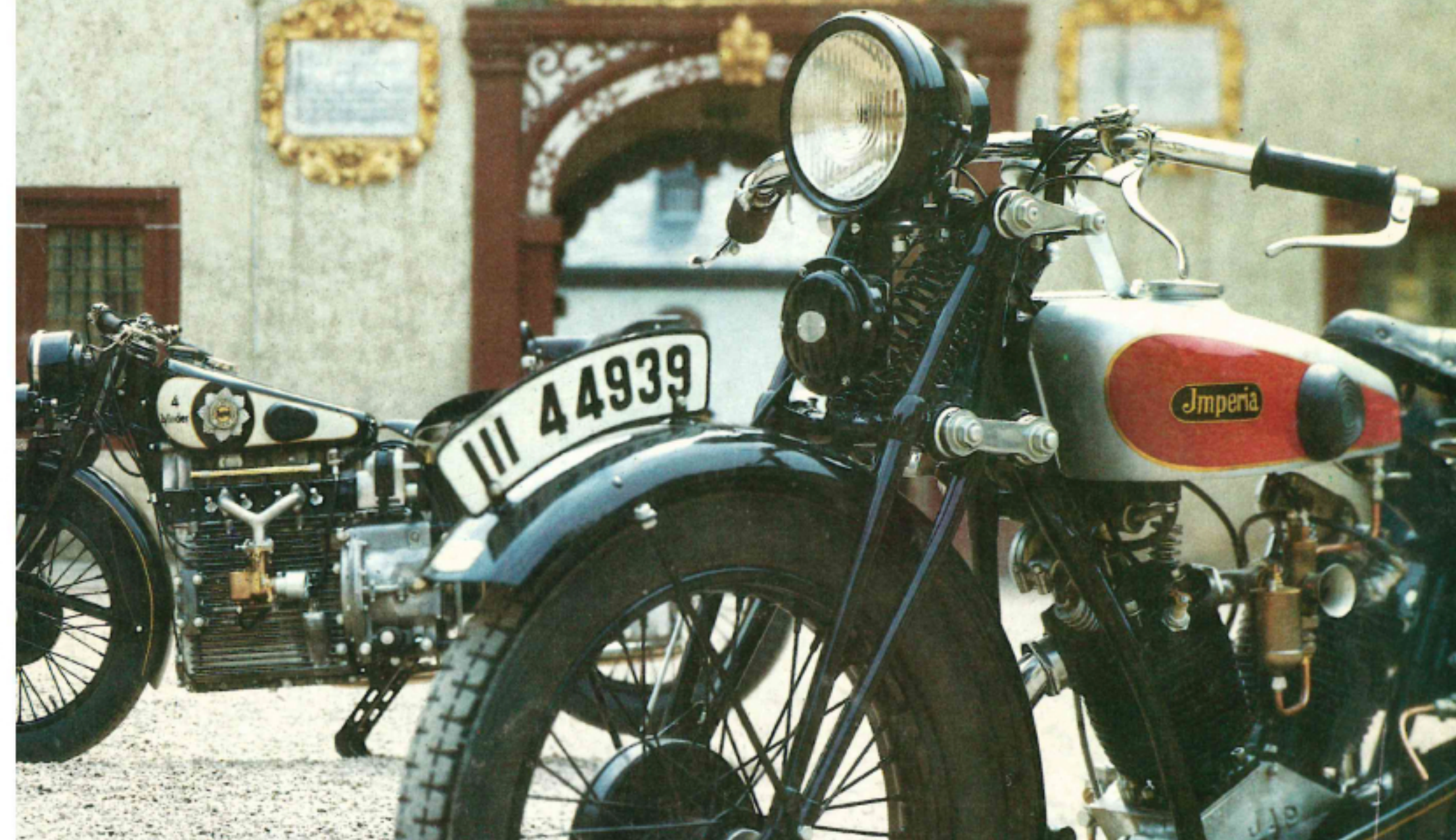




MOTORRADMUSEUM AUGUSTUSBURG





Imperia Bad Godesberg

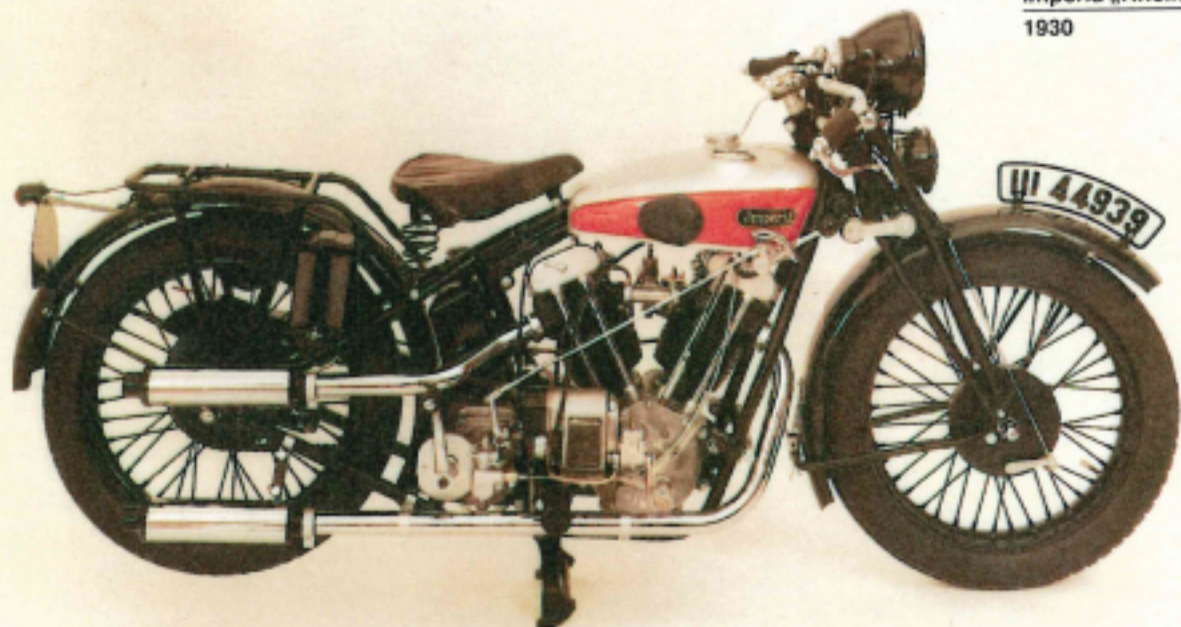
Imperia zählt zu den Firmen, die, abgesehen von einigen anspruchsvollen Prototypen, nur Motoren anderer Hersteller in solide eigene Fahrgestelle montierten. Im Gegensatz zu

den meisten Produzenten solcher sogenannter Konfektionsmotorräder, die oft minderer Qualität waren, zeigte Imperia, daß auf diese Weise auch anspruchsvoller Motorradbau betrieben werden kann. Nicht zuletzt trugen dazu die bevorzugten Motorenhersteller wie Motosachoche (MAG) – Schweiz, JAP – England, Rudge-Pyton – England und Villiers – England bei. Zahllose Sporterfolge, vorwiegend mit speziellen JAP- und Rudge-Motoren erzielt, taten ein übriges, um keinen Zweifel an der Qualität der erstklassig ausgeführten Imperias aufkommen zu lassen. Das relativ vielfältige Typenangebot der kleinen Firma wurde 1929 vorerst auf nur einen Typ reduziert, nämlich auf die Einzylinder-Sportmaschine mit dem bekannten oben-gesteuerten 500-cm³-MAG-Motor. Dieser starke, elastische und geräuscharme Motor war fast allen auf dem Markt befindlichen Motoren dieser Klasse überlegen. Die Imperia Sport 500 dürfte auch heute noch das bekannteste Modell dieser Firma sein, obgleich noch einige interessante Konstruktionen folgten. Herausragend war dabei die 1929 erschienene „Rheingold“ mit dem 680-cm³-Zweizylinder-JAP-Sportmotor. Diese nur in geringer Anzahl (ca. 30 Stück) produzierte Maschine erhielt bald den preisgünstigeren 850-cm³-MAG-Zweizylindermotor mit seitengesteuerten Ventilen. Die Wirtschaftskrise machte allen Motorradproduzenten schwer zu schaffen. Viele blieben zu Beginn der dreißiger Jahre auf der Strecke. Imperia erweiterte das Programm unter anderem auf preisgünstige Zweitaktmodelle, deren Motoren von Villiers – England kamen. Die wirtschaftliche Situation in Deutschland mit ho-

her Arbeitslosigkeit und Devisenknappheit und eine ideologische Orientierung auf „rein deutsche Erzeugnisse“ forderte auch bei dem traditionellen Importmotorenanwender Imperia eine Umorientierung. Übergangslösungen mit Bark-Zweitaktmotoren aus Dresden und Schüttoff-Viertaktmotoren aus Chemnitz brachten keinen nennenswerten Erfolg. Die Bark-Motoren wurden aus der ehemaligen Kühne-Motorenfabrik, wo ein Besitzerwechsel stattgefunden hatte, bezogen. Der seitengesteuerte 500-cm³-Schüttoff-Motor für die Imperia Typ Nürnberg kam übrigens von DKW in Zschopau, wo diese Motoren aus dem liquidierten Schüttoff-Werk noch lagerten. Die Motorenproblematik führte bei Imperia nun zur Entwicklung eigener Motoren. Was herauskam, war ein revolutionärer 500-cm³-Zweitakt-Boxermotor mit Kompressor, hydraulischem Drehmomentwandler-Getriebe und Kardanwellenantrieb zum Hinterrad. Mit 20 kW (27 PS) wurde die Motorleistung des mit Umkehrspülung und Spülluftverlagerung arbeitenden Motors beziffert. Es blieb aber bei einigen Prototypen, die auch mit hydraulisch betriebenen Vollnabenbremsen und Gummifederung ausgerüstet waren. Arbeiten an einem 350-cm³-Gegenkolben-Kompressor-Zweitaktrennmotor und an einem 750-cm³-Sportwagen, der einen gebälsegekühlten Dreizylinder-Zweitakt-Sternmotor erhalten sollte, taten ein übriges, um die Entwicklungskapazität des kleinen Betriebes zu zersplittern und an die Grenze der Möglichkeiten zu bringen. 1935 war es dann soweit, daß die Imperia-Motorradproduktion gänzlich eingestellt werden mußte.

Imperia „Rheingold“

1930



Motor:

Zweizylinder-V-Viertaktmotor,
Ventile obengesteuert (OHV),
Fabrikat JAP – England
Leistung: 18 kW (26 PS)
Hubraum: 680 cm³
Amal-Vergaser, Magnetzündung,
Druckschmierung

Antrieb:

Kette/kette
Trockenkupplung
Dreiganggetriebe Hurth

Fahrwerk:

Einrohrrahmen
Tiger-Parallelogrammgabel
Bereifung: 350 x 19
Innenbacken-Trommelbremsen
vorn und hinten
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h
Masse: 195 kg