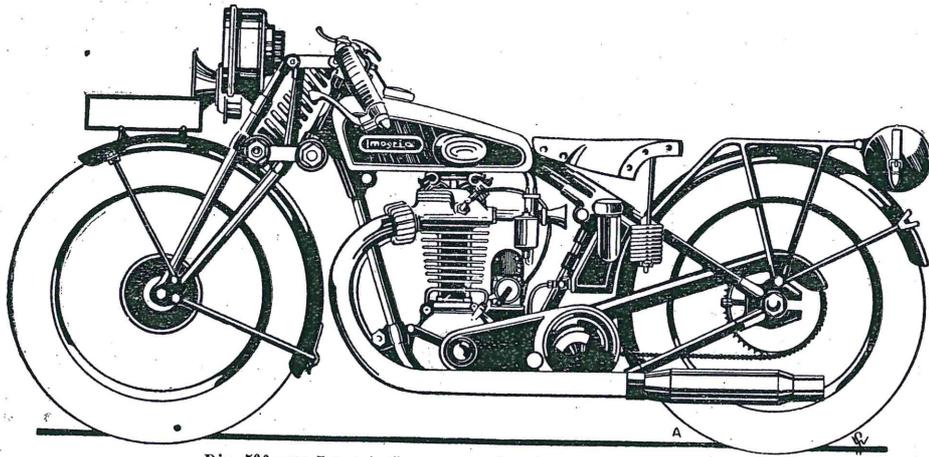


IMPERIA SPORT 1929



Die 500-ccm-Imperia-Sport von der Antriebsseite gesehen.

Welches Kraffrad wähle ich?

DIE Imperia-Fahrzeugwerk-G. m. b. H., Godesberg a. Rh., baut nur noch einen Typ des Imperia-Motorrads, die Imperia-Sport, eine 500-ccm-Maschine in Normalausführung und das Luxusmodell mit Drehgas, vernickeltem Tank und Tiefbettfelgen für große Ballonreifen.

Wir geben unserm interessierten Leserkreise in übersichtlicher Weise die technischen Einzelheiten bekannt.

Motor: MAG, Viertakt, stehender, luftgekühlter Einzylinder von 82 mm Bohrung und 94 mm Hub. Zylinderkopf abnehmbar, Ventile hängend. Der Ventiltrieb durch Stößelstangen ist gekapselt und automatisch geschmiert. Die Schwinghebel sind auf Rollen gelagert. Pleuel auf Rollenlager, Kolben aus Leichtmetall, Verdichtung 1:4,5. 1,9 Steuer-PS, 22 PS Bremsleistung, 500 ccm Zylinderinhalt. Doppelte Auspuffkammer mit zwei großen vernickelten Auspuffrohren und guten Schalldämpfern.

Zündung: Wasserdicht gekapselter U-Magnetzünder „Bosch“, Zündverstellhebel an der Lenkstange. Auch kombinierte Zündlichtanlage „Bosch“.

Schmierung: Automatische Hochdruck-Frischölschmierung auf Hauptlagerung und Ventilsteuerung durch organisch eingebaute Pilgrimpumpe mit zwei Stellspindeln. Ölkontrolle getrennt durch Doppelschauglas. Frischölschmierung der Kette durch besondere Oelleitung.

Betriebsstoffbehälter: Benzintank, als Satteltank bombenförmig gezogen, geschweißt und feuerverzinkt, 12 Liter Inhalt. Oeltank getrennt am Sattelrohr befestigt, 3 Liter Inhalt. Besondere Oelzuleitung zur Kettenschmierung.

Vergaser: Zweikolbensystem B. & B. Fischer. Doppelhebel an der Lenkstange, Verbrauchsregulierung ohne Düsenwechsel. Auf Wunsch Drehgriff gegen Aufpreis.

Getriebe: Stehendes Dreinganggetriebe Burman oder Sturmey-Archer mit drei Geschwindigkeiten und einer Leerlaufstellung. Tankrohrschaltung. Trokenscheibenkupplung mit Betätigung durch Handhebel von der Lenkstange.

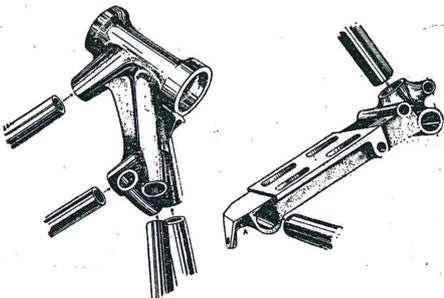
Kraftübertragung durch Ketten, $\frac{5}{8} \times \frac{3}{8}$ Renold. Motorkette gegen Schmutz ganz gekapselt, mit Frischölschmierung. Hintere Kette gut abgedeckt. Uebersetzungsverhältnis bei direktem Gang 17 Zähne = 4,62:1.

Die Abstufungen im Getriebe sind: 1:1 III. Gang, 1:1,5 II. Gang, 1:2,75 I. Gang.

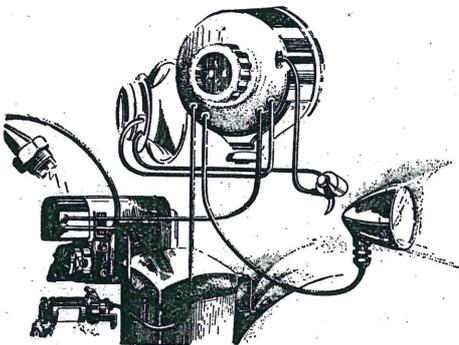
Maße und Gewichte: Radstand 1420 mm. Sattelhöhe 650 mm. Gewicht 140 kg. Geschwindigkeit ca. 125 km. Brennstoffverbrauch ca. 4 Liter auf 100 Kilometer. Ölverbrauch ca. 1 Liter auf 600 km.

Rahmen aus nahtlosem, bestem Stahlrohr in kräftigen Verbindungsmuffen im Drucklötverfahren. Rahmenform geschlossen und doppelt nach hinten abfallend. Weichgefederte Tigergabel mit organisch eingebauten Lederkonus-Stoßdämpfern und nachstellbaren Schwinghebeln. Hintere Innenbackenbremse 10" Durchmesser auf der dreiteiligen, vierfach kugelgelagerten Nabe, durch eine Steckachse gehalten; daher leichte Reifenmontage. Vordere Innenbackenbremse, 7 $\frac{1}{2}$ " Durchmesser.

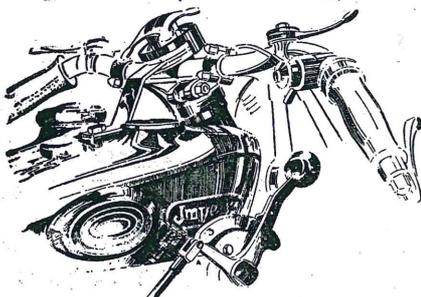
Verschiedenes: Breitgewölbte Schutzbleche, hinteres Schutzblech geteilt, zum Aufklappen. Große Werkzeugbüchse am axial gelagerten Gepäckträger. Vorderrad- und Mittelkippständer. Breiter Wittkopp-Elastiksattel. Gummiknickissen. Verstellbare Fußrasten.



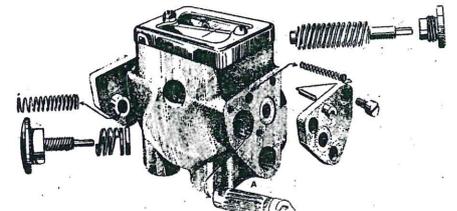
Gabelkopf und Getriebebrücke



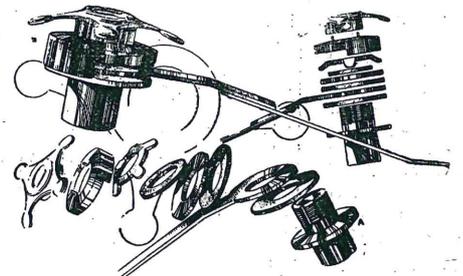
Boschzündung und Licht



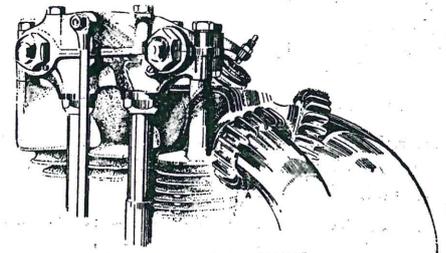
Das Leitwerk



Die Doppelölpumpe



Die Flutterbremse



Die Ventilsteuerung