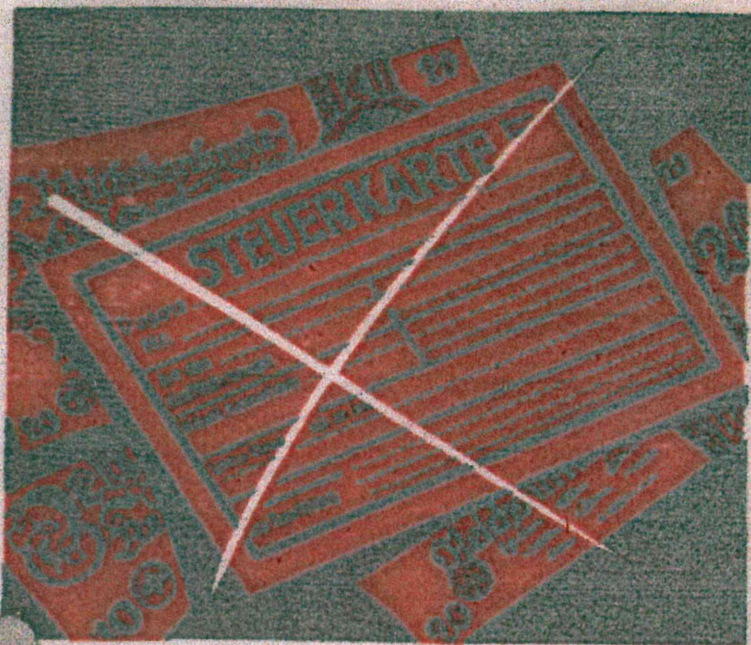


# Steuerfrei

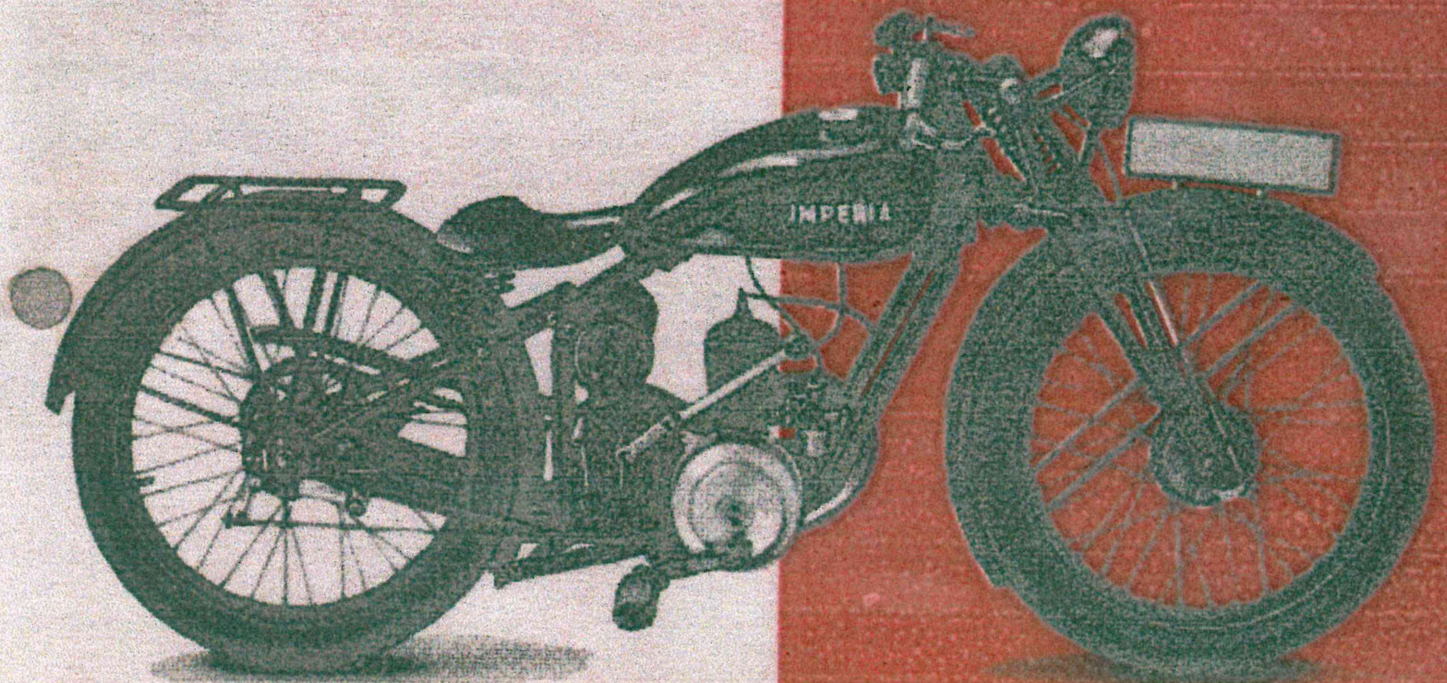


Generalvertretung und Fabriklager:  
**WERNER RENSCH**  
HALLE (S.) □ Preußenring 4  
Telefon 26783

# Sorgenfrei

fahren Sie mit der führerscheinfreien,  
leichten und preiswertesten Maschine

# IMPERIA ZWERG



Diese in ihrer Stärkenklasse anerkannte Type ist dem Fahrradmotor, der ein ausgesprochenes Zwitterwerk darstellt, haushoch überlegen. Sie wurde



## Imperia-„Zwerg“.

I.  
Als ich im Sommer 1930 einen Abstecher nach Godesberg machte und die weiten Anlagen der Imperia-Werke durchlief, führte man mir eine putzige kleine Maschine vor: die Imperia-Junior. Sie war damals letzter Clou: Steuer- und führerscheinfrei und fand bekanntlich bald unheimlich viel Konkurrenz. Ich lächelte etwas mitleidig über die kleine Nuckelpinne. Wie konnte man, so etwas Winziges, Schwaches fahren? Wie konnte so etwas länger als ein paar Monate existieren?

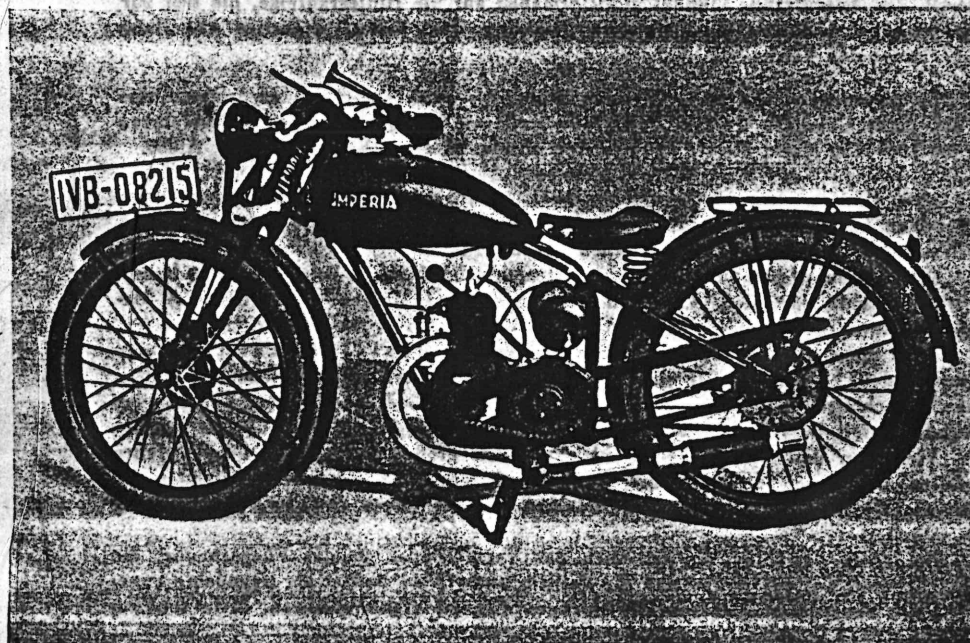
II.  
Heute, anderthalb Jahre später, ist die 200-ccm-Maschine — natürlich dank unserer Wirtschaftsnot — die meistverbreitete Type in Deutschland: unter den 792 000 Krafträdern, die Deutschland am 1. Juli 1931 besaß, sind 374 500, also fast die Hälfte Leichtmotorräder der 200-ccm-Kategorie. Und was wird von den Steuerfreien verlangt! Mitnahme eines Sozials, Erklommung jeder Steigung, also etwa das, was man 1927 einer 500 er zumutete!

III.  
Allerdings: eine solche „Steuerfreie“, ein robustes Markenmaschinchen mit kopfgesteuertem Motor, der auf 9 PS frisiert ist und eine Endgeschwindigkeit von 90 km/Std. besitzt, kostet seine 800—1000 Mark. Das ist, objektiv betrachtet, kein Geld für ein solches Fahrzeug, aber bei der immer mehr absinkenden allgemeinen Kaufkraft für viele schon wieder unerschwinglich.

IV.  
Aus tiefstem Dunkel der Vergessenheit tauchten da alte Bekannte auf: der Fahrrad-Hilfsmotor und das Motorfahrrad. Aber: so gut einzelne von ihnen sein mögen, sie sind, vom Standpunkt des Technikers verheerende Zwitter-Erzeugnisse. Man glaubte, mit Vorgelege, Rücktrittbremse und ohne Gabelfederung durchzukommen. Man hat sich geirrt. Von einer Belebung des Stadtverkehrsbildes mit solchen Vehikeln ist nicht viel zu merken!

V.  
Mit dem Fiasko dieser Fahrzeugkategorie war erwiesen, daß ein ganz billiges Kraftrad fehlte, das aber unbedingt ein komplettes Motorrad darstellt. Eine Maschine mit richtig dimensioniertem Rahmen, Federgabel, Satteltank, einem regelrechten Motor mit Getriebe, Gangschalthebel, Kupplung und einem Kickstarter.

VI.  
Voilà! Schon steht es in den Fenstern der Motorradhändler: „Imperia-Zwerg“. Hat einen ganz modern geführten Stahlrohrrahmen mit Muffenlötung, einen 8-Liter-Satteltank von wuchtigem Aussehen, der eine Satteltiefe von 670 mm ermöglicht, hat



eine robuste Preßstahl-Feder-Gabel mit handstellbarem Stoßdämpfer, besitzt einen richtigen Sportlenker, der, wie die Fußrasten, verstellbar ist, hat 26×2,5 ballonbereifte Räder, die durch richtige 125-mm-Pränafanaben mit nachstellbarem Gestänge abgebremst werden, besitzt natürlich auch einen Mittel-Kippständer (der beim Abbocken mit Federzug hochschnappt) und einen Gepäckträger über dem hinteren Schutzblech. Als Kraftquelle dient ein Villiers 147 ccm Zweitakter, der bei 3300 Uml./Min. rund 4 PS leistet, einen Villiers-Einhebel-Vergaser und Zünd-Licht-Schwungradmagnet besitzt, seine Kraft mittels  $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ "-Rollenkette auf das Albion-Zweigangetriebe überträgt. Diese Imperia-Zwerg kostet im Laden nur 445 Mark. Und leistet???

## VII.

14 Tage hatte ich eine Maschine vom Werk zum prüfen und drangsaliieren zur Verfügung. 65 kg ist ihr Eigengewicht: jeder mittelstarke Mann kann sie „stemmen.“ Der Motor kommt, dank der Düsen-Verstellmöglichkeit und des gutübersetzten Kickstarters selbst bei Winterkälte „auf den ersten Tritt“ und ist wunderbar elastisch, so daß man den kleinen Gang nur zum Anfahren und Bergkraxeln braucht. Mit meinen 85 Kilo im Sattel kam ich nach Einfahren des noch jungfräulichen Motors 7prozentige Steigungen im großen Gang hinauf, im kleinen waren bis zu 14prozentige zu schaffen. Natürlich mit etwas Hitze für den Motor, der zweckmäßigerweise eine Lodge G 3 verpaßt bekommt. So prächtig die Leistung des Motörchens, der ein Maximaltempo von 65 km/Std. schafft, so sparsam sein Verbrauch: 2,5 Liter Gemisch (Benzin mit Gargoyle TT 1:20) reichten für 110 km Distanz. Und dann liegt das Ding! Man fährt freihändig, ohne sich noch richtig auszukennen, drückt das Böcklein in die Kurve, daß der Fußraster am Boden streift, und bremst auf effektiv „kürzeste Entfernung“ ab. Wenn man Reifendruck und Stoßdämpfer dem Fahrergewicht und Boden einigermaßen anpaßt, glaubt man nicht, eine 65 kg leichte Maschine zu fahren. Uebrigens, schon rein äußerlich sieht man an der Imperia-Zwerg nur „saubere Arbeit: gute Hochglanzemallierung in schwarz mit roten Tankfeldern, Verchromung aller blanken Teile. Für 25 Mark Aufpreis wird Lichtanlage mitgeliefert: ein Zweibirnenscheinwerfer mit Handschaltung am Lenker für Nah- und Fernlicht, das zwar nur beim Motorlauf brennt, aber allen Ansprüchen absolut genügt.

## VIII.

Welche Mängel ich fand? Nur Kleinigkeiten! Der Motor ist — zumal für das Ohr eines Autofahrers — etwas laut, der Sattel für einen „breitgebauten“ Mann reichlich schmal, die Kette zum Motor-Getriebe ziemlich knapp (soll aber nach einer 4000-km-Fahrt nicht übermäßig verzogen sein), der Gangschalthebel liegt in seiner großen Gang-Stellung ausgerechnet in der rechten Kniekehle (wird aber bereits geändert!), das Auspuffende mündet gewissermaßen auf die Hinterradfelge, die sich zur Oelschleuder entwickelt. Das Werk, bzw. Dipl.-Ing. Dom sicherte sofortige Ahtellung dieser minimalen Fehler zu.

## IX.

Die Quintessenz: die Imperia-Zwerg müßte — zumal bei solch niedrigem Preis — ein gutes Geschäft werden. Jedenfalls stellt sie jedes „moderne“ Motorfahrrad für die 100—150 Mark, die sie mehr kostet, absolut in den Schatten! Alebü.

„Am Montag, dem 28. September 1931, mußte ich mein Flugzeug nach einer Notlandung bei Limbach in der Nähe von Ansbach bzw. Rothenburg ob der Tauber über Nacht im Freien stehen lassen.

Die Einwohner von Limbach versicherten mir, ich brauche keine Angst zu haben, es würde nichts gestohlen. Trotzdem war am andern Morgen um 8 Uhr die Maschine völlig ausgestohlen.

Auch die zum Flugzeug und Motor gehörenden Spezialwerkzeuge waren verschwunden, obwohl sie für einen andern keinerlei Wert hatten. Nebenbei fehlten gute Stahlchlüssel, Oelkanne aus Messing mit Pumpe, Lederhandschuhe, Lederhaube, Schutzbrille mit Glas aus einem Stück und verschiedenes Werkzeug.

Viele von den Dingen haben mich auf den großen Flügen der letzten Jahre begleitet, waren mit in Island und Amerika. Nirgends ist mir etwas abhanden gekommen. Wieder in der Heimat, wurde man bei der ersten Notlandung völlig ausgeplündert.

Besonders betrüblich ist für mich das Verschwinden meiner Fliegerhaube, die mich begleitet, seit ich fliege, und die deshalb mehr Wert besitzt als irgendeine neue.

Falls Sportkameraden aus der dortigen Gegend etwas erfahren, bitte ich um Nachricht.

Mit Fliegergruß! Wolf Hirth, Hirschberg (Riesengebirge), Glafeyweg 1.“