

# IMPERIA

350 ccm  
auf der Strasse

Eine sehr niedrige, vorzüglich liegende und schnelle Sportmaschine, die mit erhöhter Verdichtung zur Teilnahme an Sportveranstaltungen ausreicht.

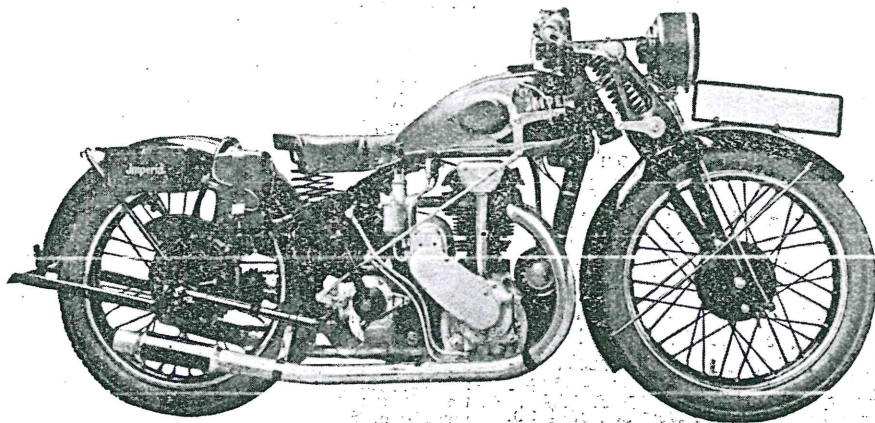


## Technische Einzelheiten der untersuchten Maschine.

**Motor:** Original-Python-Motor, obengesteuerter Einzylinder, vier radial angeordnete Ventile, abnehmbarer Zylinderkopf, Leichtmetallkolben, Bohrung 70 mm, Hub 90,5 mm, Zylinderinhalt 349 ccm, Bremsleistung ca. 18-20 PS. **Schmierung:** Trockensumpfschmierung mit Doppelkolbenpumpe. **Getriebe:** Python-Vierganggetriebe mit Kupplung und Kickstarter. **Kraftübertragung:** Motor und Getriebe getrennt durch Kette. **Vergaser:** Amal-Renn-Vergaser mit Doppelschwimmergehäuse. **Zündung:** Bosch-Lichtbatteriezündung 30 Watt mit Spule. **Rahmen:** Sehr stabiler, aber leichter offener Rahmen. **Gabel:** Stahlgepreßte Gabel mit Stoß- und Steuerungsdämpfer. **Lenker:** verstellbar. **Tank:** Inhalt 15 Liter. **Benzinuhr** im Tankverschluß. **Eingebauter Tachometer.** Verstellbare Kniekissen. **Bereifung:** Drahtseil 26 + 3,52. **Gewicht:** ca. 140 kg. **Radstand:** 1330 mm. **Sattelhöhe:** 660 mm.

Die Imperia-350-ccm ist eine ausgesprochene Sportmaschine und Sportmaschinen sind schon immer die Vorliebe der Imperia-Werke gewesen. In diesem Jahr ist die Richtung zum Bau von Sportmaschinen noch schärfer als früher betont worden. Mit dem englischen vierventiligen Python-(Rudge Whitworth)-Motor mit 350 und 500 ccm Hubraum wurden zwei Modelle entwickelt, die bis auf den Motor gleich sind. Die Godesberger Werke sandten mir eine 350-ccm-Grand Prix-Maschine zu einer ausgedehnten Prüfungsfahrt.

Eine ausgesprochene Sportmaschine muß man längere Zeit fahren, um ganz in ihre Eigenart eindringen zu können. Zuerst ließ ich die Maschine, die erst 50 km gefahren war, durch einen guten Motorradfahrer langsam einfahren. In gleichmäßiger Fahrt brachte er ungefähr 400 km hinter sich, so daß ich dann eine schon etwas eingefahrene Maschine zur Verfügung hatte, die bereits weich war, und die ich wenigstens zeitweilig voll aufdrehen konnte.



Die 350 ccm Imperia, die geprüft wurde.

Als ich mich das erste Mal auf die Imperia setzte, bekam ich einen Schreck, denn ich glaubte, ich hätte eine Reifenpanne. Der Sattel ist nämlich so tief angebracht. Wie in einer Mulde sitzt man zwischen Tank und Gepäckträger. Diese Stellung des Sattels halte ich aber nicht für ganz richtig, da man bei so niedrigem Sitz die Beine stark anziehen muß, was bei längeren Fahrten ermüdend wirkt. Der Sattel müßte mindestens verstellbar sein, damit man ihn der Größe des Fahrers anpassen kann.

Das Antreten des Motors macht keine Schwierigkeiten. Der Vergaser hat zwei Schwimmergehäuse; ich benutzte von ihnen zeitweilig nur eins und manchmal beide. Für den Gang des Motors macht das natürlich keinen Unterschied. Die beiden Schwimmergehäuse bilden lediglich eine hohe Sicherheit bei Bruch der Benzinleitung oder bei sonstigen Störungen. Am Motor ist vorn ein Hebel angebracht, der ihn auf halbe Kompression setzt, ähnlich wie der Ausheber. Man braucht diesen aber fast gar nicht, da man den Motor allein mit dem Hebel durch einen oder zwei Tritte zum Laufen bringen kann, darf jedoch nicht vergessen, den Hebel wieder herunterzudrücken, da der Motor sonst keine Leistung hat.

Das erste, was mir beim Lauf des Motors auffiel, war der etwas laute Gang. Die vier schrägliegenden Ventile werden bekanntlich durch 6 Schwinghebel und zwei Stoßstangen gesteuert und da der Antrieb nicht gekapselt ist (nur die Stoßstangen sind eingeschlossen), so entsteht ein starkes mechanisches Geräusch. Ich konnte feststellen, daß im Laufe der Prüfungsfahrt, die sich über ungefähr 600 km erstreckte, der Lärm etwas nachließ, was mit den Angaben der Fabrik übereinstimmt, daß der Motor erst nach ungefähr 2500 km seine volle Weichheit erreicht hat. Auch das Vierganggetriebe, ebenso wie der Motor von Rudge geliefert wird, bedarf einer langen Einfahrzeit. Die Schaltung war zuerst etwas hart. Auch die Kupplung war so stramm, daß nach einigen hundert Kilometern der Kupplungsdraht gerissen war. Nachdem ich ihn ersetzt und die Kupplung nachgesehen hatte (die Führung des Ausrückstiftes mußte gereinigt werden), zeigten sich jedoch keinerlei Anstände mehr. Die Kupplung wirkte weich und rutschte nicht.

Zum Anfahren unter normalen Umständen kann man den zweiten Gang benutzen. Aber ich würde dem vorsichtigen (Sonntags-) Fahrer empfehlen, mit dem ersten anzufahren, da man mit dem zweiten sehr schnell anfahren muß, was nicht jedermanns Sache ist. Der Motor ist ein ausgesprochener Sportmotor, d. h. er hat keinen großen Anzug bei langsamem Lauf. Unter Last muß man immer eine gewisse Tourenzahl drauf haben, sonst

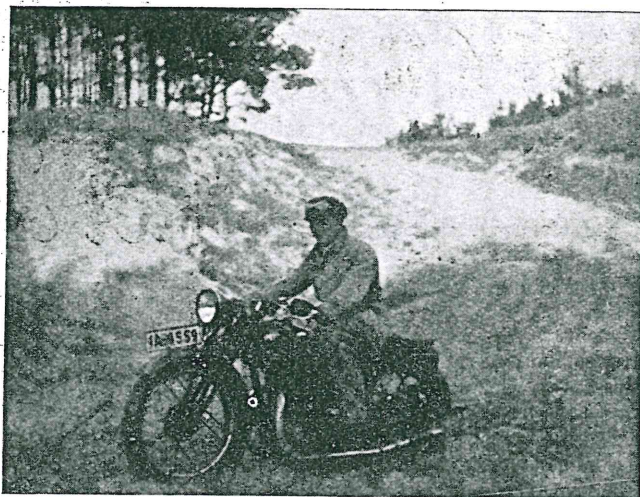
bleibt er stehen. Er ist daher auch sehr empfindlich auf die Stellung der Zündung, die ich stets der jeweiligen Geschwindigkeit anpassen mußte. In der Stadt stellte ich den Hebel auf  $\frac{1}{2}$ , was für fast alle Geschwindigkeiten ausreichte, nur auf freien und geraden Straßen konnte ich etwas mehr Frühzündung geben. Mit dem zweiten und dritten Gang kam ich in der Stadt vollkommen aus, da im dritten Gang die Geschwindigkeit von 70—80 Std./km sehr schnell erreicht werden kann, im zweiten kann man bis auf Schrittgeschwindigkeit heruntergehen, wenn man mit Luft und Zündung richtig arbeitet.

Die Bremsen sind kombiniert und wirken ausgezeichnet. Ich hatte sehr oft Gelegenheit dies festzustellen, besonders bei einigen Fahrten, wo ich bei starkem Verkehr Durchschnitte von 60—70 Std./km auf stark befahrenen Straßen erzielte. Ich benutzte dabei fast ausschließlich den vierten Gang.

Wenn ich nun die Fahreigenschaften genauer betrachten will, muß ich auf die Konstruktion etwas näher eingehen, da diese beiden Sachen eng zusammenhängen. Beim Betrachten der Imperia wird man feststellen, daß sichtlich an Gewicht gespart worden ist. Dieses Sparen an Gewicht erkennt man an vielen Teilen der Maschine. Der Konstrukteur ging also von dem gleichen Standpunkt aus, der seine TT-Kollegen in England in diesem Jahre leitet: Gewicht sparen! Als ich losfuhr, war ich aber trotzdem noch erstaunt, mit welcher Leichtigkeit die kleine Maschine vom Start wegging. Ich hatte das Gefühl, den Lenker kaum zu benötigen. Die Knie faßten den breiten und mit Gummikissen versehenen Tank fest, und ich konnte mit ihnen die Maschine auch um enge Kurven lenken. Der Steuerungsdämpfer durfte natürlich nicht zu fest angezogen sein. Die Stoßdämpfung war gut. Ich konnte den Dämpfer während der Fahrt mittels eines großen Knopfes, den man auch mit Fausthandschuhen bedienen kann, beliebig verändern, so daß die Maschine auf den jeweiligen Straßenzustand einzustellen ist. Bei einigen ganz schlechten Straßen machte sich diese Nachstellbarkeit sehr angenehm bemerkbar, da bei der gewöhnlichen Einstellung die Gabel durchschlägt. Andererseits ist es auf den normalen Straßen angenehm, eine weiche Federung zu haben.

Die Lage auf der Straße ist ausgezeichnet. Auch bei hohem Tempo hat die Maschine nicht das Bestreben, zu springen oder auszubrechen. Ich erzielte mit der gewöhnlichen Kerze eine Geschwindigkeit von 115 Std./km, muß dabei unterstreichen, daß die Maschine nicht voll eingefahren war und daß sie mit einer Spezialkerze mehr herausholt. Mit Sozius bin ich auf 109 Std./km gekommen und ich glaube, daß dieses für eine 350-ccm-Sportmaschine genügt.

Man kann den Motor nur durch Herausnahme einer Platte unter dem Zylinder auch noch höher verdichten. Dann sind noch wesentlich höhere Geschwindigkeiten zu erzielen und

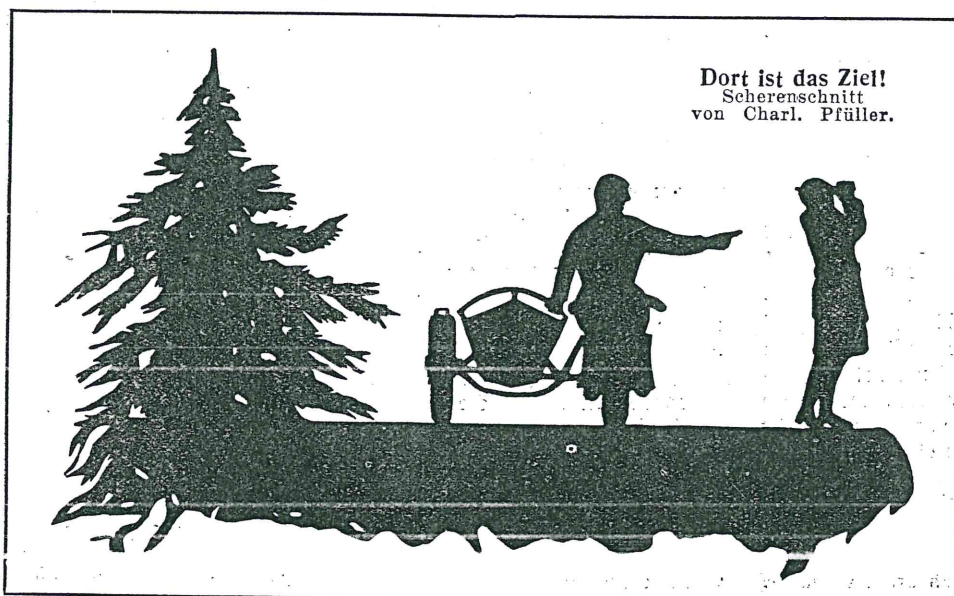


Durch tiefen Sand.

man kann die Maschine dann ohne weiteres zur Teilnahme an sportlichen Veranstaltungen benutzen. Nachher kann man für normale Fahrten wieder die niedrigere Verdichtung nehmen.

Die Kurvenlage ist mit Sozius eben so gut wie ohne. Auch bei hohem Tempo kommt die Maschine gut herum, sie muß aber in die Kurve hineingedrückt werden, hat jedoch das Bestreben, allein wieder aus der Kurve herauszugehen. Dies ist für den Fahrer eine große Annehmlichkeit, da ihm die Abschätzung der Kurve erleichtert wird. Als ich mich einmal mit meiner Sozia unterhielt, ging ich in eine unversehens enge Kurve mit 60 Std./km. Aber auch hier entstand keine Gefahr, mit einem Ruck warf ich die Maschine hinein und trotz des nassen Bodens rutschte sie nicht ein bißchen weg. Selbstverständlich macht es viel aus, daß die Reifen den richtigen Druck haben. Die Imperia hatte keine Ballonreifen, sondern Stahlseil-Hochdruckreifen. Ich hatte vorn 2,2 und hinten 2,5 Atm. Druck und erzielte damit den besten Gleitschutz und die beste Federung.

Der Verbrauch konnte von mir mit ungefähr 3 Liter auf 100 km festgestellt werden. An Öl verbrauchte der Motor ungefähr  $\frac{1}{4}$  Liter für 100 km. Die Bosch-Batteriezündung ist angenehm, da der Zündfunke beim Starten schon heiß ist, aber auch bei den höchsten Geschwindigkeiten zeigten sich keine Anstände, entgegen der allgemeinen Ansicht, daß sich die Batteriezündung nicht für Sportmaschinen eignet. Die Spule war sehr geschickt unter dem Sattel angeordnet. Beim Zubehör ist noch zu erwähnen, daß der Gepäckträger nach Lösen von vier Schrauben abgenommen werden kann, so daß die Maschine dann ein sportlicheres Aussehen erhält. Edavo.



Dort ist das Ziel!  
Scherenschnitt  
von Charl. Pfüller.