

Österreich hfl 12,50
Schweiz skr 60,-
Lit 14 000,-

MOTORRAD

CLASSIC



SA A7 und A 10

Die neue A-Klasse



**großes
KENNER-GEWINN-
SPIEL (TEIL 2)**

1. PREIS

**Neue Triumph
Thunderbird**



**Suzuki TR 750
Kawasaki H2 R**

**Zum
Fürchten
schnell**

Imperia 500 H

**Alt, aber
noch wie neu**

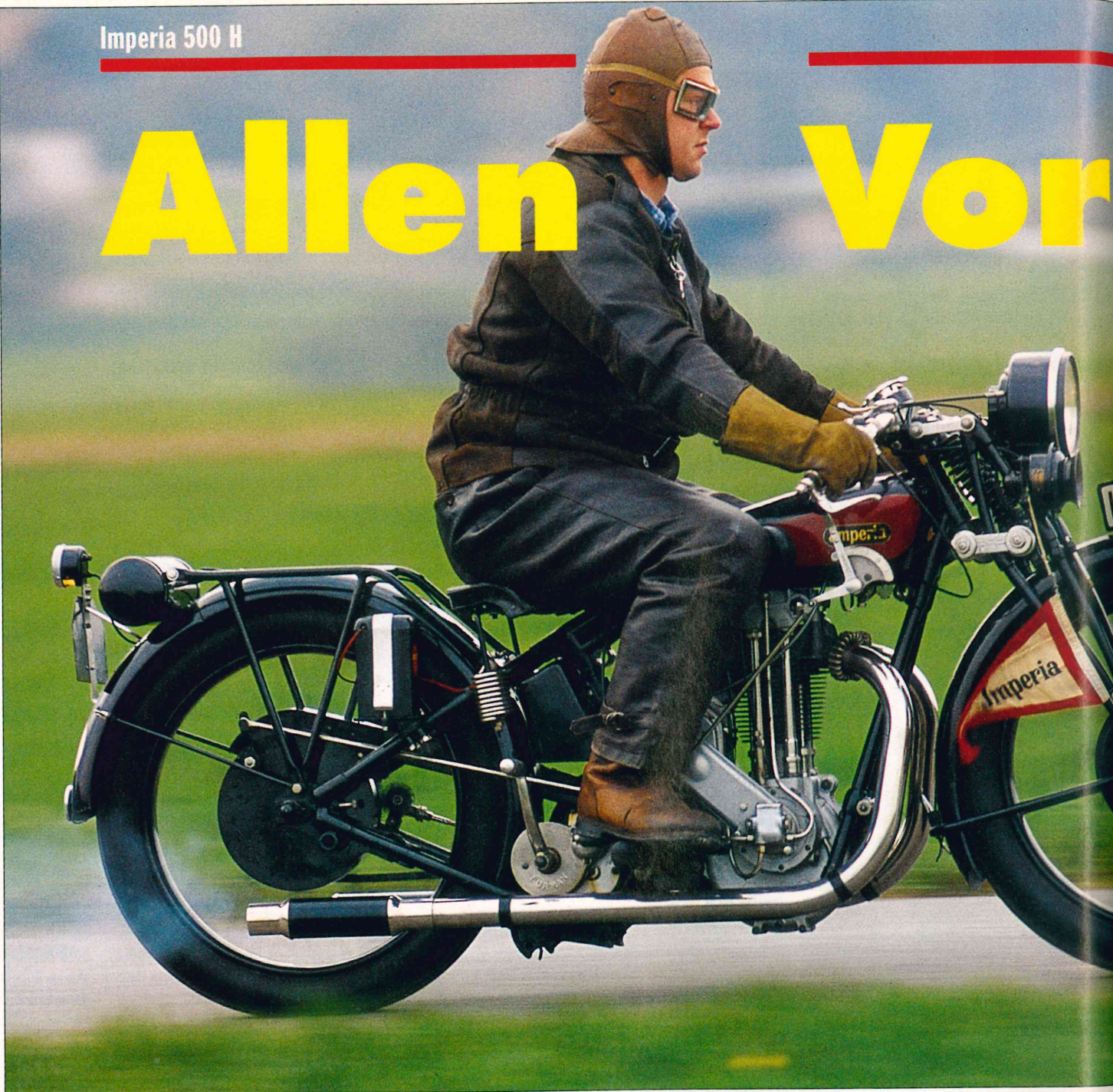
Wanderer

**Großvaters
Jugendtraum**

MZ ES 250/1

**Ganz nach
Plan**

Allen Vor



Sie war 1929 die attraktivste Halblitersmaschine der deutschen Hersteller.

Von Stefan Knittel; Fotos: Ulrich Schwab

Das einmal als gut erkannte Einzylindermodell vermeidet die gefährliche Verzettelung in eine Modellvielfalt“, sagte Imperia-Chef Dr. Rolf Schroedter 1928. Ebenso blumig auch der Text im Prospekt zur 500 H, auf die sich die Produktion 1929 konzentrierte: „Allen Voran Im-

peria Sport. Mehr Qualität für weniger Geld! Harmonische Zusammenarbeit mit den leistungsfähigsten Spezialisten der Welt ist das Fundament unseres Fortschritts!“ Und Imperia hatte damit gar nicht einmal unrecht. Die 500 H war tatsächlich das leistungstärkste, modernste und trotzdem billigste Motorrad seiner Kategorie.

Motorräder der schweren Klasse, damals also mit 500 cm³ und mehr Hubraum, waren im deutschen Angebot zumeist Zweizylinder wie die BMW- und Victoria-Boxer, die V-Twins von NSU und Wanderer oder die Zweizylinder-Zweitakt-DKW. Einzylinder

hatten zwar D-Rad, NSU sowie Konfektionäre wie Tornax und Ardie schon im Programm, doch waren dies meistens seitengesteuerte Tourenmodelle.

Sportmaschinen mit ohv-Motoren stammten vorzugsweise von englischen Firmen. Von dort bezog Imperia, wie die einheimische Konkurrenz auch, Motoren von Blackburne, JAP und Sturmey-Archer. Gleichzeitig existierte aber auch eine Geschäftsbeziehung zu Motosacoche in Genf (MAG); aus der Schweiz wurden die V-Zweizylindermotoren für die großen Imperias geliefert.

an



Imperia Fahrzeugwerk m.b.H. Bad Godesberg
Type 500 H Motor Nr. 50 1377
Wahrgesch. Nr. 161 2-1 Gew. 140 kg
P.S. 22 Zylinderinhalt 493 ccm.

MAG-Zweizylinder wurden schon seit vielen Jahren an die verschiedensten Motorradhersteller geliefert. Ihr Erkennungsmerkmal war die charakteristische Ventilordnung: Einlaßventil oben hängend, Auslaßventil darunter stehend. Mit diesem Bauprinzip warteten ebenso die MAG-Einzyylinder in verschiedenen Hubraumklassen auf. MAG-Motoren waren auch im Rennsport häufig zu sehen, sowohl in den eigenen Moto-sacoche-Motorrädern als auch in denen der Kunden. Daher lief die Entwicklung stets weiter und führte 1924 zu den ersten ohv-Motoren.

Diese Motorenbauart mußte sich im Serienbau erst einmal durchsetzen, denn bei den Kunden war immer noch die Angst vor folgenreichen Ventilabrissen da. Moto-sacoche gab sich jedoch nicht so schnell geschlagen. Der erste ohv-Motor mit den offenen, über Kreuz angeordneten Kipphebeln, wich Ende 1926 einer entscheidend modernisierten Version mit gekapselter Kipphebellagerung (auf Rollenlagern) und Schutzrohren für die Stoßstangen, das Ganze mit einer eigenen Ölleitung ausgestattet.

Um dem großen Konkurrenten JAP aus London nun endgültig Paroli

Benno Singer heißt der Glückliche auf der Imperia 500 H und ist gerade mal erst halb so alt wie sie. Es gibt wirklich ganz wenige Motorräder in diesem Zustand – unrepariert und außerordentlich gut erhalten. Das Kennzeichen galt einst für Oberbayern

bieten zu können, setzte Motosacoche den Preis für den neuen 500 cm³-ohv-Motor bewußt niedrig an. Standard in Ludwigsburg, Ernst in Breslau und Imperia in Bad Godesberg bestellten sofort und hatten für das Modelljahr 1927 rechtzeitig neue Sportmodelle parat. Diese wurden jeweils sogar noch vor Verkaufsbeginn bei Renn-einsätzen präsentiert, wo nicht nur Käufer mit eigenen Rennambitionen angesprochen werden sollten, sondern auch Interessenten für eine moderne, schnelle Alltags- oder Reisemaschine.

Als Modell SS 500 H zeigte sich die neue Imperia im 1927er-Prospekt optisch freilich mehr als Rennmotorrad. Zu den glatten Rohren der Doppelport-Auspuffanlage ohne Schalldämpfer und dem nur teilabgedeckten Primärtrieb paßte die Leistungsangabe von stolzen 22 PS bestens dazu. Beim Fahrwerk war alles beim alten geblieben: unten offener Einrohrrahmen, Tiger-Parallelogrammgabel der Köln-Lindentaler Metallwerke und ein kantiger Benzintank zwischen den oberen Rahmenrohren.

Der Preis lag mit 1550 Mark nur 100 Mark über dem der Imperia 500 U mit seitengesteuertem JAP-Motor. Diese und die anderen Modelle mit gegengesteuerten Ein- und V-Zweizylinder-MAG-Motoren gerieten schnell ins Hintertreffen. Für 1928 hieß der Bestseller aus dem Hause Imperia 500 Sport und bekam einen kleinen, kantigen Satteltank, der für 1929 schon wieder abgeändert und mit eleganten Rundungen versehen wurde.

Die Strategie, nur ein Modell im Programm zu haben, gab Imperia aber nach 1929 wieder auf. Zum Modell 1930 der 500 Sport, mit Chromtank und neuer Bremsstrommel hinten links mit integriertem Antriebszahnkranz, gesellte sich wieder ein Tourenmodell mit MAG-ioe-Motor sowie ein neues Flaggschiff mit dem 680 cm³-JAP-V-Zweizylinder.

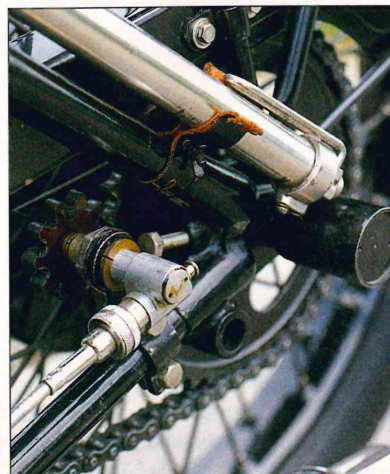
Ebenfalls wieder aus England stammte der Antrieb für ein neues Modell, das nach 1931 die 500 Sport ablösen sollte; der Rudge-Python-Motor. Die großen Verkaufserfolge der ersten Jahre hatten weitere Preissenkungen für die 500 Sport möglich gemacht. 1930 kostete sie nur noch 1295 Mark, zwei Jahre später nochmals 110 Mark weniger. Die gleich motorisierte Standard BS 500 kostete 1930 ebenso wie

die DKW 500 Super-Sport oder die D-Rad R 10 oder die Schüttoff 500 gut 100 Mark mehr. Aber die Wirtschaftskrise machte allen zu schaffen, und sportliche Halblitermaschinen ließen sich kaum mehr an den Mann bringen.

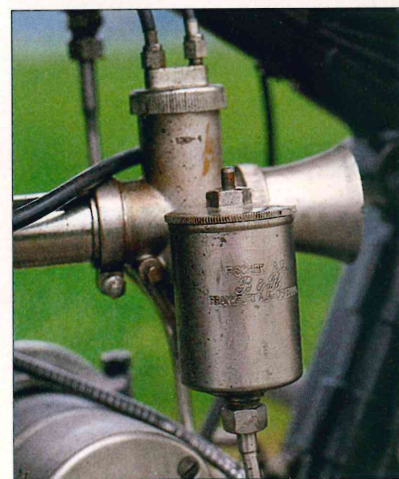
Ganz anders war die Situation 1929, als die 500 Sport als einziges Modell im Imperia-Verkaufsprogramm stand und zur meistverkauften deutschen Sportmaschine wurde. Der Freilassinger Lokomotivführer Alfons Kellner konnte zu Recht stolz auf seine Neuerwerbung sein, bekam er doch im Frühjahr 1929 mit der schwarz-roten Imperia ein bedeutend verbessertes Fahrzeug gegenüber dem Vorjahresmodell.

Der bisherige Einrohrrahmen war einer druckgelöteten Neukonstruktion mit durchgehenden Rahmenrohren vom Lenkkopf bis zur Hinterachsaufnahme gewichen, Motor und Getriebe saßen nun innerhalb der Rahmenschleifen. Die Tigergabel hatte zwei nebeneinander angeordnete Druckfedern, Lederkonus-Stoßdämpfer und nachstellbare Schwinghebel. Die Hinterradbremse wies nun eine zehn Zoll (25,4 cm) große Trommel auf, die wie die dreiteilige, vierfach kugelgelagerte Nabe mit Steckachse von Pränafo geliefert wurde.

Vom selben Hersteller stammte natürlich auch die Vorderradnabe mit der 7,5 Zoll (19 cm) großen Bremse. Auf die normierten CC 1-Felgen (Umfang 1596 mm)

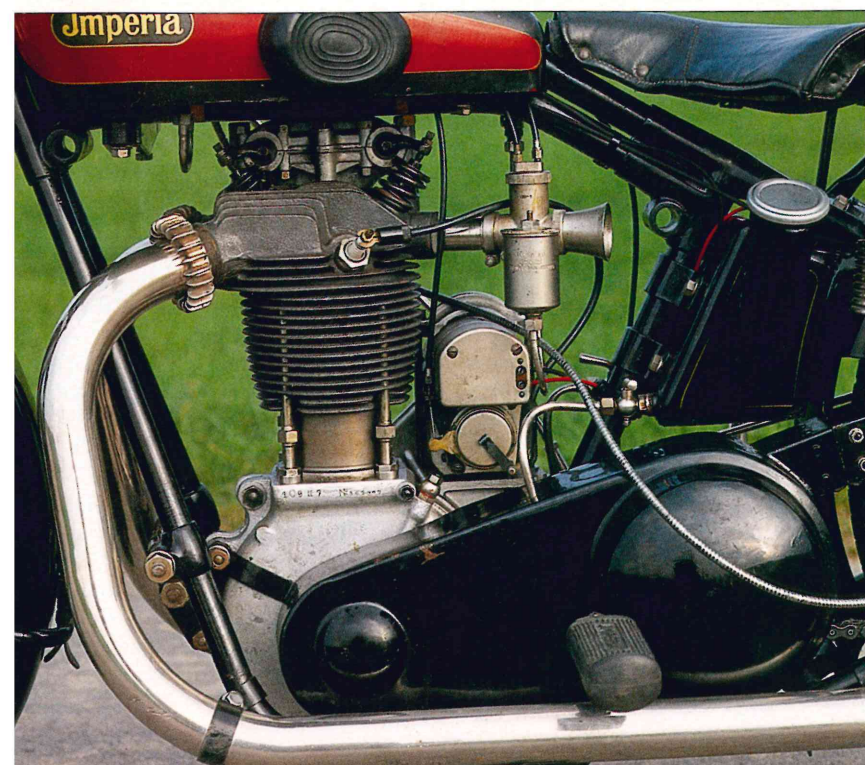
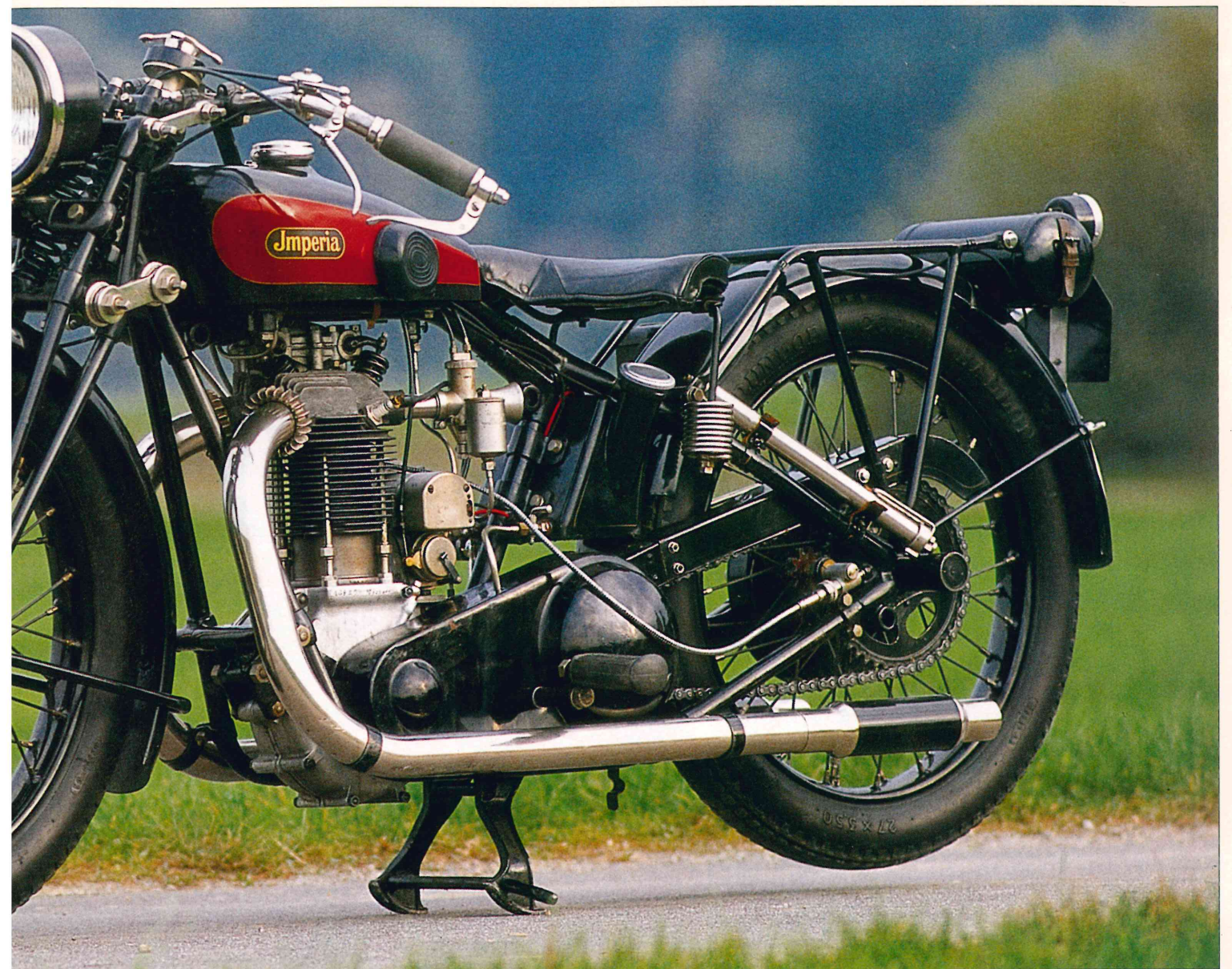


wurden Dunlop-Wulstreifen der Größe 27 x 3,5 aufgezogen, wahlweise gab es anstelle der Ballonreifen auch Hochdruckbereifung der Größe 26 x 3. Zur weiteren Ausstattung gehörten



ein Carmen-Lenkungsdämpfer (die sogenannte Flutterbremse), ein Zugfedersattel von Wittkopp, Kniekissen am Zwölflitertank sowie Vorderrad- und Mittelkippständer.

Tachoantrieb durch das Kettenblatt und bei Fischer/Frankfurt Lizenz-gefertigter Brown & Barlow-Vergaser am ohv-Einzylinder von MAG. Selbst die Dunlop-Wulstreifen sind noch dieselben, wie sie einst vor 66 Jahren in Bad Godesberg montiert wurden



Unverändert wurde der MAG-Motor des Typs 1 C 9H eingebaut. Dessen Grauguß-Zylinder wurde über durchgehende Zuganker zusammen mit dem Zylinderkopf auf dem Kurbelgehäuse montiert. Das horizontal geteilte Kipphebelgehäuse aus Leichtmetallguß barg die Kipphebel und deren Rollenlagerung. Die ventilseitigen Kipphebelarme ragten jedoch weiterhin ins Freie, ebenso wie die Ventilschäfte samt Federn und Federtellern. Einstellschrauben fanden sich ebenfalls an diesen Enden der Kipphebel.

Über eine Druckleitung wurden die Lager mit Schmieröl versorgt, die überschüssige Menge konnte über die Stoßstangen-Schutzrohre zu den Stoßführungen und auf die Nockenwelle tropfen. Der doppelte Pilgrim-Tropföler verteilte den Schmierstoff aus dem drei Liter fassenden Vorrats-

behälter am Sattelrohr nicht nur zu den Lagerstellen im Gehäuse (über Spritzölung von dort auch zum Pleuel-Rollenlager), sondern über eine weitere Rohrleitung auch zur Primärkette. Das Ganze funktionierte als Verlustschmierung, eine Rückförderung fand nicht statt.

Das zündfähige Gemisch aus Benzin und Luft bereitete ein Brown & Barlow-Vergaser aus deutscher Lizenzfertigung der Firma Fischer auf. Die Zündfunken lieferte eine kombinierte Zündlicht-Magnetanlage von Bosch. Aus 496 cm³ Hubraum (Bohrung 82 mm, Hub 94 mm) entwickelte der Motor aus der Schweiz bis zu 22 PS bei 5000/min. Über eine abgedeckte Rollenkette gab er die Leistung über eine Mehrscheibenkupplung auf das Dreiganggetriebe des englischen Herstellers Burman ab.

Das Leergewicht der Imperia betrug 140 kg, sie sollte etwa 125 km/h schnell laufen und mit bis zu vier Litern Kraftstoff auf 100 km auskommen. Ein Liter Öl sollte für ungefähr 600 km reichen. Zum Lieferumfang gehörte 1929 selbstverständlich auch ein Werkzeugsatz im zylindrischen Behälter am Gepäckträger, dazu eine Fettpresse und die Luftpumpe. Handbuch, Anstecknadel und Wimpel gab es als Dreingabe. Die Bosch-Lichtanlage kostete dagegen Aufpreis.

Der bereits erwähnte Lokomotivführer war auf seine Imperia wohl sehr stolz und hegte und pflegte sie fast mehr als er damit tatsächlich fuhr. Ein später montierter Tachometer zeigt nur 5800 km, und wesentlich mehr dürften es insgesamt auch nicht gewesen sein. Wir wissen das deshalb so genau, weil die 500 Sport nicht nur erhalten, sondern darüber hinaus in wenig gebrauchtem Zustand blieb. Bis Anfang der fünfziger Jahre war sie noch für den Straßenverkehr zugelassen.

Ein früherer Motorradsammler erfuhr von der wohlbehüteten Imperia und konnte sie dem Erstbesitzer abkaufen. Auch der neue Eigentümer freute sich über den guten Zustand, dachte gar nicht ans Fahren, deckte sie mit mehreren Lagen Decken und Planen vollständig ab und ließ sie einfach 30 Jahre stehen.

Benno Singer war einer der Wenigen, die die Imperia einmal gezeigt bekommen hatten. Der 32-jährige Mechanikermeister wußte, daß es keinen

Sinn hatte, den Besitzer zu fragen, ob er die Maschine vielleicht einmal abgeben würde. Zu seiner großen Überraschung kam jedoch tatsächlich ein Angebot – wenn auch erst nach zehn Jahren. So lange hatte es gedauert, bis sich der Sammler den jungen Mann als den Richtigen für die Imperia ausgesucht hatte. Mit fortschreitendem Alter wollte er langsam seine guten Stücke abgeben, jedoch nur einzeln nacheinander an ihm geeignet erscheinende Nachfolger. Beim Abholen wünschte er dem überglücklichen Benno Singer „Gute Besserung“, er wußte, daß der junge Mann vom selben Bazillus befallen ist wie er selbst seit Jahrzehnten.

Tatsächlich konnte Benno Singer schon mehr als 15 Jahre intensiver Beschäftigung mit älteren Motorrädern vorweisen. Eine NSU Quick 98 war das erste Restaurierungsprojekt, das mit aller Konsequenz durchgezogen wurde. Ein Sommer mit dem Motorfahrrad sollte genügen, eine BMW R 25/3 geriet daraufhin zu einer fast endlosen Teilsuche und Aufarbeitung der Funde. Eine Erholungspause nach dem Verkauf der fertiggestellten BMW dauerte nicht lange an, eine weitere R 25/3 in gutem Zustand kam ins Haus und wurde acht Jahre lang mit größtem Vergnügen bewegt. Ein Unfall mit einem Reh und viele andere Verbesserungen resultierten dann doch in einem kompletten Neuaufbau, ein Steib S 350 wurde auch angehängt.



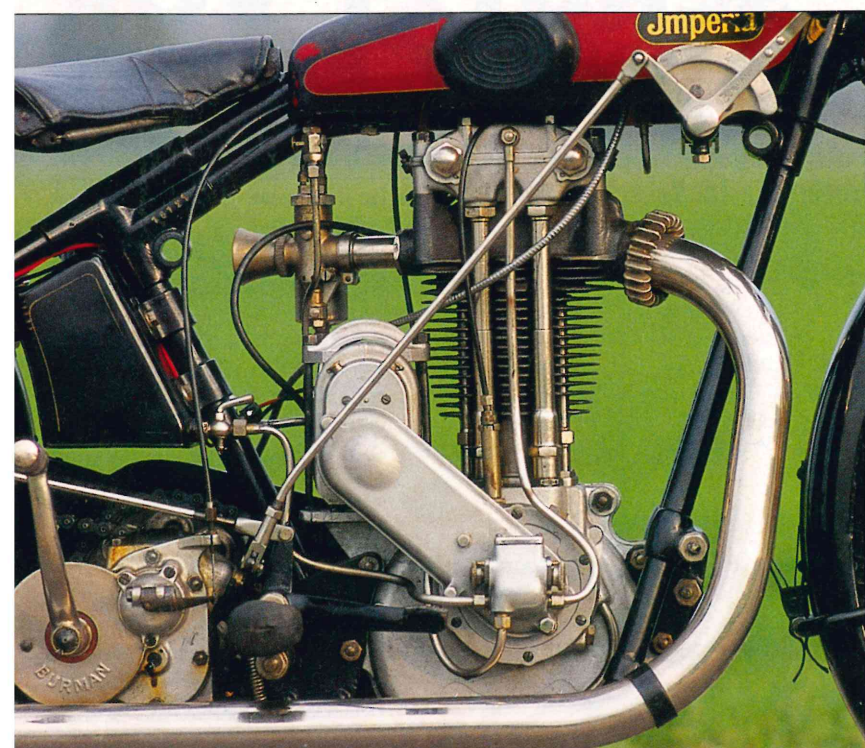
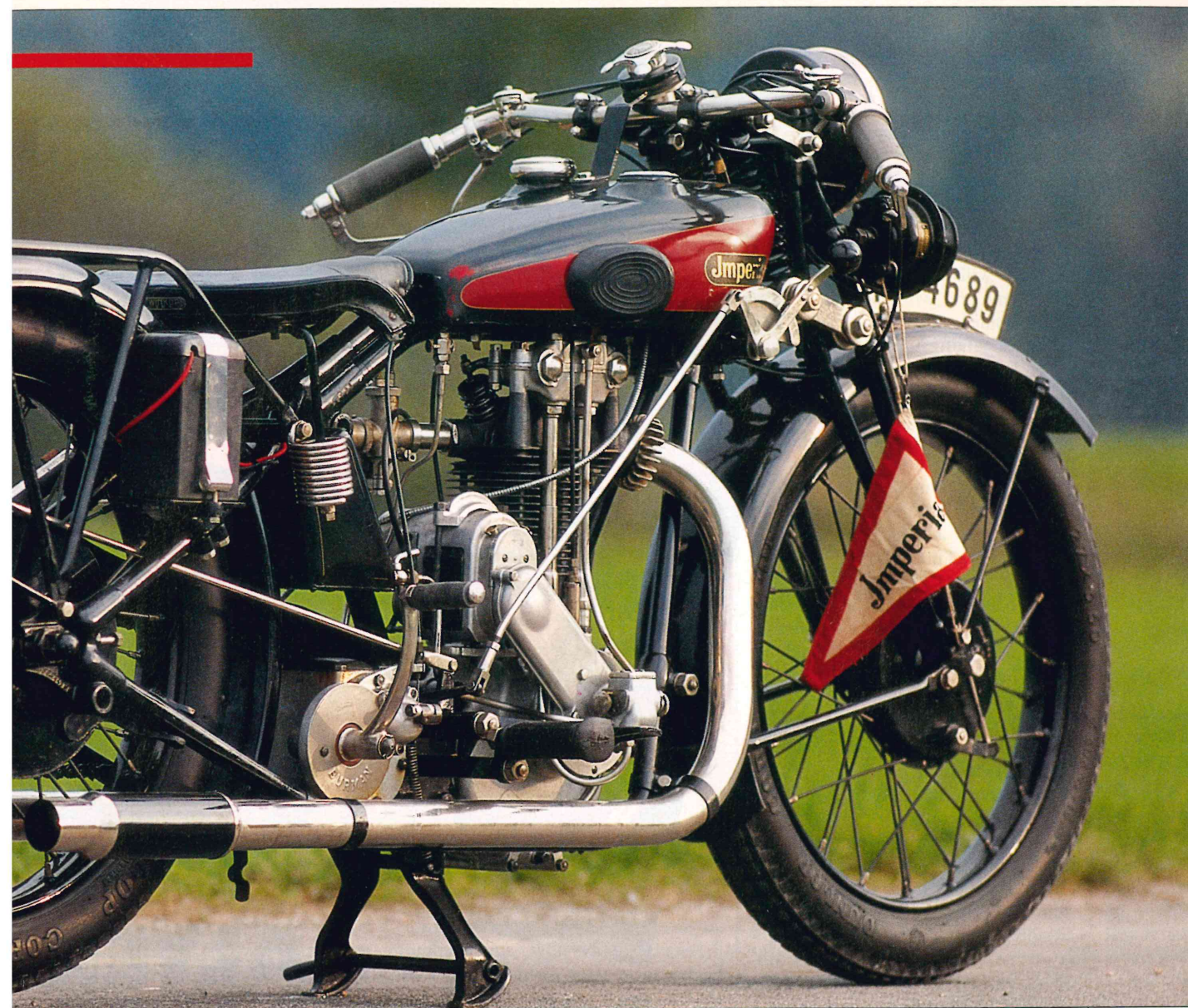
Wer keine Arbeit mehr hat, macht sich welche, und Benno Singer dachte an einen „Aufstieg“: Eine BMW R 51/3 von der französischen Armee, die er wiederum komplett restaurierte und einige Zeit fuhr.

Die Imperia ist in ihrem Erhaltungszustand tatsächlich eine Besonderheit. Lediglich die goldfarbenen Zierlinien um das rote Tankfeld sind fast verschwunden, die



originalen Dunlop Cord-Reifen sehen kaum gebraucht aus und weisen keinerlei Risse in den Flanken auf. Handbuch, Anstecknadel und Wimpel sind ebenso vorhanden wie der erste Kfz-Brief und die Nummernschilder. Der neue Besitzer hat sich eine große Aufgabe vorgenommen, er will die Gratzwanderung zwischen der bestmöglichen Erhaltung des Zustands und sparsamen Fahreinsätzen wagen.

Marken-Waren an dieser Imperia: Flatterbremse von Carmen/Stuttgart und Tigergabel aus Köln-Lindental, Burman-Dreiganggetriebe, Pilgrim-Öler und Bosch-Zündlichtanlage. Das Werkzeug steckt im zylindrischen Behälter hinterm Gepäckträger



Daß letzteres nicht leicht sein wird, kann nach einer Probefahrt nur bestätigt werden. Ein kaum gebrauchtes, 66 Jahre altes Motorrad bringt enorm viel Fahrfreude. Da klappert nichts, alle Hebel bewegen sich ohne Spiel, die Trapezgabel federt sicher ein und aus. Sogar die Schaltung des Dreiganggetriebes funktioniert exakt und ohne häßliche Nebengeräusche.

Ohne solche bleiben auch die Lebensäußerungen des Motors, der durch die beiden kurzen Schalldämpfer einen deutlichen, bellenden Ton abgibt. Einen hellen, sirrenden Klang erzeugen die sägezahnartig abstehenden, knochenartigen Profilblöcke. Neue Reifen werden wohl fällig werden nach 66 Jahren. Ansonsten wird die Imperia hoffentlich noch lange so bleiben wie sie ist: ein unwiederbringliches Vorbild für ambitionierte Restaurierer. ■