

10/2004 Oktober € 3,00

A € 1,25 • CH sfr 5,80 • B L € 3,50 • I E P € 3,75 • G dk 150,00
NL € 3,40 • DK skr 32,50 • N nkr 41,00 • S skr 42,00 • F € 3,55 • FR € 4,85



VF MEDIEN
GRUPPE MAINZ



4 199 117 703006

10

BMW RS-GESPANNE



Vor 50 Jahren begann der Siegeszug der bayrischen Königswellenrenner

KAUFBERATUNG



Porsche 944: Nie wieder wird er so preiswert sein wie heute!

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

HILFE ZUR SELBSTHILFE

So retten Sie Ihr Cabrio-Verdeck!



TRABI TRIFFT KÄFER

Volkswagen Ost und West

EXTRA!
28 Seiten
Clubadressen

100 JAHRE ROLLS-ROYCE



Große Jubiläumsparty auf englischem Rasen: Wir waren für Sie hautnah dabei

LANCIA GAMMA



Beim Gamma war wieder einmal alles anders – ein Porträt der großen Lancia

SCHRAUBER



Da lacht der V8: Zu Gast bei den Oldschool-Schraubern in Lippstadt

Imperia

Imperiale Tragik

Imperia Sport 500 H:
technisch perfekt, an
der Politik gescheitert



„Win on Sunday, sell on Monday“ – am Sonntag gewinnen, am Montag verkaufen, so die Weisheit, die in Marketingbüros rund um den Globus gepredigt wird. Ganz gleich ob Turnschuhe, Skier oder Motorräder. Sportgeräte, die auf den Pisten dominieren, kurbeln prompt den Verkauf ihrer Seriengeschwister an. Doch keine Regel ohne Ausnahme: Nicht nur Norton, auch Imperia ging trotz oder eben wegen der Aufsehen erregenden und teuren Rennsporterfolge unter.



Lorbeer-geschmückt: Die sportlichen Imperia schlugen sich auch im Wettbewerb beachtlich

Das Erfolgsmodell von Imperia bot genau das sportliche Ambiente, das enthusiastische Motorradfahrer so lieben. Hochwertige Ausführung, gute Straßenlage, ein temperamentvoller Motor und nicht zuletzt die schnelle Linie sprachen für die 1929 vorgestellte „Sport“, die in der nüchternen Werksnomenklatur 500 H hieß. Sie war die Antwort auf viele Fragen zu Modernisierung und Rationalisierung, die sich die Besit-

zer von Imperia, Rudolf Schrödter und sein Bruder Felix, gestellt hatten. Sie ersetzte alle bisherigen Modelle und sollte ein Jahr lang die einzige Imperia bleiben. Die Maschine war von Rudolf Schrödter selbst konstruiert und kombiniert worden und nach wie vor eine typische Imperia: kein in erster Linie wirtschaftliches Gebrauchsfahrzeug wie ein D-Rad oder eine NSU TS, sondern eine Tourenmaschine mit eindeutig sportlichem Einschlag für einen Fahrer, der ihre Vorzüge kannte und sich dafür begeistern konnte.

Imperia war von Anfang an ein Konfektionär mit hohem Anspruch und sportlichem Hintergrund. Die Ursprünge des Unternehmens lagen in Köln unter der Leitung von Jakob Becker. Zunächst hatte seine 1891 gegründete „Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik AG“ Schwermaschinen und im Ersten Weltkrieg Rüstungsgüter hergestellt; ab den Zwanzigern firmierte sie als „Kalmag – Kalker Maschinenbau AG“. Nach dem verlorenen Krieg wurden neue Produkte gesucht, um den Betrieb auszulasten. Die vier motorsportbegeisterten Söhne Beckers überredeten ihn 1923 zur Aufnahme der Motorradproduktion. Konstrukteur Dauben schuf ein eigenes Viertakttriebwerk, doch zu Rennruhm sollte man mit

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Imperia 500 H	1929-1931	10.500 €	7700 €	6200 €	4000 €	2400 €	1300 RM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Mit Drehgas sicher unterwegs: Das zeitgenössische Extra erleichterte unserem Testfahrer das Fortkommen im dichten Stadtverkehr



MAG-Triebwerken kommen. Die ersten Motorräder wurden unter dem Markenlogo KMB gebaut, ab 1924 hießen sie dann Imperia und machten sich speziell in ihrer rheinischen Heimat einen guten Namen. Der Kölner Adolf Esch, Harry Herzogenrath, Willy Ehrlenbruch und vor allem Erich Pätzold (der auch Chef der Einfahrabteilung war!) starteten mit ihren von Blackburne- und MAG-Motoren angetriebenen Maschinen für das Werk und düpierten die Konkurrenten. Doch das sportliche Engagement kostete das junge Unternehmen zu viel Geld – im Winter 1925/1926 mussten die Produktionsanlagen nebst allen Rechten an die Fa-

milie Schrödter nach Bad Godesberg verkauft werden. Die Schrödters, bereits Eigentümer der Bad Godesberger Maschinenfabrik, gründeten daraufhin die Imperia Fahrzeugwerke GmbH. Zunächst wurden die Beckerschen Konstruktionen mit Blackburne-Triebwerken weitergebaut, entfielen aber 1929 mit dem Erscheinen der hier gezeigten Sport. Kern der hochmodernen Maschine war wieder ein Schweizer MAG-

Motor von Motosacoche. Der langhubige, kopfgesteuerte Doppelport-500er vom Typ 1C9M drehte bis auf über 5000 U/min und leistete dabei 22 PS. Die Qualität der MAG-Motoren war untadelig und passte zum Rest der Maschine. Renommierte Zulieferer wie Bosch für den Magneten, Wittkopp für den Sattel oder Brüsselbach für die Gabel („Tiger“-Gabel) passten ins anspruchsvolle Bild. Die Rahmen fertigte Imperia nach dem patentierten „Drucklötverfahren“ selbst. Als erstklassig konstruiert galt auch die Steckachse des Hinterrades, die den damals häufigen Reifenpannen den Schrecken nahm. Hochmodern und ein echter Hingucker war 1929 der Satteltank.

Trotz der Wirtschaftskrise wurde die Imperia Sport ein Erfolg und bildete die Basis für weitere Modelle. 1930 erschien die prächtige 680er Rheingold mit ihrem kopfgesteuerten V2 von Jap, das englische Triebwerk wich allerdings schon 1933 einem 850er Seitenventiler von MAG. Als 500 G bezeichnete man die ebenfalls 1930 präsentierte, wechselgesteuerte Imperia mit modernem Satteltank. Für die wichtige führerschein- und steuerfreie Klasse der 200er schufen die Bad Godesberger – nachdem man zunächst Villiers-Motoren verwendet hatte – die „Junior“ mit dem robusten Bark-Zweitakter aus Cunewalde in Sachsen.

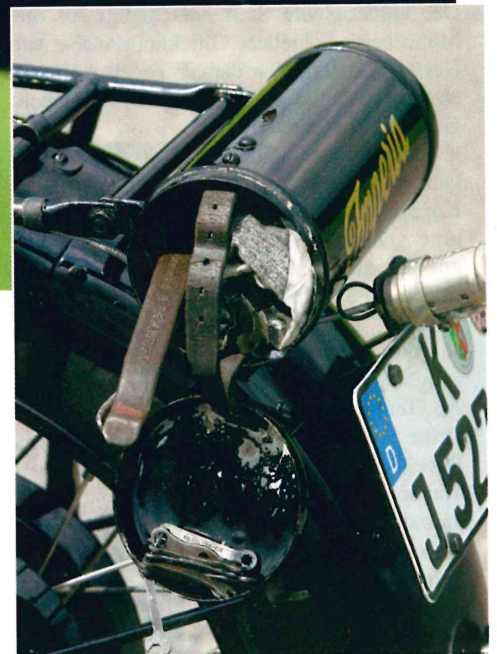
Aufsehen bei den Sportfahrern erregten hingegen ab 1931 die Imperia Phytton, die in drei Versionen mit dem originalen Rudge-Viertakttriebwerk und dem ebenfalls aus Coventry zugelieferten Vierganggetriebe gebaut wurde.

Keine Klagen: Fahrwerk und Motor der deutsch-schweizerischen Kooperation können mit wesentlich jüngeren Motorrädern mithalten





Verschalten fast unmöglich: Die Kulisse der Dreigangschaltung am Tank führt den Handhebel sicher



Diese Imperia bekommt regelmäßig Auslauf, da kann griffbereites Werkzeug nicht schaden

Die unter dem Namen Phyton verkauften Rudge-Triebwerke hatten auch im Deutschen Reich ihre Verehrer, waren doch die Plätze drei und vier des Eröffnungsrennens am Nürburgring 1927 an Rudge-Motorräder gegangen. Imperia lieferte daher nicht nur den relativ zahmen 18-PS-Motor, sondern bot auch im gleichen Chassis das supersportliche, 22 PS starke Ulster-Triebwerk mit vollradialem Kopf und die Imperia Ulster-Grandprix mit dem 350er Vierventiler an. Mit 18 PS bot sie Nachwuchsfahrern schon im Serienzustand Siegchancen. Damit war das Imperia-Programm wieder verwirrend vielfältig geworden.

Die nationalsozialistische Machtübernahme konnte Imperia aus kaufmännischer Sicht nur kurz freundlich betrachten. Zwar wurde der Markt durch den allgemeinen Optimismus, die Befreiung aller Neufahrzeuge von der Kfz-Steuer sowie die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit angekurbelt und der Renn- und Breitensport mit Motorrädern gefördert, aber aufgrund der Devisenknappheit untersagten die Nazis den Einkauf ausländischer Zulieferteile. Das hatte für die sportliche Marke, die 1934

fünf von elf deutschen Meisterschaftstiteln erringen konnte, dramatische Auswirkungen: So verschwanden die Modelle mit den MAG- und Phyton-Motoren 1935 aus dem Programm. Die Konstruktionen von Bark, die ab 1934 alle neuen Konfektions-Imperia befeuerten, konnten weder in der Leistung noch in der Reputation mithalten.

Bei Imperia verfiel man verzweifelt auf eine Idee, die bei Flug- und Lkw-Motoren damals Furore machte: den Gegenkolben-Zweitakter, wie er speziell von Junkers propagiert wurde. Doch aus den optimistischen Plänen mit den High-Tech-Zweitaktern wurde nichts, da sich Imperia mit diesen Entwicklungen und der parallel dazu angegangenen Planung eines Stromliniensportwagens finanziell übernommen hatte. Die mittlerweile zur Aktiengesellschaft umgewandelte Firma gab 1935 den Motorradbau auf und musste 1939 endgültig die Tore schließen.

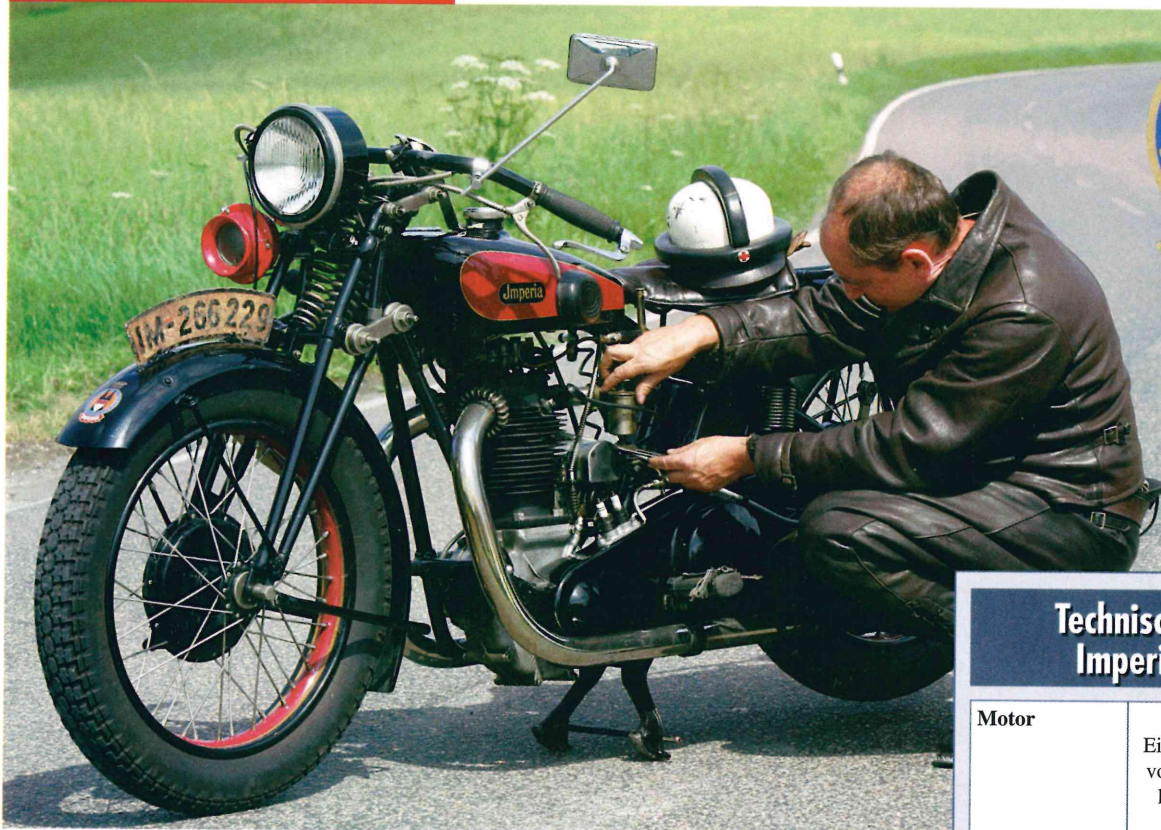
Die Versuche, mit mutigen Zweitaktkonstruktionen wieder Anschluss an den Sportmaschinenbereich zu erhalten, wären überflüssig gewesen, wenn die Nazis in ihrem Autarkie-

wahn nicht den Import ausländischer Triebwerke untersagt hätten. Die Imperia 500 H des Kölners Horst Nordmann gibt beredt davon Zeugnis – sie wäre auch noch in den späten dreißiger Jahren schnell genug gewesen, um NSU, DKW und BMW Paroli zu bieten!

Beim Rangieren merkt man zunächst, dass ihre Väter ein robustes Touren- und Seitenwagenmotorrad vor Augen hatten. Breite Reifen, ein stabiler Rahmen, die massive F6-Tiger-Ga-



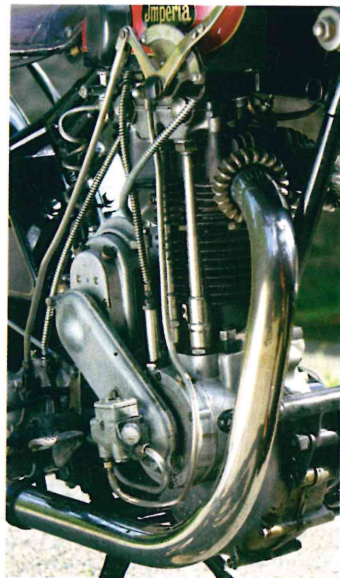
Eingespieltes Duo:
Horst Nordmann und
die Imperia aus seiner
Sammlung rheinischer
Motorräder



bel und die komplette Ausstattung geben dem Schweizer Langhuber schwer zu schleppen. Der kinderleichte Start entschädigt für die Mühe beim Schieben. Glücklicherweise hat Horsts Maschine den damals gegen Aufpreis ab Werk erhältlichen Drehgasgriff; für Hebelgas wäre mir die „H“ im heutigen Kölner Stadtverkehr ein wenig zu flott. Die Kupplung und die Schaltung gehen leicht genug, um sich gleich zurechtzufinden. Die Schaltkulisse schließt Verschalten fast aus, noch dazu ist die Dreigangbox passend gestuft. Ab Tempo 50 zieht der Dritte geschmeidig durch. Dabei ist der Doppelpor-Ton so weich und dezent, dass sich niemand nach der Imperia umdreht. Kleine Scheppergeräusche von den metallummantelten Kabeln an den Gabelfedern irritierten mich nicht weiter, nachdem ich ergründet habe, woher sie kommen. Auf den geflickten Straßen der Kölner Vororte lerne ich rasch die nach vorn gebeugte, ausgeglichene Sitzposition zu schätzen. Keine groben Stöße gehen in den Rücken des Fahrers. Die Bremsen sind gerade so akzeptabel, legen aber im hektischen Verkehr ausreichend Sicherheitsabstand zu den Autos nahe.

Mit scharfem Bollerton geht es ins bergische Land. Die Stunde der Imperia schlägt in der Tat

auf offener Strecke. Hier legt die 75 Jahre alte Maschine los, wie es ihr niemand zugetraut hätte. Die Fahrleistungen lassen sich locker mit einer 50 Jahre jüngeren Yamaha SR 500 vergleichen, obwohl die Bad Godesberger Maschine nur drei Gänge hat. Das Schweizer Triebwerk mit reichlichen Schwungmassen ist ein nimmermüdes Wunder an Elastizität und dreht ohne heftige Vibrationen bis zu echten 120 km/h. Ein Dauertempo von 110 km/h strengt Mann und Maschine nicht an. Auch die Spurhaltung ist tadellos. Kanten und Absätze in der Fahrbahn stören die eingeschlagene Linie nicht, lediglich tiefe Löcher lassen das Heck versetzen. Nur die schwachen Bremsen und die zähe, gedämpfte Lenkung sorgen für Zurückhaltung. Ich spüre unmittelbar, dass eine Imperia alles andere als ein Billigheimer war und hier das alte Motto vom „Sport als Zuchtmeister der Serie“ erfahrbare Gestalt besitzt. In ihrer souveränen Art, Landstraßenkilometer zu fressen, ragt die Rheinländerin aus der Masse der zeitgenössischen Konfektionsmaschinen heraus – kein Wunder, dass die Zeitgenossen die „H“ als extrem schnellen Tourensportler sahen.



Importware: Der langhubige Single kam aus der Schweiz nach Bonn

Text: Andy Schwietzer
Fotos: Frank Ratering, Archiv

Technische Daten: Imperia 500 H

Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor von MAG ; zwei im Kopf hängende Ventile, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel gesteuert
Hubraum	500 ccm
Bohrung x Hub	82 x 94 mm
PS bei U/min	22 bei 5200
Verdichtung	8,5:1
Vergaser	Ein Zweikolbenvergaser von Brown & Barlow mit 25 mm Durchlass
Zündung	Bosch „U“-Magnet
Schmierung	Verlustschmierung mit Pilgrim-Zahnradpumpe
Antrieb	Primärtrieb über gekapselte Kette, Mehrscheibenkupplung, separates Burman-Dreigang-Klauengertriebe mit Handschaltung, ungekapselte Kette zum Hinterrad
Fahrwerk	Hartgelöteter, gemuffter Einrohrrahmen aus Stahl, vorn Trapezgabel, hinten starr
Bremsen	Vorn Trommelbremse mit 173 mm Durchmesser, hinten Trommelbremse mit 254 mm Durchmesser
Bereifung	Vorn und hinten Wulstreifen 26 x 3 oder Drahtreifen 27 x 3,5
Leergewicht	140 kg
Verbrauch	4 Liter/100 km
Spitze	125 km/h