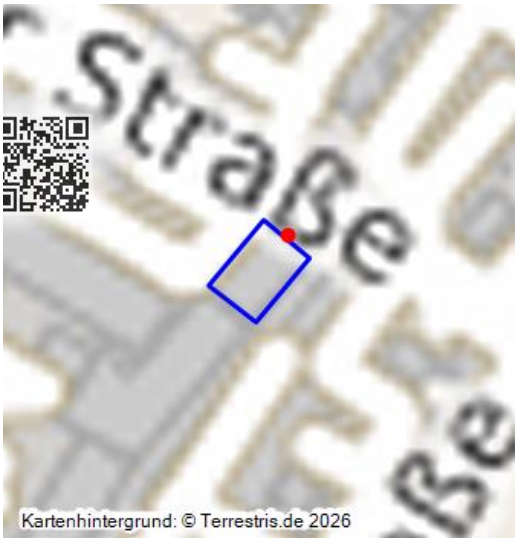
Imperia Fahrzeugwerk mbH in Bad Godesberg

Imperia / Omnia Handelsgesellschaft mbH, Imperia-Werk A.G., Imperia Fahrzeugwerk GmbH

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikgelände
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bonn
Kreis(e): Bonn
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Ein Gebäude der Imperia Fahrzeugwerk mbH an der damaligen Friesdorfer Straße in Bad Godesberg (1928), davor die Belegschaft des einstigen Motorradherstellers.
Fotograf/Urheber: unbekannt



Nach einem (ersten) Konkurs im Jahr 1925 wurden 1926 die Rechte an der 1924 in Köln-Kalk begründeten Motorrad-Marke „Imperia“ und das gesamte Betriebsmaterial von den Brüdern Felix und Rolf Schrödter übernommen. In der Folge ging auch die Motorrad-Produktion nach und nach von Köln nach Godesberg über (seit 1925/26 Bad Godesberg).
Zur vorherigen Imperia-Firmengeschichte ab 1924 siehe den Eintrag zu *Imperia Motorradbau Kalk*.

Imperia Fahrzeugwerk mbH Bad Godesberg ab 1926
Imperia-Motorsportaktivitäten
Imperia-Automobilbau
Wirtschaftliche Probleme und Niedergang
Das Imperia-Ende 1935
Lage und Objektgeometrie
Quellen, Internet, Literatur

Imperia Fahrzeugwerk mbH Bad Godesberg ab 1926

Der Kaufmann Felix Schrödter (Godesberg) und dessen Bruder, der Fabrikant Dr.-Ing. Rolf Schrödter (1897-1989) aus Mehlem, gründeten mit Gesellschaftsvertrag vom 18. Oktober und dem Eintrag in das Handelsregister am 30. Oktober 1926 die neue *Imperia Fahrzeugwerk mbH*. Betriebszweck war *„die Herstellung von und der Handel mit Kraftfahrzeugen und deren Bestandteilen“*
.
Als Geschäftsführer fungierten beide Brüder, Sitz der Firma war die Friesdorfer Straße 155 in Bad Godesberg. Dort hatten die Schrödters bereits im März 1925 die *Maschinenfabrik Rheinland J. Schaefer & Co.* übernommen, mit der sie seitdem als *Maschinenfabrik Rheinland R. u. F. Schrödter OHG* landwirtschaftliche Geräte produzierten (diese Fabrik wurde im Mai 1929 aufgelöst).
Nachfolgend erfolgte wohl sukzessive die Verlegung der Firma und der Imperia-Produktion von Köln-Kalk nach Bad Godesberg.

Gleichwohl blieb das Firmenlogo mit Kölner Dom und Stadtwappen erhalten (ga.de).

Der sehr umfassend und facettenreich recherchierte Artikel der *Fahrzeugenzyklopädie im Internet* (zusammengestellt von Helmut Kraus 2024 unter motopedia-online.info) listet für den Zeitraum zwischen Oktober 1926 und Juni 1936 mehrere Imperia-Produktionstandorte und Vertriebsniederlassungen unter diversen Firmennamen am Standort Bad Godesberg auf:

- *Imperia, Fahrzeugwerk mbH*, Godesberg, Friesdorfer Straße 155 (Oktober 1926 - Februar 1930),
- *Imperia Handelsgesellschaft mbH*, Bad Godesberg (Februar 1930 - April 1931),
- *Omnia Handelsgesellschaft mbH*, Bad Godesberg (Vertriebsgesellschaft) (April 1931 - mindestens Juni 1936),
- *Imperia-Werk A.G.*, Bad Godesberg, Friesdorfer Straße 155 (Februar 1930 - Februar 1935),
- *Imperia Fahrzeugwerk GmbH*, Bad Godesberg, Friesdorfer Straße 155 (März 1931 - Juli 1935).

Der neue Markenname „Omnia“ war vornehmlich für den Export nach Belgien notwendig, da „Imperia“ dort durch eine andere Fahrzeugbau-Firma geschützt war.

Ein Artikel in der Rubrik „Motor und Verkehr“ der Bonner Zeitung vom 23. August 1928 zu einem Besuch bei Imperia berichtet von der *„Fabrik, die sich an den Hang des Kottenforstes anschmiegt ... wo einst trutzige Ritter den Weg hinaufschritten zur kurfürstlichen Jagd, fahren heute Motorräder“* und nennt neben dem Direktionsbüro die Einrichtungen der mechanischen Werkstatt *„in der großen Montagehalle ... wo, links und rechts auf modernen Werkzeugmaschinen die Stahlgußfittings gebohrt, gehobelt, gefräst werden“*: Stanzen, Pressen, Lufthämmer, Abstechbänke, Biegemaschinen, Lötöfen, Verputzerei, Schleiferei, Emaillierräume, Klempnerei, Vernickelei sowie Konstruktions- und Zeichenräume.
Diesem Bericht zufolge liefen seinerzeit bereits die *„Bauvorbereitungen für den großen Erweiterungsbau des Imperiawerks“* mit einer *„40 m langen und 20 m tiefen neuen Magazinhalle ... Symbol für die 1923* [sic!] *in Köln als Bollwerk gegen die Einfuhr englischer Motorräder“* gegründeten Imperia, die nach einer *„Zeit plötzlicher Flaute ... durch die Verlegung nach Godesberg ... zu neuer Blüte gerissen wurde“*.

Imperia-Motorsportaktivitäten

Entsprechend der für Auto- und Motorradhersteller bis heute gültigen Regel *„Win on sunday, sell on monday“* wurden die bereits in Kalk von den Becker-Brüdern Max, Hanns Hubert und Heinrich Josef begonnenen motorsportlichen Aktivitäten der Firma weiter betrieben. Schon während der Kalker Zeit war um 1924 auch der spätere Automobilrennfahrer auf *Bugatti* und Jagdpilot Ernst Günther Burggaller (1896-1940) für Imperia an den Start gegangen.
Unter anderem konnte sich die Marke bei dem legendären Eifelrennen, der bedeutendsten westdeutschen Rennsport-Veranstaltung der 1920er-Jahre, in die Siegerlisten eintragen: Im Jahr 1924 belegten die Fahrer Osten und Jack Adams (so Behrndt u. Födisch 2009, S. 242; Kraus nennt abweichend *W. Adams*) bei der zweiten Austragung auf Imperiette-Maschinen zunächst den 2. und 3. Platz ihrer Klasse bis 150 ccm (6 Runden über insgesamt 198 km), bevor sie durch nachträgliche Disqualifikation des ursprünglichen Siegers auf den 1. und 2. Platz aufrückten.
In der Klasse bis 350 ccm errang der Kölner Fahrer Erich Pätzold nach 10 Runden über 350 km und 5:20,27 Stunden den Sieg für die Kölner. Pätzold wurde in verschiedenen Rennklassen sowie bei den Gespannen u.a. auf Imperia gleich mehrfach Deutscher Meister. Erich Pätzold konnte den Triumph beim Eifelrennen im Imperia-Krisenjahr 1925 wiederholen, als er in der Klasse bis 750 ccm nach 10 Runden in 4:52,18 siegte, während Ludwig Krämer das Seitenwagenrennen der Klasse bis 600 ccm nach 5:51,31 für sich entscheiden konnte. Diese Leistung wurde jedoch etwas dadurch geschmälert, dass Krämer der einzige Starter in dieser Klasse war. 1926 wurde Krämer im gleichen Rennen über nunmehr über 5 Runden (165 km) Zweiter auf Imperia.
Ein vermeintlicher Sieg des Düsseldorfers Heinz Kürten auf einer Imperia-Seitenwagenmaschine der Klasse bis 600 ccm (vgl. Behrndt u. Födisch 2009, S. 244) erscheint fehlerhaft - gleich mehrere Zeitungsberichte belegen, dass dieser auf der Marke „Andrees“ gewonnen hatte (Hinweis Kraus).
Bei dem am 18. und 19. Juni 1927 als Eröffnungsrennen des neuen Nürburgrings ausgetragenen Eifelrennen belegte Emil Hobelmann auf Imperia den zweiten Platz seiner Klasse bis 750 ccm (6 Runden = 169,8 km in 2:20,42,4) wie auch der Fahrer Rosenbaum bei den Seitenwagen über 600 ccm.

Auch durch diese Rennerfolge erlangte die nun vereinzelt auch als *Imperia-Godesberg* bezeichnete Marke, die ihre Erzeugnisse in Werbeanzeigen als *„Hochleistungs- und Qualitätsmaschinen für den verwöhntesten Fahrer und Sportsmann“* anpries, einen sehr guten Ruf: *„Die Imperia-Maschinen waren bekannt für ihre gute Straßenlage, Lenkung und Ausführung.“* (ga.de)

Bei der vom 20. bis 31. Mai 1927 ausnahmsweise in Köln auf dem neuen Messegelände ausgetragenen Internationalen Automobil-Ausstellung präsentierte Imperia neben seinen Touren- und Supersportmodellen mit inzwischen bis zu 1.000 ccm und den am „Ring“ erfolgreichen Pendelseitenwagen für Motorräder auch dreirädrige Lieferwagen und ein Kraftrad mit Lieferseitenwagen.
Im Frühjahr 1928 konnte die Herstellung des 1.000sten Motorrads aus Bad Godesberger Fertigung gefeiert werden. An Pfingsten lud die Firma Kunden zu einer Sternfahrt von Bad Godesberg zum Nürburgring ein, wo sich immerhin 387 Imperia-Fahrer in die Startlisten der Motorrad-Eifelrennen eintrugen. Trotz nur eines Podiumplatzes in den Rennen - Ludwig Krämer wurde nach 10 Runden (77,47 km) über die Südschleife des Rings Dritter bei den Seitenwagen - war *„im Imperia-Quartier dauernd Hochbetrieb und fröhlichste Laune“*.
Trotz eher geringer Verkaufszahlen gegenüber anderen deutschen Herstellern wie *Ardie, Standard, Triumph* oder *Victoria* leistete sich Imperia teure Neuentwicklungen und eine für seine Verhältnisse große Rennsportabteilung. *„Dieser aufwändige Rennstall kostete allerdings enormes Geld, das 1926 dann nicht mehr vorhanden war.“* (Mikloweit 2002, hier noch mit Blick auf das Kalker Werk)

Als Vater des Teamerfolgs - Imperia war eines der erfolgreichsten deutschen Werksteams der 1930er-Jahre - gilt der bekannte niederländisch-deutsche Rennfahrer und Diplomingenieur Arthur Dom (1903-1996, auch Arthur-Freddi bzw. Arthur-Freddie), der 1931 vom Motorradhersteller *Standard Fahrzeugfabrik GmbH* (*Gutbrod*) zu Imperia gekommen war. Unter seiner Regie wurde ein Rennstall zusammengestellt, der zahlreiche Titel und Meisterschaften erringen konnte. Zuletzt in der Funktion eines Geschäftsführer tätig, verließ Dom Ende Oktober 1934 offenbar aufgrund der politischen Lage Imperia, nachdem ihm als Jude bereits 1933 keine Lizenz mehr erteilt worden war (ga.de).

Als nicht nur für Imperia bedeutender Fahrer ist hier mit dem Godorfer Johann „Hans“ Soénius (1901-1965) einer der erfolgreichsten deutschen Motorradrennfahrer vor dem Zweiten Weltkrieg zu nennen. Im Jahr 1925 wurde er als einer der ersten Werksfahrer von den Kalker Imperia-Werken verpflichtet, wobei er aber die Erlaubnis erhielt, auch für andere Marken zu fahren. Für Imperia errang Soénius bis in die 1930er zahlreiche erste Preise in den Rennklassen bis 250 ccm (darunter das „Herbstrennen Solitude“ 1927), bis 500 ccm und bis 1000 ccm.
Auf Imperia siegte im Jahr 1931 Wilhelm Schminke aus Weimar beim Rennen „Rund um die Solitude“ in der Klasse bis 350 ccm. Der Thüringer Otto Schanz wurde in der gleichen Klasse 1931 Westdeutscher Meister und gewann 1933 das „Dreieckrennen bei Groß-Wartenberg“, bevor er 1934 beim „Schleizer Dreieckrennen“ tödlich auf einer 350-ccm-Imperia-*Rudge* verunglückte.
In den 1930ern war ferner der Motorrad-, Seitenwagen- und spätere Automobilrennfahrer Ernst Loof (1907-1956) bei Imperia in Bad Godesberg als Ingenieur und zugleich auch unbestrittener Star und erfolgreichster Werksrennfahrer tätig. Nach de.wikipedia.org war er zudem auch Teilhaber der Firma, jedoch fehlt ein valider Beleg dazu. Loof wurde 1931, 1932 und 1934 auf Imperia Deutscher Meister der 350-ccm-Klasse sowie 1933 und 1934 Deutscher Gespann-Meister auf einer 350-ccm-Imperia-*Python*. In den Jahren 1932 und 1933 gewann er das Eifelrennen in der Klasse bis 350 ccm, 1934 belegte er den zweiten Platz und 1935 den dritten. 1934 gewann er am Ring zugleich das Rennen der Seitenwagen bis 350 ccm. Bei den Seitenwagen bis 600 ccm siegte er 1935.
Nach dem Zweiten Weltkrieg war Loof dann Mitbegründer des auf stromlinienförmige Sportwagen spezialisierten Autobauers *Veritas GmbH* im baden-württembergischen Meßkirch. Nach deren Konkurs entwickelte Ernst Loof ab 1951 am Nürburgring unter dem Namen *Veritas Nürburgring* Sportwagen sowie den Formel-2-Rennwagen *Veritas Meteor*. Da die Marke kein wirtschaftlicher Erfolg war, übernahm der Münchener Automobilhersteller BMW 1953 den Betrieb und Ernst Loof als Ingenieur.

Einer nicht weiter belegten Geschichte zufolge sollen die schnellen *Python*-Motoren des Herstellers *Rudge-Whitworth* aus dem englischen Coventry über den britischen Motorradrennfahrer Fergus Kenrick Anderson (1909-1956, auch Fergus Kinloch) nach Bad Godesberg gekommen sein. Anderson bereiste demnach zu Beginn seiner Karriere um 1930 zur Teilnahme an Straßenrennen den europäischen Kontinent und habe sich hier einen mitgebrachten *Python*-Einzylindermotor auf ein Imperia-Fahrgestell montieren lassen (ga.de). Anderson fuhr ab 1933 auf Imperia mit *Python*-Motor und wurde Jahrzehnte später, 1953 und 1954, noch zweimaliger Motorrad-Weltmeister auf *Moto Guzzi*.
Seit 1931/32 gehörten Modelle mit importierten *Rudge-Python*-Motoren zur Angebotspalette von Imperia. Der hervorragende Ruf der zivilen Imperia-Maschinen beruhte hautpsächlich auf Rennerfolgen mit den sportlichen *Python*-Vierventil-Motoren (Tragatsch 1983).

In der Rennsaison 1935 - das letztlich finale Konkursverfahren über die Firma lief bereits! - führte Imperia noch zahlreiche prominente Namen im Rennstall bzw. verpflichtete diese Fahrer erst noch.
Neben Ernst Loof, der im August zu *Auto-Union* und kurz darauf zu *BMW* wechselte, ist hier noch der Elberfelder Seitenwagenfahrer Willi Ehrlenbruch (1895-?, auch Willy) zu nennen, der 1933 und 1935 jeweils auf Imperia Zweiter im Eifelrennen der Seitenwagen-Klasse bis 1000 ccm wurde und dann zur Wuppertaler *Tornax* wechselte, ferner der später vor allem als

Automobilrennfahrer bekannte Adolf Ralph Roese (1900-1950).
Für 1935 und teils auch für andere Rennsaisons werden daneben weitere bekannte und wie auch unbekannte Fahrer genannt. Darunter der Stuttgarter Erwin Aldinger (1908-?), Heinrich Berhausen (Bad Godesberg, 1932 auf Imperia Zweiter im Eifelrennen der Seitenwagen bis 350 ccm), Boring aus Magdeburg, Karl Busse, Walter Buttler aus Hamborn und dessen nicht namentlich genannter Bruder, Willy Collée (Düsseldorf), Czeczor, Gerd in der Elst, Karl Hartmann, der Bonner Karl Frentzen, Jänicke, Kate, der Marburger Karl Lottes (1912-1997), Sebastian Roth (Münsingen), Paul Scharrenbroich (Köln), dieser gelegentlich mit seinem Bruder Max Scharrenbroich als Beifahrer (Bonn, ab 1930 zudem Gesellschafter der Imperia-AG), Schlotterbach, Adam Schuhmacher und Willy Steiner (Namen nach Tragatsch 1983 und Kraus 2024).
Der prominente Fahrer Heinrich „Hein“ Thorn Prikker (1911-1998), startete auch nach dem Imperia-Ende noch einige Zeit weiter auf *Python-Imperia*-Maschinen, ebenso Otto Kohfink (1907-1994), der 1934 auf Imperia Dritter im Eifelrennen der Seitenwagen bis 350 ccm wurde (Behrndt u. Födisch 2009, S. 247). Zu nennen ist hier ferner Harry Herzogenrath (1903-1973), der zusammen mit seinem Bruder Josef *„auf seiner Kalker Imperia und einer Sun Blackburne alles abräumte“*. Die Brüder betrieben in Köln-Ehrenfeld zusammen eine Autowerkstatt (Hinweis Nordmann).

Imperia-Automobilbau

Bei einem als Gesamtsieger des Eifelrennens 1929 geführten „Imperia“-Automobil in der Sportwagenklasse bis 3.000 ccm mit einem Fahrer H. Metz handelte es sich offenbar um ein anderes Fabrikat gleichen Namens (vgl. Behrndt u. Födisch 2009, S. 20 u. 245; Kraus nimmt ein belgisches Fabrikat an).
Im Jahr 1933 hatte man im Bad Godesberger Imperia-Fahrzeugwerk die Entwicklung eines Kleinwagens begonnen. In der Zulassungsstatistik erschien letztlich allerdings nur ein Wagen, bei dem es sich offenbar um das Versuchsfahrzeug handelte.

Vermutlich beflügelt durch die nach wie vor regelmäßigen Motorrad-Rennerfolge begann man in den Imperia-Werken wohl mit Blick auf die Automobil-Rennsaison 1935 „in aller Stille“ mit dem Bau eines Klein-Rennwagens. Als Konstrukteure wirkten an der Entwicklung neben Rolf Schrödter die bedeutenden Ingenieure Reinhard von Koenig-Fachsenfeld (1899-1992) und Kurt C. Volkhart (1890-1959) mit. Mit einem Ende 1934 fertiggestellten ersten Modell mit einem *JAP*-Motorradmotor im Heck konnten Probefahrten auf der Köln-Bonner Autobahn absolviert werden, wobei von Koenig-Fachsenfeld 1934 mit einem der Prototypen verunfallte.
Das Rennfahrzeug wies zahlreiche Innovationen auf, darunter eine aerodynamische Aluminium-Stromlinienkarosserie über einem filigranen Doppelrohrrahmen, die Verwendung von Leichtmetall, Pendelachse hinten und eine achslose Aufhängung der Vorderräder über Doppelschwingen (vgl. Abb.). In der Automobil-Rennklasse bis 1100 ccm hätten 40 PS Bremsleistung bei einem Gewicht von ca. 375 kg wohl eine beachtliche Spitzengeschwindigkeit von annähernd 200 km/h bedeutet. Kalkuliert war der Monoposto-Rennwagen (zumindest angedacht war auch eine zweisitzige Version) mit geringen Kosten von lediglich 4.000 Mark (Kraus 2024 u. www.zwischengas.com).

Die „Motorwelt“ würdigte 1935 die Neukonstruktion, *„die berufen sein dürfte, auch dem deutschen Kleinwagenbau in absehbarer Zeit Weltgeltung zu verschaffen“* und lobte den avisierten Verkaufspreis, der auch „*von einer größeren Anzahl von Privatsportsleuten aufgebracht werden kann“* und damit helfe, *„deutschen Autosport-Nachwuchs heranzuziehen“* (zitiert nach www.zwischengas.com).
Zu den Neuerungen wird ebendort angeführt, *„daß der Kühler nicht mehr frontal angeordnet [ist], sondern bewußt an die höchste Stelle des Wagens, also unmittelbar hinter den Führersitz verlegt wurde. Die bei anderen Stromlinienwagen geöffnete Bugpartie des Wagens bleibt also hier geschlossen, so daß die aerodynamische Formgebung der dem stärksten Luftstrom ausgesetzten Stirnfront geradezu ideal gestaltet werden konnte. ... Im übrigen finden sich am Karosseriekörper keinerlei Ausbuchtungen, er ist auch nach unten vollständig abgedeckt bis auf die Öffnung für den Kühlluftabfluß. Die Auspuffrohre des Motors treten aus der Heckschneide hervor. Der Einstieg zu dem verstellbaren Führersitz geschieht wie bei ‚normalen' Wagenkarosserien durch eine Seitentüre. Der Führersitz ist nach vorn und den Seiten verglast, so daß eine völlig freie Übersicht über die Fahrbahn gewährleistet wird. Trotzdem die Karosserie des Einsitzers zur Erzielung geringsten Luftwiderstandes sehr schmal gehalten wurde, bietet ihr Innenraum doch Platz für ein bereiftes Reserverad.“*

Neben diesem Rennwagen wird für 1934/35 noch ein ziviler Sportwagen mit zweisitziger Kleinwagen-Coupé-Karosserie und einem im Heck montierten 750-ccm-Dreizylinder-Sternmotor angeführt. Beide Fahrzeuge kamen aber in ihrer Entwicklung nicht über das Stadium von Versuchs-Prototypen hinaus (de.wikipedia.org).

Wirtschaftliche Probleme und Niedergang

Trotz der technisch zumeist anerkannten Produkte und der Erfolge im Rennsport - bei Zweiterem gilt mit Blick auf die damit verbundenen Kosten wohl auch „wegen“ -, geriet Imperia immer wieder in wirtschaftliche und finanzielle Nöte. Neben den

weltweiten Wirtschaftskrisen der 1920/30er-Jahre erschwerten zudem die seit Beginn der NS-Zeit immer wieder verordneten Straf- und Schutzzölle vielen Produzenten die Importgeschäfte und Investitionen. Zugleich hielten die Nazis mit einem 1933 ergangenen Erlass vom Import abhängige Firmen dazu an, *„sparsam mit Devisen umzugehen“* (ga.de).
Von den damaligen NS-Restriktionen waren nicht nur kleinere Hersteller, sondern z.B. auch die großen Kölner Automobilwerke von Ford und Citroën betroffen.

Bei Imperia legen neben gleich mehreren Konkursverfahren auch die vorab angeführten zahlreichen Umfirmierungen und Umbenennungen Zeugnis für ein offenbar stetes Auf und Ab der Firma ab.
Bereits die am 1. Februar 1930 als Aktiengesellschaft in Bad Godesberg begründete „neue“ Firma *Imperia-Werk AG* hatte vermutlich vornehmlich den Zweck, an zusätzliches Kapital zu gelangen. Gründer waren neben den Brüdern Felix und Rolf Schrödter noch Gisela Schrödter geb. von Bülow aus Mehlem (die Mutter der Brüder und Witwe des Dr. Ing. h.c. Emil Schrödter, auch Alexander Emil Adolf oder Emil Alex, 1855-1928) und die beiden Kaufmänner Gustav Henrichs (Bad Godesberg) und Max Scharrenbroich (Bonn), der zuvor auch als Rennfahrer für Imperia an den Start gegangen war und zuvor zeitweise auch Prokurist bei der *Imperia Fahrzeugwerk mbH* war (Hinweis Kraus).
„Es wurden im Wesentlichen Vermögenswerte eingebracht, die bisher dem Betrieb der Motorradfabrik ‚Imperia Fahrzeugwerk mbH' dienten. Die Fabrikation dieser Firma samt Schutzrechten wurde von der neuen AG übernommen. Im Aufsichtsrat waren: Generaldirektor Dr. Saffran (Rheydt), Frau Gisela Schrödter (Mehlem), Bergassessor Emil Schrödter (Eisleben). Vorstand: Direktor Felix Schrödter und Dr. Ing. Rolf Schrödter. Eingetragen wurde die Firma ‚Imperia-Werk, Aktiengesellschaft mit dem Sitz zu Bad Godesberg' in das Handelsregister am 03. März 1930. Der Gesellschaftsvertrag ist datiert vom 15. Februar 1930.“ (zitiert nach Kraus 2024; der genannte Emil Schrödter aus Eisleben war ein Bruder von Felix und Rolf)

Bereits Anfang Februar 1931 wurde über die gerade einmal ein Jahr alte AG wegen Überschuldung und Zahlungsunfähigkeit ein Konkursverfahren eröffnet, während man kurz zuvor noch „waggonweise“ Aufträge ausgeführt hatte (Kraus 2024).
Das Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften berichtet dazu 1933 mit erkennbar wenig Optimismus (Bd. 4, S. 4778):
„Imperia-Werk, A.-G. in Godesberg a. Rh. (In Konkurs). Ueber das Vermögen des Ges. wurde am 3./2. 1931 das Konkursverfahren eröffnet, da Ueberschuldung u. Zahlungsunfähigkeit vorliegen. Konkursverwalter: Rechtsanw. E. Thiel, Bad Godesberg, Rheinallee 4b. Nach dessen Mitteil. v. Dez. 1931 haben die nichtbevorrecht. Gläubiger bereits nichts zu erwarten.“
Im Folgejahr erscheint die Imperia-Aktiengesellschaft ebendort bereits unter der Rubrik *„Verzeichnis von Liquidations-, Konkurs- und gelöschten Firmen.“* (ebd. 1934, Bd. 4. S. 5214)

Zur Abwendung des Konkurses kamen ein Dutzend Händler der Firma in Bad Godesberg zusammen und gründeten am 11. März 1931 die *Imperia Fahrzeugwerk GmbH* zum Zweck der Weiterfabrikation. Während der Weltwirtschaftskrise war man bei Imperia gezwungen, 50 Arbeiter zu entlassen, im Jahr 1931 betrug die Belegschaft 100 Mann.
Ab Herbst 1932 wurden auch Imperia-Fahrräder angeboten. Zur IAA in Berlin 1934 präsentierte man u.a. eine neukonstruierte Imperia-Reisebeiwagenmaschine „Rheingold“, die Tourenmodelle „Nürburg“ und „Godesburg“, ein Modell „Ulster“ für Rennzwecke sowie führerscheinfreie „Junior“-Typen.
Zeitgleich war jedoch infolge der politisch-wirtschaftlichen Restriktionen der Import der bislang erfolgreichen englischen *Rudge-Python*-Motoren zum Erliegen gekommen, so dass man bei Imperia eher erfolglos versuchte, alternativ auf deutsche Motoren-Fabrikate zu wechseln. Währenddessen bemühte sich Rolf Schrödter zusammen mit der bisher als Motorenzulieferer verbundenen Dresdner Firma *Bark*, international konkurrenzfähige 350-ccm- und 500-ccm-Motoren für Imperia neu zu entwickeln.
„Doch zur Umsetzung seiner ehrgeizigen Pläne reichte das Kapital der Firma nicht. Als auch noch der internationale Motorrad-Sportverband sein Reglement änderte und den Einsatz von Alkohol als Betriebsstoff untersagte, auf dem der Rennmotor basierte, kam für Imperia das Aus.“ (ga.de)

Das Imperia-Ende 1935

Im Februar 1935 wurde das 1931 über die Vermögenswerte der Imperia-Aktiengesellschaft eröffnete Konkursverfahren mangels Masse eingestellt.
Zum 16. Juli 1935 beantragte schließlich die *Imperia Fahrzeugwerk GmbH* die Eröffnung des gerichtlichen Vergleichsverfahrens zur Abwendung des Konkurses über ihr Vermögen. Nach der Ablehnung des Antrags auf Vergleich, wurde zum 30. Juli ein nunmehr letztes Konkursverfahren über das Vermögen der durch den Geschäftsführer Dr. Rolf Schrödter vertretenen Firma eröffnet. In der Folge wurde das Werk aufgrund der finanziellen Lage im August 1935 geschlossen.

Die bereits seit 1929 als Generalvertretung aktive Firma *Philipp Müller*, ein Autohaus in der Düsseldorfer Ackerstraße 128, soll nach dem Imperia-Ende die Markenrechte und Lagerbestände übernommen haben und noch eine Weile die Versorgung mit Ersatzteilen gesichert haben. *„Imperia / Müller“* ist dabei nicht zu verwechseln mit der 1993 erloschenen Firma *Imperia*

Maschinenbau GmbH & Co. KG aus Düsseldorf-Erkrath, die Triebwagen und Loks mit Motoren und Generatoren ausrüstete (Hinweis Herr Stern und Schoen 1957/2025, S. 19).

„Felix Schrödter war noch weiter für die verbliebene Omnia Handelsgesellschaft mbH tätig. Durch Gesellschafterbeschluss vom 07. Juni 1936 wurde Felix Schrödter zum alleinigen Geschäftsführer der Omnia Handelsgesellschaft mbH bestellt. Gustav Henrich schied als Geschäftsführer aus.“ (Kraus 2024)
Rolf Schrödter widmete sich nach dem Krieg seiner Leidenschaft der Fliegerei - er war schon vor dem Krieg einer der ersten Besitzer eines Privatflugzeugs gewesen. Von 1955 bis 1970 führte der Ingenieur in Bad Godesberg noch die *Dr. Ing. Rolf Schroedter Maschinen- und Apparatebau e. K.* (www.northdata.com). Für die Luftfahrtmedizin entwickelte er Unterdruckkammern und Großzentrifugen. Im Alter von 94 Jahren starb Schrödter 1989 in Mehlem (ga.de).

Freunde und Sammler der Marke halten bis heute die Erinnerung an Imperia aufrecht (vgl. etwa www.imperia-motorrad.de). Im Frühjahr 2016 wurde das 90-jährige Jubiläum der Motorradmarke im Bad Godesberger Haus an der Redoute mit einer Sonderausstellung *„Legenden und Leidenschaften - Made in Bad Godesberg“* mit zahlreichen Motorrad-Oldtimern und historischen Bildern gefeiert.
2024 wurde das 100-jährige Imperia-Jubiläum mit einer Ausstellung in einer der noch existierenden Hallen an der Köln-Kalker Vietorstraße begangen. Die Veranstaltung wurde von Freunden und Fahrern klassischer Motorräder aus ganz Deutschland besucht (Hinweis Nordmann).

Lage und Objektgeometrie

Die genaue Lage der einstigen Bad Godesberger Imperia-Verwaltungs- und Produktionsstätten im Bereich der Friesdorfer Straße lässt sich über die historischen topographischen Karten der *TK 1936-1945* nicht präzise bestimmen (vgl. Kartenansicht) und ist hier daher symbolisch an der heutigen Nr. 155 zwischen den einmündenden Straßen Im Bendel und Weststraße / Pionierstraße verzeichnet.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2025/26)

Quellen

- Freundliche Hinweise sowie umfassende Anmerkungen und Korrekturhinweise von Herrn Helmut Kraus, Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Axel Klug, Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Horst Nordmann, Kölner Zweiräder, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Dr. Marco Kieser, LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 2025.
- Freundliche Hinweise von Herrn Volkhard Stern, Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Bonn 2025 mit Verweis auf den Artikel von Manfred Schoen, Straßenbahnwagen mit Hilfsantrieb, Erstabdruck in: Der Stadtverkehr 5/1957, in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 80/2025, S. 18-20.
- Freundliche Hinweise zu dem Imperia-Rennwagen-Prototyp von 1934/35 von Herrn Uli Weiler, Engelskirchen 2026.
- Erwin Tragatsch: *„Die Tragödie einer deutschen Motorradfabrik“*, in: Markt für klassische Automobile und Motorräder, Heft 2, Februar 1983 (Faksimile als Volltext-PDF-Datei, 42 MB, online unter imperia-motorrad.de, abgerufen 17.01.2025)
- *„Ein Besuch beim Imperia-Fahrzeugwerk in Bad Godesberg“*, in: Bonner Zeitung Nr. 23 vom 23.08.1928, Rubrik „Motor und Verkehr“ (Faksimile-Abblidung im Archiv der Fahrzeugenzyklopädie *motopedia*)
- Historische Zeitungen im Zeitungsportal zeit.punktNRW, online unter zeitpunkt.nrw (abgerufen im Januar 2025, verschiedene regionale Zeitungen in den entsprechenden Jahrgängen)

Internet

motopedia-online.info: Die Fahrzeugenzyklopädie im Internet, Imperia (Text Helmut Kraus, Mai 2024, abgerufen 17.01.2025)
www.imperia-motorrad.de: Imperia Motorrad (private Webseite von Hans-Jürgen Schiffner, Königsbronn, abgerufen 17.01.2025)
www.koelner-zweiraeder.de: Eine vergessene Industrie- und Sportgeschichte (Text Horst Nordmann, abgerufen 17.01.2025)
de.wikipedia.org: Imperia Fahrzeugwerk (abgerufen 17.01.2025)
de.wikipedia.org: Ernst Loof (abgerufen 22.01.2025)
de.wikipedia.org: Arthur Dom (abgerufen 22.01.2025)
de.wikipedia.org: Fergus Anderson (abgerufen 03.02.2025)

en.wikipedia.org: Fergus Anderson (englisch, abgerufen 22.01.2025)
de.wikipedia.org: Erwin Tragatsch (abgerufen 10.06.2026)
de.wikipedia.org: Reinhard von Koenig-Fachsenfeld (abgerufen 10.06.2026)
de.wikipedia.org: Deutsche Motorrad-Straßenmeisterschaft (abgerufen 03.02.2025)
www.deutsche-biographie.de: Soenius (eigentlich Soénius), Hans (eigentlich Johann) (Text Ulrich S. Soénius, 2010, abgerufen 22.01.2025)
www.northdata.com: Dr. Ing. Rolf Schroedter Maschinen- und Apparatebau e. K. (abgerufen 22.01.2025)
vhh-badgodesberg.de: Verein für Heimatpflege und Heimatgeschichte Bad Godesberg e.V., Rheinischer IMPERIAlismus - 90 Jahre Imperia (Text Andy Schwietzer, 2016, abgerufen 20.01.2025)
ga.de: Für Oldtimer-Fans ist „Imperia“ immer noch Kult (Text Hans D. Rieveler, General-Anzeiger vom 19.10.2005, abgerufen 20.01.2025)
www.zwischengas.com: Die Imperia-Monoposto-Rennlimousine und der Volkswagen XL1 (Text Bruno von Rotz, 13.03.2013, abgerufen 28.02.2025 und 10.06.2026)
www.zwischengas.com: Ein volkstümlicher deutscher Renn- und Sportwagen, in: Motorwelt Nr. 3 vom 18.01.1935, S. 16-18 (Faksimile, abgerufen 10.06.2026)
www.dnb.de: Personensuche in der Deutschen Nationalbibliothek (abgerufen 20.01.2025)
www.deutsche-biographie.de: Personensuche in der Deutschen Biographie (abgerufen 20.01.2025)
stadtplan.bonn.de: Straßenverzeichnis, Friesdorfer Straße (abgerufen 17.02.2025)
www.koeln-bonner.de: Köln-Bonner Verkehrsmagazin (abgerufen 18.09.2025)

Literatur

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg Thomas (2009): ADAC Eifelrennen. Die Geschichte der traditionsreichsten Motorsportveranstaltung Deutschlands seit 1922. Königswinter.

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. S. 149-150, Köln (1. Auflage).

Nordmann, Horst; Nöll, Jürgen (Bearb.) (2016): Imperia - faszinierende Motorräder aus dem Rheinland. Bad Godesberg.

Verlag A. Schumann (Hrsg.) (1897): Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften. Ein Hand- und Nachschlagebuch für Bankiers, Kaufleute. Industrielle, Kapitalisten etc. (zeitweise auch: Das Spezial-Archiv der Deutschen Wirtschaft, verschiedene Verlage ab Ausgabe 1896/97 bei A. Schumann's Verlag, Leipzig, erschienen 1897-1998). Leipzig u.a.. Online verfügbar: digi.bib.uni-mannheim.de, 1896/97-1949 , abgerufen am 20.01.2025

Wilhelm, Jürgen (Hrsg.) (2008): Das große Köln-Lexikon. S. 41-43, Köln (2. Auflage).

Imperia Fahrzeugwerk mbH in Bad Godesberg

Schlagwörter: Fabrik (Baukomplex), Fabrikgelände
Straße / Hausnummer: Friesdorfer Straße 155
Ort: 53175 Bonn - Bad Godesberg
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Literaturauswertung, Auswertung historischer Karten, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1926, Ende 1936
Koordinate WGS84: 50° 41 26,5 N: 7° 08 26,75 O / 50,69069°N: 7,14076°O
Koordinate UTM: 32.368.677,24 m: 5.617.078,73 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.580.652,85 m: 5.617.859,24 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Imperia Fahrzeugwerk mbH in Bad Godesberg“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-355898 (Abgerufen: 12. November 2026)

Copyright © **LVR**