

Schlecht beraten?
Großer Händlertest (Teil 2)

MOTORRAD

Seite 162



40000 km Reise-Enduro
Yamaha XTZ 750

500
Imperia

Deutschlandreise:
Auf der B1
von West nach Ost

Die starken 600er

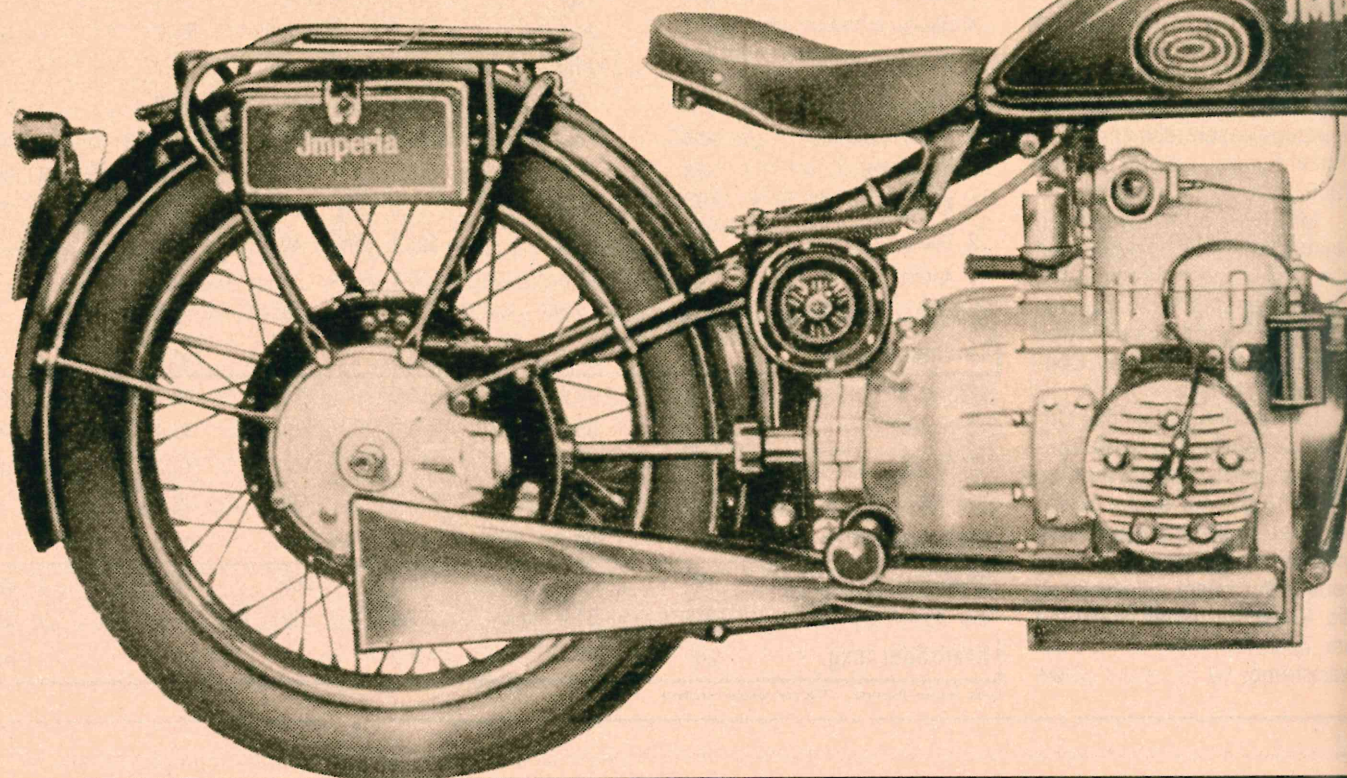
- Honda CBR 600 F
- Kawasaki ZZ-R 600
- Suzuki GSX 600 F
- Yamaha FZR 600

Im Gelände groß:
Test Suzuki
DR 350 S



Straßen-DM in Speyer

Eine hydraulische Dreigang-Automatik brachte die 28 Kompressor-PS auf die Kardanwelle



Schwannenge

In den sechziger und siebziger Jahren arbeitete Honda an einem automatischen Getriebe mit Drehmomentwandler für Motorräder. Wußten die japanischen Konstrukteure eigentlich, daß sie sich dabei an Vorarbeiten aus deutschen Landen hätten orientieren können? Und zwar an dem Trilok-Getriebe, das bei Klein, Schanzlin und Becker in Frankenthal/Pfalz entwickelt worden war und in ein Modell des Motorradherstellers Imperia eingebaut werden sollte.

Zugegeben, das ist schon verdammt lange her. Präsentiert wurde die Maschine nämlich anno 1935 auf der Internationalen Berliner Auto- und

Motorradausstellung. Und da sorgte Imperia für Furore.

Imperia-Motorräder gab's schon länger. Nationale und internationale Reputation erfuhr sich Maschinen dieser Marke aber erst, nachdem sich 1926 Rolf Schrödter und sein Bruder Felix die Rechte an dem Markennamen Imperia gesichert hatten. Damals hatten die beiden Inhaber der Bad Godesberger Maschinenfabrik Rheinland ihrem Betrieb nämlich die Überbleibsel der bankrott gegangenen Firma KMB aus Köln einverleibt. Und dort waren auch Imperia-Motorräder hergestellt worden.

Die Schrödters gründeten daraufhin die Imperia Fahr-

zeugwerke GmbH und bauten – was damals üblich war – in ihre verschiedenen Modelle ein buntes Motoren-Potpourri ein – von Bark in Deutschland, MAG aus der Schweiz und von den englischen Herstellern JAP, Rudge und Villiers. 1933, als die Nationalsozialisten an die Macht kamen und die Importe einschränkten, entwickelte Rolf Schrödter eigene Triebwerke.

Aufsehenerregende Sport-erfolge fuhr Imperia jedoch mit den von Ernst Loos vorbereiteten englischen Rudge-Motoren in von Artur Dom konstruierten Fahrwerken ein. Der Ruf der Marke war sagenhaft.

Doch die letzten Konstruktionen bis zur Mitte der dreißi-

ger Jahre waren noch sensationeller. Neben einem 350er Gegenkolben-Rennzweitakter und einem 750er-Dreizylinder Zweitakt-Sternmotor für Kleinrennwagen präsentierte Imperia 1935 zur großen Internationalen Berliner Auto- und Motorrad-Ausstellung eine 500er-Kompressor-Zweitakt-Boxer mit Ladegebläse.

Mit 65 Millimetern Bohrung und 75 Millimetern Hub leistet der im Werk Obercunewald bei Löbau von Bark hergestellte Motor 28 PS bei 4700/min. Die Pleuel hatte nur eine Pleuelzapfen, auf dem die beiden Pleuel wie bei manchen V-Motoren arbeiteten. Im Pleuelgehäuse fand also keine Vorver-



dichtung statt. Ein neues Zweitakt-Spülsystem, in dem ein Zweikammer-Rotationsgebläse aus einer Kammer einen Spülluftstrom, aus einer zweiten das eigentliche Kraftstoff-Luftgemisch in die beiden gegenüberliegenden Zylinder drückte, war nur eine der Besonderheiten dieses Motors. Die Kolben wiesen einen muldenförmigen Boden auf. Aber das eingangs erwähnte Getriebe mit einem hydraulischen Drehmomentwandler war die eigentliche Sensation. Der Fahrer brauchte weder die Kuppelung noch die Gangschaltung zu betätigen, automatisch paßte sich die Drehzahl des Motors dem Leistungsbedarf am kardangetriebenen Hinterrad an.

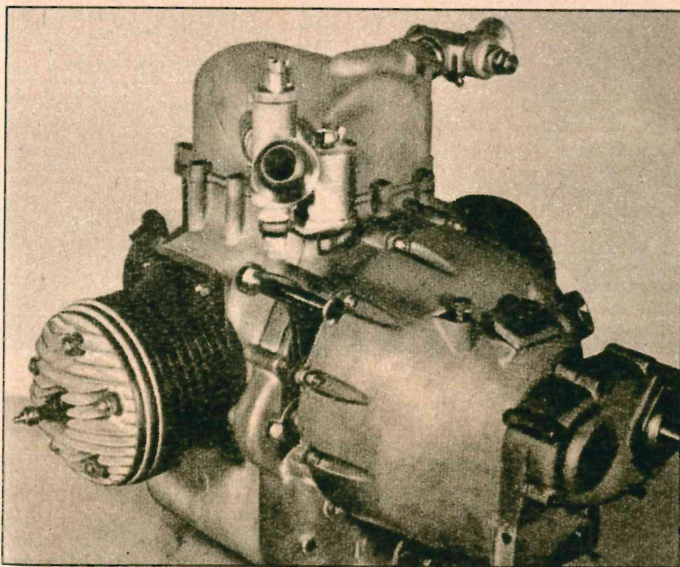
Die Auspuffanlage besaß eine Innenkühlung. Durch die Frontöffnung in einer Auspuffrohr-Ummantelung drückte der Fahrtwind die kalte Luft im Kühlmantel am heißen Rohr entlang. Von leistungssteigernden Druckverhältnissen der sogenannten schwingenden Abgassäule schien man damals schon zu ahnen.

Die beiden sehr großen kombinierten Bremsen wurden hydraulisch betätigt (Ate), und die Trapezgabel aus Stahlblech-Profilholmen besaß zur Federung starke und progressiv wirkende Gummielemente. Im Prospekt hieß es: „Wir übernehmen die Garantie für die Erzielung der garantierten Höchstgeschwindigkeit von zirka 140 km/h unter der Bedingung, daß die Maschine nach sorgfältiger Einfahrzeit von zirka 3000 Kilometern einer Nachprüfung in unserem Werk unterzogen wird. Die Kosten für diese Durchsicht werden allerbilligst in Rechnung gestellt, gehen jedoch zu Lasten des Käufers“.

Aber kein Kunde kam, denn nach der großen Ausstellung gab es kein Imperia-Werk mehr. Die Firma hatte sich finanziell restlos übernommen, und die beiden einzigen Exemplare – eine Ausstellungs- und eine Versuchsmaschine – verschwanden spurlos. Weder eine verrostete Speiche noch ein einziges Originalfoto sind übriggeblieben. □

sang Die letzte Imperia war 1935 eine futuristische Kompressormaschine. Dann war für die Bad Godesberger Firma leider Schluß.

Von Ernst „Klacks“ Leverkus; Fotos: Archiv Rogge



Trotz Kompressor und Automatik kompakt: K 500-Boxer

SPÜLER-TRICKS

Durch ein Zweikammer-Gebläse wurden Gemisch (G) und Spülluft (L) getrennt in den Zylinder gepreßt. Über dem muldenförmigen Kolbenboden verwirbelt, drängten sie die Abgase (A) aus dem Zylinder

