kosten der Rennbeteiligung von Imperia zurückzuführen gewesen. Höchstwahrscheinlich nicht ganz zu Unrecht, wurden damals doch zahlreiche berühmte Rennfahrer von seinem Werk direkt oder indirekt unterstützt.

Unter diesen Meistern der Lenkstange befanden sich Erich Pätzold, der später auf Sunbeam, Sarolea, New Imperial etc. erfolgreich war; Ernst Zündorf, nach 1926 Werksfahrer bei DKW und BMW; Harry Herzogenrath, der auch für KMB, James, Francis Barnett, Scott, RMW etc. besonders bei Bahnrennen erfolgreich war; Ernst-Günther Burggaller, der ab 1928 Autorennen auf Bugatti bestritt; Hans Soenius, der OEC, Norton, Sarolea, Motosacoche und auch BMW und zuletzt NSU Werksrennmaschinen steuerte; Willy Ehrlenbruch, der unter anderen KG-Kardanmaschinen, große Harley Davidsons, Saroleas und dann in den dreißiger Jahren große 996 cm<sup>3</sup> Seitenwagenrennmaschinen von Tornax und auch Imperia – diesmal bereits für das Bad Godesberger Werk – steuerte. Dasselbe betraf auch Karl Frentzen und da waren noch weitere Fahrer, wie Adam Schuhmacher, Emil Hobelmann etc., die Imperias Farben bis zur Produktionsübernahme und die Werksverlegung durch die Schrödter-Familie nach Bad Godesberg vertraten.





Diese 348 cm<sup>3</sup> Imperia Rennmaschine entstand 1930 und gab Fahrern wie Ernst Loof, Otto Schanz, Wilhelm Schminke, Fergus Anderson, Sebastian Roth, Willi Collée, Heinrich Berhausen, Ing. Erwin Aldinger und später auch dem hervorragenden Hein Thorn-Prikker viele Erfolge. (Archiv Erwin Tragatsch)

Dann verschwand die existierende Modellpalette. In Bad Godesberg konzentrierte man vorerst den Bau auf 479 cm<sup>3</sup> Einzylinder ohv-Maschinen mit dem Double-Port Sportmotor von MAG. Später kam eine 597 cm<sup>3</sup> Version mit dem wechselgesteuerten MAG-Tourenmotor sowie eine V-Zweizylindermaschine, deren 676 cm<sup>3</sup> ohv-Motor von JAP in Tottenham (London), damals die führende Einbaumotorenfabrik der Welt, stammte.

### Neue Imperia-Modelle

Als ich vor kurzer Zeit zusammen mit dem früheren Deutschen Meisterfahrer Hein Thorn-Prikker – der vorerst bei Imperia in Bad Godesberg tätig war – Dr.-Ing. Rolf Schrödter in seinem schönen Heim in Bad Godesberg-Mehlem besuchte, erzählte er mir von den schwierigen Anfängen im Jahre 1926, doch gewannen Imperia Motorräder bald einen ausgezeichneten Ruf und damit auch große Beliebtheit; besonders bei sportlich eingestellten Fahrern. Sie waren auch formschön und von erstklassiger Qualität. Ihre Beliebtheit führte auch zur Herstellung neuer Modelle und 1930 dann auch zur

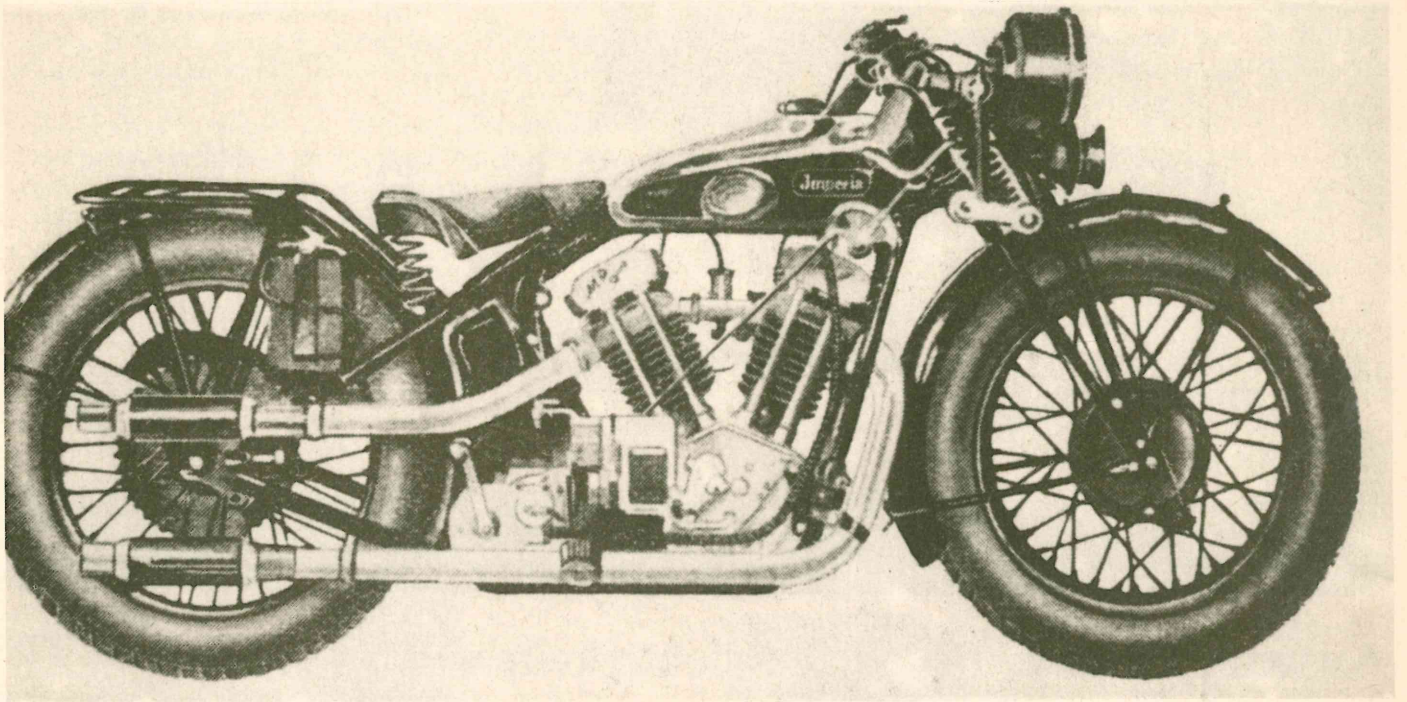
Verwendung der in England von Rudge gebauten „Python“ Vierventil ohv-Motoren, die es mit 248, 348 und 498 cm<sup>3</sup> gab... und für Miller in Italien bauten die Engländer auch eine 173 cm<sup>3</sup> Motorenversion ähnlicher Konstruktion. Bei Imperia dominierten aber die beiden großen Modelle, die wieder in verschiedenen Ausführungen und auch als reine Rennmotoren das Werk in Coventry verließen.

Es waren auch vor allem diese schnellen und zuverlässigen Vierventiler, die in den folgenden Jahren die großen Erfolge für Imperia – trotz stärkster Konkurrenz – nach dem schönen Bad Godesberg brachten. Um diese Erfolge zu erringen, wurden ganz neue und moderne Fahrgestelle, später auch neuartige Vordergabeln mit Gummifederung sowie hervorragend für Rennzwecke vorbereitete Motoren geschaffen. In einer Versuchs- und Rennabteilung, die von dem gerade von Standard in Ludwigsburg zu Imperia in Bad Godesberg herübergewechselten Dipl.-Ing. A. F. Dom geleitet wurde. In Holländisch-Indien geboren, kam Dom 1925 nach Holland, bestritt Rennen auf englischen Scott Zweitaktmaschinen und kam 1926 als Techniker zu

den Motosacoche-Motorrad- und Motorenwerken nach Acacias bei Genf (Schweiz), um 1927 in gleicher Kapazität – und auch als Werksrennfahrer – bei Standard tätig zu werden, wo er unter anderen auch die damals neuen, vom berühmten Engländer Dougal Marchant konstruierten MAG Königswellen-Rennmotoren mit großen Rennerfolgen einsetzte.

Zusammen mit Dom kam 1930 auch der junge Ernst Loof (er wohnte ursprünglich in Halberstadt) zu Imperia und erwies sich dort bald als erstklassiger Rennfahrer und Techniker. Dipl.-Ing. Dom brachte mit sich weitere gute Rennfahrer: Wilhelm Schminke aus Weimar und Otto Schanz aus Heddenheim. Bedauerlich, daß beide nicht lange unter uns waren. Schanz, hochtalentiert und von großer Klasse, verunglückte später beim Dreiecksrennen in Schleiz, Schminke durch einen Zusammenstoß auf der Landstraße mit einem Automobil. Bevor er zu Imperia kam, hatte ihm Dipl.-Ing. Dom bereits Standard-Werksrennmaschinen mit dem ohc-Rennmotor von MAG zur Verfügung gestellt und Schminke dies mit guten Resultaten bei Rennen belohnte.





Ende der zwanziger Jahre entstand auch diese sportliche 676 cm<sup>3</sup> V-Zweizylinder Imperia. Der ohv-Motor wurde bei JAP in London gebaut und in den dreißiger Jahren durch einen 848 cm<sup>3</sup> MAG V-Zweizylinder sv-Motor, eine Konstruktion des berühmten Bert le Vack, ersetzt. (Archiv Erwin Tragatsch)

### Ein Engländer in Bad Godesberg

In 1933 kam ein junger Engländer zu Imperia. In seinem Gepäck war ein 347 cm<sup>3</sup> Renneinzylinder von „Python“, während man ihm im Werk ein Fahrgestell zur Verfügung stellte. So begann Fergus Anderson, später Weltmeister auf Moto Guzzi und in Deutschland oft am Start, seine Rennfahreraufbahn. Um ihn herum oft als Assistent und wegen seiner guten Englischkenntnisse auch als Dolmetscher ein junger Mann, der vorerst selbst bei Imperia tätig, nach dem Kriege auf einer 248 cm<sup>3</sup> Moto Guzzi „Gambalunghino“ selbst Deutscher Straßenmeister wurde. Das war der sympathische Hein Thorn-Prikker, der sich wie Anderson ab 1935 selbst zu einem erstklassigen Fahrer entwickelte. Ganz groß war aber in all den Jahren bis 1935 Ernst Loof, der nicht nur als Spitzenfahrer im Imperia-Werksrennteam, sondern auch als Techniker großes Können besaß und auch großes Ansehen in Fachkreisen genoß.

Loof fuhr von 1930 bis 1935 in den 350 cm<sup>3</sup> und 500 cm<sup>3</sup> Soloklassen, oft auch in beiden Seitenwagenklassen. Bei letzteren oft mit bei Imperia gebauten – von Dr.-Ing. Rolf Schrödter

konstruierten – flexiblen Seitenwagen. Die Spezialität blieben Straßenrennmaschinen mit „Python“-Motoren, doch baute man auch Bahnfahrgerüste und sogar eine 996 cm<sup>3</sup> V-Zweizylinder Seitenwagenrennmaschine für Willy Ehrlenbruch, deren obengesteuerter 55 PS V-Zweizylinder Rennmotor von JAP stammte. Imperia Rennmaschinen und auch Sportmodelle waren wegen ihrer guten Straßenlage, Lenkung und Ausführung sehr beliebt und



Erfolgreiche Imperia-Fahrer 1932 am Nürburgring. Links der Bad Godesberger Heinrich Berhausen, der die 350 cm<sup>3</sup> Klasse gewann und rechts der Düsseldorfer Willy Collée, der den zweiten Platz belegen konnte. Beide fuhren Imperias mit Python-Motoren. (Archiv Erwin Tragatsch)

zahlreiche bekannte und erfahrene Rennfahrer wie Gerd in der Elst, Otto Kohfink, Max Scharrenbroich (der eine Zeit lang kommerziell mit Imperia verbunden war), Sebastian Roth, die Brüder Buttler, Willy Collée, Karl Lottes, Ing. Erwin Aldinger (der noch heute seine 1932 gebaute 348 cm<sup>3</sup> Imperia „Python“ besitzt), Heinrich Berhausen, Bahnmeister Karl Busse, Alfred Hartmann, Willy Steiner und noch andere, einst sehr bekannte Rennfahrer fuhren sie. Teilweise sogar mit Unterstützung der ambitionierten Fabrik, in der es 1930 eine innere Strukturveränderung gab.

Die große Wende kam aber erst 1935, nachdem man vorher in 1933–1934 auch kleine Zweitaktmaschinen, teilweise unter dem Namen „Omnia“, mit Bark-Motoren bis 198 cm<sup>3</sup> auf den Markt gebracht hatte. Bark in Dresden lieferte damals auch 347 cm<sup>3</sup> und 497 cm<sup>3</sup> sv- und ohv-Einzylinder-Einbaumotoren, doch waren diese bestenfalls robuste und solide Touren-Sportmotoren, aber weder zum „Frisieren“ noch zu besonderen Leistungen geeignet. Und, wie eingangs erwähnt, baute Bark nie besondere Hochleistungsmotoren.

**Fortsetzung im nächsten Heft**