

„Rheingold“ – ein Traum ...

Text: Jürgen Kieβlich | Fotos: Jürgen Kieβlich (6), Archiv (3)



Zwei- und Viertaktverfahren. 1926 kaufte Dr. Ing. Rolf Schroedter die Restbestände des Unternehmens „Rheinland“ und siedelt damit nach Bad Godesberg um. Er produzierte verschiedene Modelle vor-

ein seitengesteuerter MAG war in das Fahrgestell vom Modell 500 H installiert worden. Es folgte 1930 eine größere Schwester – das war die Geburtsstunde der prächtigen „Rheingold“. Die Maschine verfügte über einen obengesteuerten V-Zweizylinder JAP-Motor mit 680 ccm Hubraum. Die Leistung wurde mit 26 PS angegeben und die V-max mit 140 km/h. Im Prospekt wurde das Luxusmodell für 1625 RM angepriesen. Die Räder waren austauschbar, ein Drehgasgriff war vorhanden, keine Hebelregulierung mehr. Sonderlackierung, verchromter Kraftstofftank und Nickel-Tiefbettfelgen mit roter Linierung gehörten dazu. Das exklusive Modell erinnerte an die frühe Zeit in Köln, als da bereits 2-Zylinder-Maschinen angeboten wurden. 1934 wurde mit einem weiteren Modell „Rheingold“ der i-Punkt gesetzt. Dieses war in der Optik die nicht viel veränderte ältere Schwester, allerdings war der JAP-Einbaumotor mit 847 ccm Hubraum etwas leistungsstärker. Auffällig war die geänderte Doppelbord-Auspuffanlage, die Verrohrung des hinteren Zylinders war tiefer bis über den Dämpfer des vorderen Zylinders gezogen. Die Maschine wurde nur in ganz geringen Stückzahlen an den Kunden gebracht. Im Laufe der Entwicklung zu Anfang der 30er-Jahre begann Schroedters Werk sich vom Import der Einbaumotoren frei zu machen. Dabei wurde die Dresdner Firma Bark, früher „Kühne Motors“, beauftragt, seitengesteuerte sowie obengesteuerte Touren- und Sportmotoren mit 350 und 500 ccm zu entwickeln.

Von 1931 bis 1933 waren auch kleinere Maschinen im Angebot, die Typen lauteten Junior mit 200 ccm Hubraum und waren mit Motoren von Omnia und Villiers ausgestattet. Bemerkenswert war

1933 das Modell Grand Prix mit dem viertentiligen 350 ccm, 20 PS Rudge Python-Motor. 1933 überlaschte Schrödter mit einer weiteren, kleinen Imperia „Junior“. Diese wurde mit einem Bark Einzylinder 10 PS Viertaktmotor und 3-Gang-Getriebe bestückt. Bis 1935 folgten Modelle unterschiedlicher technischer Ausstattung mit Bark- und Villiers-Motoren, dabei besonders auch gefragt die Sportmodelle mit MAG-Motoren 350 und 500 ccm. Imperia war zu Beginn der 30er-Jahre mit der Entwicklung der Spitzenmodelle der Zeit weit voraus. Insbesondere die Maschinen mit den Python-Motoren zeichneten sich mit ihrer guten Straßenlage aus. Dafür sorgte 1933 der Einbau der gummigefederten Renggabel. Es gab bereits Öldruckbremsen, welche einen automatischen Ausgleich auf den Bremsdruck beider Räder wirkend ermöglichte. Der Schwingsattel gewährleistete besonders bei den Sportmodellen gute Fahreigenschaften. Die Rahmen wurden fortschrittlich im Drucklötverfahren hart gelötet.



... nicht nur für die Freunde der klassischen Oper von Richard Wagner, welche er im 19. Jahrhundert komponierte, ob dieser auf der Suche nach dem Nibelungenschatz an „Imperia“ gedacht hat, ist nicht mit Sicherheit verbrieft. Aber, als 1924 der Kölner Unternehmer Dr. Franz Becker seine Firma K.M.B. in das Handelsregister eintragen ließ und ein Jahr später als „Imperia-Werk Motorradbau GmbH“ in Köln am Hohenzollernring 65 firmierte, war dies die Vorzeit für einen neuen Begriff, „Rheingold“.

1925 produzierte er fünf verschiedene Motorradtypen mit Ein- und Zwei-Zylinder-Viertaktmotoren mit 350, sowie 500 ccm Hubraum, zum Teil auch mit Brashow-Einbaumotoren. Da er für seine Motorradproduktion auf fremde Einbaumotoren zurückgreifen musste, entschloss er sich, eine Entwicklung eigener Konstruktionen aufzubauen. In diesem umfangreichen Programm gab es spezielle Entwicklungsrichtungen für die Serie und für den Rennsport im

erst mit den Schweizer MAG-Einbaumotoren, im Programm war u. a. m. zu Beginn eine 500-ccm-Einzylinder-Sportmaschine. Die Firmenbezeichnung lautete nach erweiterter Besetzung der Geschäftsführung ab dem 15. Februar 1930 „Imperia Werke AG“. Großes Augenmerk wurde auf die Entwicklung von Renn- und Sportmaschinen unter dem Einsatz namhafter Renngrößen gelegt; logischerweise gab es auch „Ableger“ dieser Modelle für interessierte Tourenfahrer im Handel, so die Typen „Special“ und „Ulster“ mit den britischen „Rudge“-Motoren. Aufgrund der weiteren politischen Entwicklung in den 1930er-Jahren kündigte Rudge die Lieferung der Rennmotoren an Imperia, sodass Schroedter selbst einen 348-ccm-Rennzweitakter sowie einen 498-ccm-Zweitakt-Sportmotor konstruierte. Von 1929 bis 1930 wurde das Modell „Berggeist“ mit dem 595 ccm MAG-Einzylinder-Motor, 15 PS, angeboten,



Dieses Prachtexemplar von 1923 ist im Technikmuseum Großschönau zu bewundern



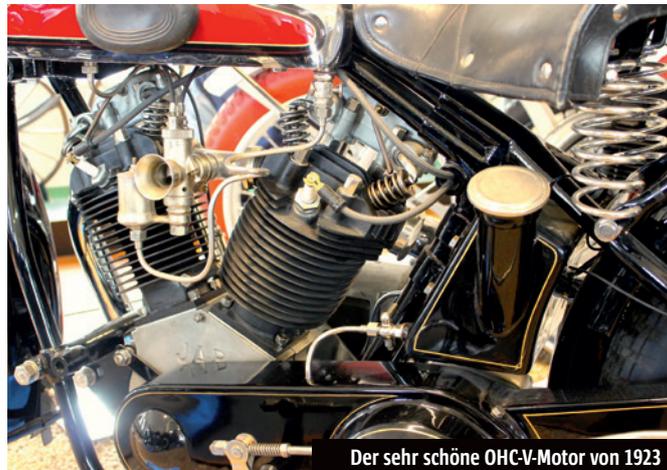


Rheingold Bj. 1934

Aus der Vielzahl der über die Jahre entstandenen Modelle und Erprobungen könnte ein Buch gefüllt werden. Es sollten aber noch ein paar Bemerkungen über die Produktion der doch relativ und zahlreich sehr interessanten Modelle genannt sein, egal ob diese in die Serie überführt oder in der Schublade versenkt wurden.

Unter Dr. Schroedter wurde 1934 ein Rennzweitakter mit zwei gegenläufigen Kolben mit Kompressor und 350 ccm Hubraum entwickelt. Parallel dazu arbeitete man an einem 500-ccm-Motor. So entstand eine Zweitakt-Sportmaschine mit liegendem, quergestellten Boxermotor, korrekt eigentlich mit 180° Zylinderwinkel, eigentlich ein V-Motor. Bei 65 mm Hub und 75 mm Bohrung konnten auf dem Prüfstand bei 5.000 U/min 27 PS ermittelt werden. Es handelte sich um keinen Gegenläufer sondern um einen Tandemmotor mit gekröpfter Kurbelwelle und somit gleichlaufenden Kolben. Über einen Gebläsemotor, sprich Kompressor, wurde die Leistung gesteigert. Dieser war oberhalb der Zylindereinheit angeflanscht. Außerdem wurde ein neuartiges System der Umkehrspülung entwickelt. Über ein vollautomatisches Trilok-Strömungsgetriebe, aber auch wahlweise 4-Gang mechanisches Schaltgetriebe wurde die Kraftübertragung zum Hinterrad geleitet. Die komplette Maschine sollte für 1675 RM an den Kunden geliefert werden. Noch am Ende des Versuchsstadiums im Fahrbetrieb wurde die Entwicklung eingestellt. Danach stand ein Dreizylinder-Sternmotor mit dem neuartigen Spülsystem und Doppellader zur Erprobung bereit. Beste Werbung für die Firmen war zu dieser Zeit der erfolgreiche Einsatz der Produkte im sportlichen

Wettstreit. Besonders mit dem britischen 350er Einzylinder Motor „Python“ von Rudge im eigenständig entwickelten Fahrwerk waren die Erfolge bemerkenswert, auch aus Sicht hochrangiger Rennfahrer. So Hein-Thorn Prikker, Arthur Dom, Ernst Loof, Erich Berhausen, Josef Pütz, Adam Schumacher, und ... Allein Loof war dreifacher Deutscher Meister, dabei errang er mehrere Siege auf dem Nürburgring beim Eifelrennen. Zwischen 1930 und 1935 gewannen Renn-



Der sehr schöne OHC-V-Motor von 1923

fahrer von Imperia nicht weniger als zehn Deutsche Meistertitel. Dieses relativ kleine Werk stand damit mit mehr Erfolgen in der Statistik als die „Großen“ DKW, NSU und BMW. Bemerkenswert war auch die Tatsache, dass der Halberstädter Loof über hervorragende technische Kenntnisse verfügte und die Rudge-Motoren mit weiter entwickelte, so dass diese mehr Leistung als die eigentlichen Werksmotoren der Briten aufweisen konnten. Loof gewann nicht nur die 350er-Klasse sowie die 500er, er siegte auch bei Rennen mit Gespannen mit dem gut funktionierenden Pendel-seitenwagen. Loof erwarb sich auch

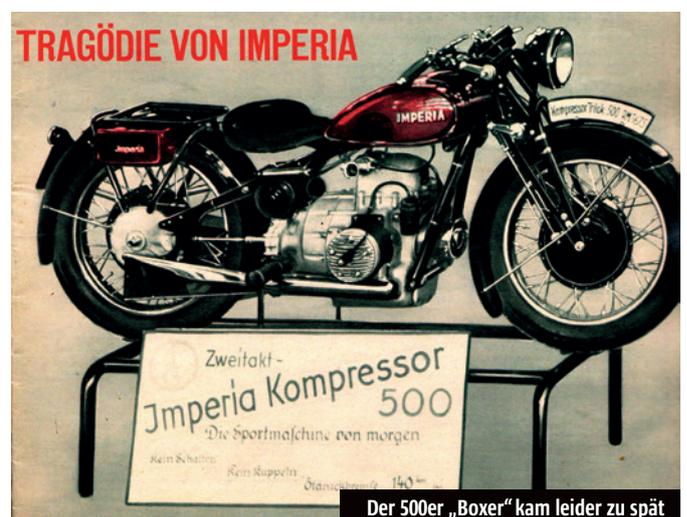
Ehren als Techniker, sein Förderer und Lehrmeister war kein Geringerer als der begabte Rennfahrer und noch bessere Techniker A. F. Dom. Er kam aus Niederländisch-Indien und stand zuvor in Diensten bekannter Firmen auf dem Gebiet der Motorradkonstruktion. In Holland war der Ingenieur auf Scott im Rennsport erfolgreich, wechselte zu Motosacoche in der Schweiz in die Rennentwicklung in Genf. Als Wilhelm Gudbrod in Ludwigshafen seine Standard-Firma gründete, stellten die Schweizer ihn dahin ab; nachdem Gudbrod die Firma verkleinern musste, wechselte er zu Imperia.

1934 gab es für Imperia eine Tragödie, in Schleiz verunglückte der Fabrikfahrer Schanz tödlich, wenig später auch noch Wilhelm Schminke, die Nr. 2 aus dem Team, er starb bei einer Kollision mit einem Lastwagen. Die Renngeschichte könnte ein Buch füllen, hier zum Abschluss noch eine Bemerkung: 1935 bewarb sich ein junger Engländer in Bad Godesberg, er brachte selbst einen Python-Werksmo-

tor mit und benötigte dazu ein Fahrgestell. Sein Namen lautete Fergus Anderson; der spätere 2-fache Weltmeister verdiente sich bei Imperia seine ersten Sporen. Nicht nur dieser hohe Aufwand war dann evtl. auch der Grund dafür, dass diese Projekte die finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens überstiegen. Wegen Überschuldung musste über das Vermögen der Firma am 3. Februar 1931 entschieden werden, ein Konkursverfahren wurde eröffnet. Leider schlossen sich 1935 die Tore der „Edelschmiede“ für immer. Der Versuch, eigene Motoren zu entwickeln und zudem in die Automobilbranche einzusteigen, scheiterte aufgrund finanzieller Engpässe, sodass das Unternehmen schließlich in Insolvenz ging. Unabhängig davon besitzt Imperia bis heute einen legendären Ruf unter Liebhabern. Die Unikate der Marke Imperia sind heute besonders bei Sammlern sehr hoch geschätzt und haben einen hohen Wert, der teilweise bis in den sechsstelligen Bereich hineinragt.



Der 500er „Boxer“ kam leider zu spät



Der 500er „Boxer“ kam leider zu spät