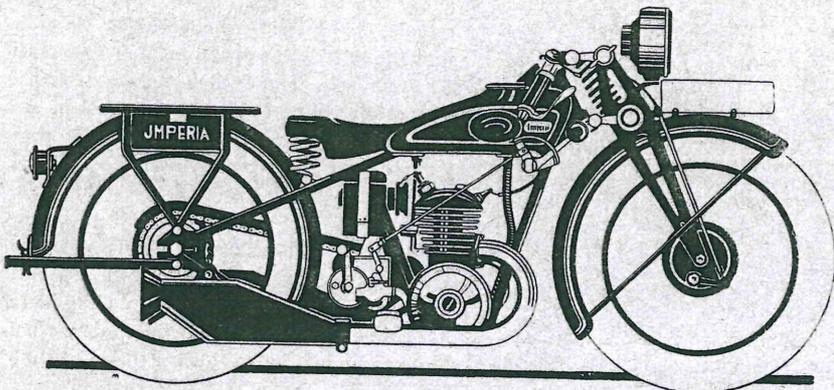


IMPERIA JUNIOR

Ein neues steuer-
und fährerscheinfreies Kleinkraftrad

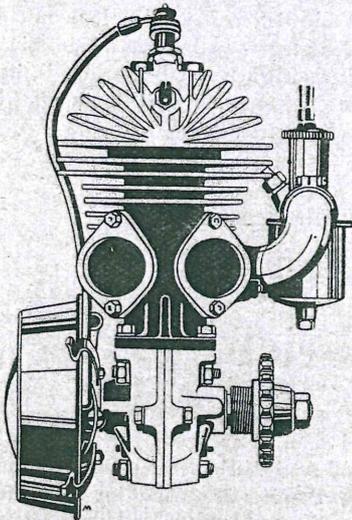
200
ccm



Rechte Seitenansicht

Zweitakt-Doppelportspezialmotor. Bei 61 mm Bohrung und 67 mm Hub, was einem Zylinderinhalt von 196 ccm entspricht, leistet der stehende, luftgekühlte, nach dem Dreikanalprinzip arbeitende Motor mit abnehmbarem Zylinderkopf aus Leichtmetall, 6 PS!

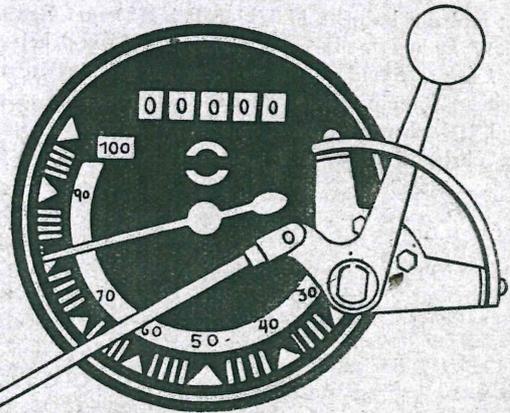
DER 500er „Imperia-Sport“, der 600er „Berggeist“ und der Zweizylinder-750-ccm-„Rheingold“ hat die Imperia-Werke A.G. in Bad Godesberg am Rhein ein steuer- und fährerscheinfreies Modell beigegeben: die hübsche „Junior“ mit Original-Villiers-



Links:
Der Villiers-Doppelportmotor von vorn gesehen

Rechts:
Im dritten Gang 80 km — aber ehrliche 80!

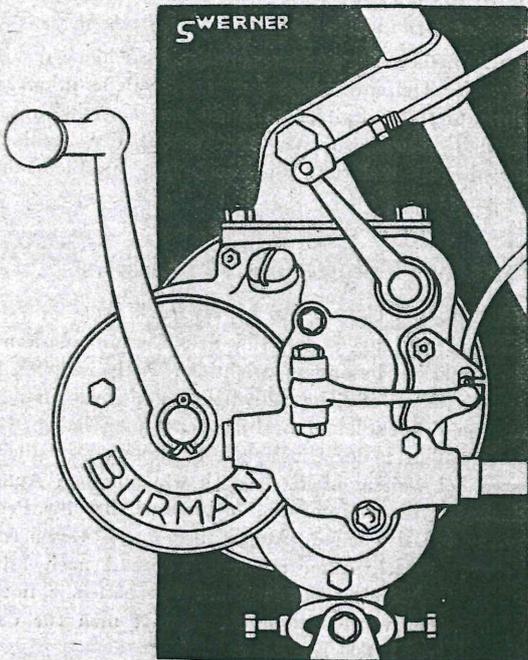
Unten:
Die interessante Befestigung und Nachstellung des Burman-Dreiganggetriebes mit Tankrohrschaltung

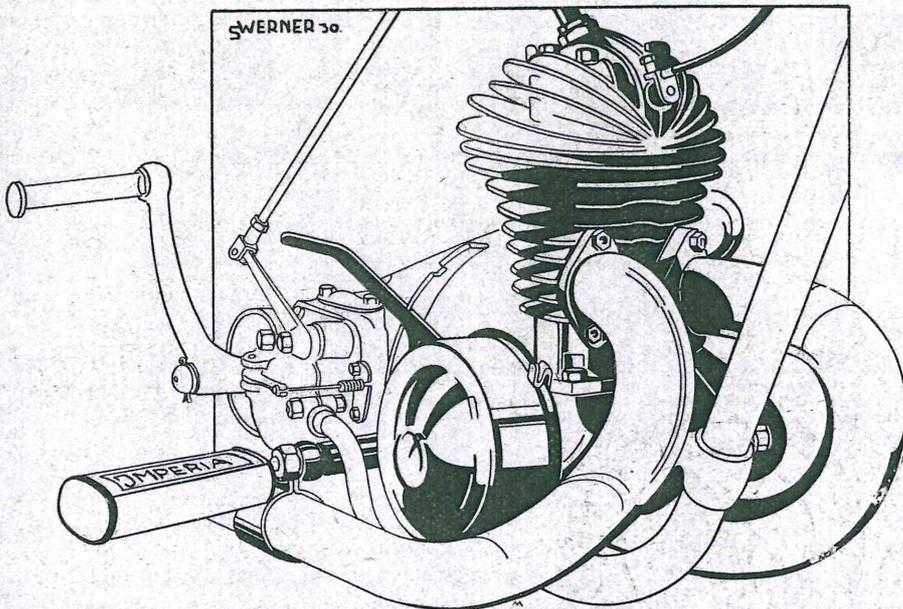


Der Villiers-Vergaser mit Doppelregulierschieber wird durch ein Benzinölgemisch im Verhältnis von 15:1 aus dem bombenförmigen Satteltank von ca. 11½ Liter Fassungsvermögen gespeist. In letzterem sind ein Tachometer (mit Antrieb vom Getriebe) und eine Benzinuhr organisch eingebaut, während seitlich Kniekissen angebracht werden. Die Zündung erfolgt durch einen rechtsseitig auf der Motorwelle befestigten Villiers-Schwungradmagneten, der gleichzeitig den Akku lädt und die Beleuchtungsanlage (Bosch-Scheinwerfer mit Stadt- und Fernlicht) sowie Schlußlampe nebst Horn speist. — Vom Motor gelangt die Antriebskraft durch eine gekapselte Rollenkette zum Burman-Dreiganggetriebe mit Tankrohrschaltung und Zweiplattencupplung. Wie unsere Abbildung zeigt, ist die Aufhängung und Nachstellbarkeit des Getriebes neuartig und recht zweckmäßig.

Die Laufräder mit 6zölligen Pränafe-Innenbackenbremsen und 26×3"-Ballonreifen mit Tiefbettfelgen sind mit rosticher emaillierten, kräftigen Speichen tangential verspannt und werden durch breite, stabile Kotflügel gut abgedeckt. Ferner findet man zwei Werkzeugkästen am Gepäckträger, einen Hinterradständer und verstellbare Fußrasten, zwei große Auspufftöpfe mit Fischschwanz und eine in den Steuerkopf organisch eingebaute Flatterbremse, die während der Fahrt bequem einstellbar ist.

Der völlig geschlossene, einfache Rahmen wird im Drucklötverfahren aus nahtlosem Qualitätsstahlrohr und kräftigen Muffen zusammengebaut. Hingegen ist die Vordergabel eigener Bauart aus Blech gepreßt und bietet mit leicht verstellbaren, organisch eingefügten Stoßdämpfern ein weichgefedertes, angenehmes und sicheres Fahren. Dies um so mehr, als der Wittkop-Federsattel (System Terry) mit Sportkante unbelastet nur 63 cm Bodenhöhe





Untere Rahmenpartie und Motor mit abnehmbarem Aluminium-Zylinderkopf, Schwungradmagnet, Getriebe und verstellbare Fußraste

hat und die hübsche Maschine bei 1330 mm Radstand lediglich ca. 97 kg wiegt. Ihre maximale Geschwindigkeit beträgt zirka 80 km pro Stunde, während Bergsteigefähigkeit und Anzugsmoment für ein Kleinkraftrad außerordentlich zufriedenstellend sind. Ueberhaupt ist die schwarze, rot abgesetzte „Imperia-Junior“, die übrigens auch mit verchromtem Tank in Luxusausfüh-

run, zudem mit beigefarbigem, rot abgesetztem Fahrgestell gegen geringen Aufpreis zu haben ist, eine erfreuliche Neuerscheinung auf dem deutschen Markte. Sie ist zwar keine der billigsten, wohl aber eine der besten Maschinen ihrer Klasse. Das erscheint um so wichtiger, als das Kleinkraftrad heutzutage unbedingt ein vollwertiges, zuverlässiges und besonders handliches Gebrauchs- und Tourenfahrzeug geworden ist. Man muß ihm deshalb seitens der Fabriken ebensoviel Sorgfalt und Liebe bei Konstruktion, Bau und auch Ausstattung angedeihen lassen wie den größeren und stärkeren Modellen. An Komfort und Zuverlässigkeit darf man jedoch trotz günstigerer Anschaffungs- und Unterhaltungskosten dieselben Anforderungen stellen. Die neue „Imperia-Junior“ erfüllt diesen berechtigten Wunsch in vollem Umfange. Der deutsche Markt ist mit dieser Konstruktion wieder um eine jener Maschinen bereichert, die der deutschen Motorradindustrie zu dem Erfolge verholfen haben, der sie seit einigen Jahren zu jenem bedeutenden wirtschaftlichen Faktor innerhalb der deutschen Volkswirtschaft werden ließ, mit dem man heute rechnen muß. Das steuer- und fährerscheinfreie Motorrad, geboren aus der wirtschaftlichen Not Deutschlands, ist wohl der beste Beweis, für die Leistungsfähigkeit und Entwicklung der deutschen Motorradindustrie. Ma.

An den Rand geschrieben . . .

Ausbau der Reichsdurchgangsstraßen

Einheitliche Richtlinien des Verkehrsministeriums

Das Reichsverkehrsministerium hat nach mühevollen und langwierigen Verhandlungen mit den preußischen Provinzen und außerpreußischen Ländern eine Reichsdurchgangsstraßenkarte ausgearbeitet. Die Veröffentlichung erfolgt in diesen Tagen. In ihr wird

ein Netz von rund 25 000 km Länge

— das ist etwa ein Achtel des deutschen Landstraßennetzes — als für den Verkehr besonders wichtig klassifiziert. Den Wegebaubehörden wird empfohlen, diese Durchgangsstraßen bevorzugt auszubauen und andere Arbeiten nach Möglichkeit zurückzustellen. Gleichzeitig werden Richtlinien herausgegeben, welche alle die für den Bau von stärker belasteten Durchgangsstraßen wichtigen

Fragen technischer Natur

— Art der Decke, Stärke des Unterbaues, Breite der Straßen, Sommerwege, Ueberhöhung der Kurven usw. — behandeln.

Es handelt sich hierbei allerdings nur um Anregungen und Wünsche des Reichs, denn der Artikel 7 Ziff. 19 der Reichsverfassung steht bekanntlich lediglich auf dem Papier, und zur Schaffung einer „Reichsstraßenverwaltung“, deren Zweckmäßigkeit hier nicht untersucht werden soll, fehlt bisher jeglicher Anfang. Da aber die Ausarbeitung „im Benehmen“ mit den Länderinstanzen erfolgt ist und daher auch wohl mit den bisherigen Finanzierungsprogrammen der Unterhaltungspflichtigen

parallel geht, ist anzunehmen, daß diese sich bei ihren künftigen Um- und Ausbaurbeiten an die Karte und die Richtlinien halten werden. Damit wäre dann im dringenden Interesse des kraftfahrzeugsteuerzahlenden Verkehrs

der Anfang für eine rationelle Gestaltung des Straßenwesens

mit der Folge erheblicher Ersparnisse gemacht. Man käme damit einer Forderung der Öffentlichkeit entgegen, welche u. a. in der unter Mitwirkung der Spitzenverbände der Unterhaltungspflichtigen kürzlich herausgegebenen Denkschrift der Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaues mit Nachdruck verlangt wird.

Schwacher Motorradmarkt in USA.

Rückläufiger Umsatz bei Harley-Davidson

Trotzdem die Bestellungen der für den Gesamtbedarf an Krafträdern in Amerika besonders wichtigen Polizeibehörden, die bei uns noch vielfach übliche Ausrüstung der Beamten mit Pferden kennt man drüben kaum noch, zugenommen haben, ist ein allgemeines Nachlassen der Umsätze festzustellen. Der Rückgang ist indessen bei weitem nicht so stark wie auf dem Automarkt. Die Harley-Davidson-Motor-Co., Milwaukee, hat ihr Produktionsprogramm für das am 1. August begonnene Geschäftsjahr 1930/31 erneut einschränken müssen. Während nach Mitteilungen der Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahr noch 18 000 Räder hergestellt werden konnten, rechnet man für das kommende Jahr mit nur 16 000 Einheiten.