

MOTORRAD

CLASSIC



Nie war sie so wertvoll

MV Agusta 750 S

Oft kopiert...

DKW RT 125

Runde Sache

Kaufberatung Ducati 750 SS

Britische Botschaft

**30 Jahre
Triumph Bonneville**

Ihrer Zeit voraus

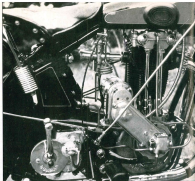
Imme R 100

Was Sie wissen müssen

Tips, Termine, Bücher

Imperia

Von 1926 bis 1935 setzte sich ein kleines Privatunternehmen mit immer neuen Einfällen in Szene. Die treibende Kraft war ein einzelner Mann.



Ideen in Serie



Dr.-Ing. Rolf Schwaedler und seine erste Konstruktion, die Imperia Sport 500 von 1929 (oben) mit Schweizer M.A.G.-Motor, Leistung 22 PS bei 4700/min

Würde man einen, der die drüßigen Jahre motorradbegeistert miterlebt hat, nach den wichtigsten Marken fragen – sicher würde er auch den Namen „Imperia“ nennen.

Tatsächlich gab es Imperia-Motorräder aus Bad Godesburg zum Feinsten, was die deutsche Motorradindustrie je hervorgebracht hat.

Der Mann, von dem alle diese Motorräder stammten, konstruiert und gebaut wurden, war Dr.-Ing. Rolf Schwaedler, der am 24. Februar dieses Jahres seinen 75. Geburtstag feierte. Anteil genug, an die Marke Imperia und den Namen ihres Schöpfers zu erinnern.

Schwaedlers Lebenserlebnis spiegelte sich besonders deutlich im Programm seiner Motorradfabrik. Zu sie war es gekommen, nachdem er 1925 mit seiner Firma „Imperia Fahr-

zeugwerk GmbH“ die Rechte der Köln-Kather Maschinenfabrik AG übernommen hatte. Bei der wurden außer KMB-Motorrädern schon vorher Bicyclette gefertigt, die den Namen Imperia trugen. Wenig später wurde Schweizer Firma in eine Familien-AG umgewandelt.

Obwohl Rolf Schwaedler schon zu diesem Zeitpunkt liebend gern seine Motorräder komplett im eigenen Werk gefertigt hätte, aber sowohl Fabrikwerke wie Motoren, was er klug genug, sich zunächst ausschließlich auf die Fabrikwerke zu beschränken und zusammen mit Metz und Göttsche einzubauen. Da deutsche Einbaumotoren nicht zur Verfügung standen, verwendete er die kleinen englischen Villiers-Zweitakter, außerdem oben- und zweizylinder-Viertakter aus England und Schweden. Die erste eigenständige Konstruktion des Imperia-Werks nach

der Übernahme durch Schwaedler war die Imperia Sport von 1928. Sie trug den Schweizer M.A.G. (Motorcycle)-Doppelport-Einzyklermotor mit Ikarus-Gestriebe. Hauptmerkmal sollte war das spätere Modell Bicyclette mit dem oben genannten V-Zweizylinder-1AF mit 600 cm³.

Aber nicht nur in den Serienmodellen von Imperia fanden sich diese und andere englische Motoren, sondern auch in den für den Rennsport gebauten. Und dieser lag Schwaedler ganz besonders am Herzen. Die lange Liste bekannter Konstrukteure, die auf Imperia-Maschinen (unter anderem mit dem englischen 150cc-Rudge-Python-Motor) im Lauf der Jahre bis 1935 erfolgreich starteten, legt dafür Zeugnis ab, ebenso die zahlreichen Imperia-Erfolge bei nationalen und internationalen Straßenrennen.

Schwaedler aber war nicht nur der Chef des Godesberger Unternehmens, und er war dabei alles andere als ein „Technischer Manager“. Dieses Gefühl gab er damals noch so wenig wie dessen späteren, der



Die Imperia K 500: luftgekühlter, quer eingebauter 500-cm³-V-Zweizylindermotor mit Doppel-Drehflügeltaste, selbstbetrieblen Pleuelltrieb und Kardanantrieb, Leistung 29 PS bei 6000/min, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h



Brüche nicht immer ökonomischen Auswirkungen. Schwedert war der Initiator all dessen, was in seinem Werk geschah. Zwar hatte er viele gute Mitarbeiter, die mit gleichem Ehrgeiz wie er an die gestellten Aufgaben herangingen. Etwas Disziplinlosigkeit Artur Dorn, der von Standard zum Ludwigsburg gekommen war. Dorn hatte die Verantwortung für die ausgezeichneten Fahrwerke der Imperia-Straßenmotorräder und die Rennmaschinen, die er selber im Rennen fuhr. Schwedert stand auch selbst am Reißbrett und setzte dort seine Ideen in die Praxis um.

Das wurde dann um so notwendiger, als nach 1932 aus Dornemangel wie politischen Gründen der Bezug ausländischer Aggregate nicht mehr möglich war. Die von der Firma Bark in Oberhausen entwickelte auf der Basis des ehemaligen Kühler-Motors entwickelten und gelieferten Motoren, Zweitakter und obenstehenden Einzylinder-Viertaktmotoren, waren insbesondere ein vollwertiger Ersatz, besonders nicht für konkurrenzfähige Rennmaschinen. Um so notwendiger erschien es

Schwedert auf längst gelungene Ideen zurückzukommen und an der Entwicklung von Zweitaktmotoren zu arbeiten, die mit Vierrädern konkurrieren konnten. Die Prototypen realisierte zunächst wieder bei Bark gebaut werden, die in Giesenberg alle Voraussetzungen erfüllten. Nicht einmal einen Prüfstand hatte die Werk.

Mit diesen Zweitaktmotoren beschränkt der unermüdliche Imperia-Chef sukzessive die

Verfahren, das Schwedert trotz der schwer zu eingehenden DKW-Lieferungsbedingungen zu schützen lassen konnte: Ein Doppel-Drehflügeltaste lieferte das Pleuelltrieb bei Pleuelltrieb LT direkt in das Arbeitspleuellraum, beidseitig flankiert von zwei strom-Liefer pleuellten Pleuellflügel-Schleifen. Der Silber-Motor leistete etwa 26 PS - nahezu das Doppelte der DKW-Konkurrenz.

Mit diesem neuartigen Pleuellverfahren (und dem Doppel-Liefer) arbeitete auch ein luftgekühlter Dreizylinder-Straßenmotor mit 750 cm³, der zum Einsatz in einem (als Sport- und als Rennsport-Wagen projektierten) Monoposto bestimmt war, dessen Stromform-Karosserie unter Mitwirkung des bekannten Strömungsmechanikers von Kling-Fachschüler entstanden war. Sie konnte, prinzipiell mit einem 1800er-Tup ausgerüstet, ihre hervorragenden aerodynamischen Werte unter Beweis stellen, als der dreizylinderige Zweitakt-Straßenmotor noch bei Bark in Oberhausen auf dem Prüfstand lief.

Damit noch nicht genug, gab es auf Schwederts Reißbrett noch weitere Zweitakt-Konstruktionen, darunter einen 300er-Dreizylinder-Kleinmotor sowie einen Sechszylinder-Zweitakt-Straßenmotor (Schwedert's „zweite Liebe“) gehörte der damals jungen Privatfliegerei, der er mit mancher selbstlosen Subvention behilflich war).

Das alles aber war für das kleine, tapfere Unternehmen und seinem ambitionierten Chef zu viel. Entwicklung und Bau neuer Serienmodelle mit dem in Auftrag bei Bark entwickelten Viertaktmotoren, der aufwendige Rennarbeiten und dazu die Experimente mit dem neuen Zweitaktprogramm 1933 kam das Ende für Imperia.

Kolf Schwedert heißt fand neue Beschäftigungsfelder. Mit dem von ihm entwickelten und gebauten Unterdruckkammer zum Beispiel arbeiten heute Luftfahrt-Ingenieure in aller Welt. Sigfried Busch



Das Pleuelltrieb beschränkte die Pleuelltriebseiner Zweitaktmotoren: Pleuelltrieb bei Pleuelltrieb LT (Zeichnung oben) und zwei weiteren Pleuelltriebarten

interessante Wege. Da war einmal ein luftgekühlter 500-cm³-Gegentaktmotor (Bananen-Banker) mit auf Zylinder-Konstruktionen basierendem Drehflügeltaste. Mit Alkohol-Kraftstoff wurden auf dem Bromstiel von Bark knapp 40 PS bei 5100/min gemessen, eine beim damaligen Stand der Zweitakter-Entwicklung gerade sensationelle Leistung. Zum Vergleich: Der weitgegangene 300er-Radge-Rennmotor brachte es nur auf 24 PS bei 6000/min.

Mit der notwendig gewordenen Umstellung auf 50PS-Bananen-Bananen-Kraftstoff zeigte sich bereits die Problematik, die in der schlechten wirtschaflichen Situation des kleinen Privatunternehmens nicht mehr gelöst werden konnten.

Aber von Schwederts Reißbrett kamen noch andere Zweitakter. Da war vor allem ein Silber-Bauer (richtiger gesagt ein 180-Cm³-V-Zweizylinder)-Zweitakter, der über ein automatisches Pleuelltriebgerätee und Kardanantrieb das Pleuelltrieb antrieb. Der Pleuelltrieb-Motor arbeitete mit einem Pleuell-