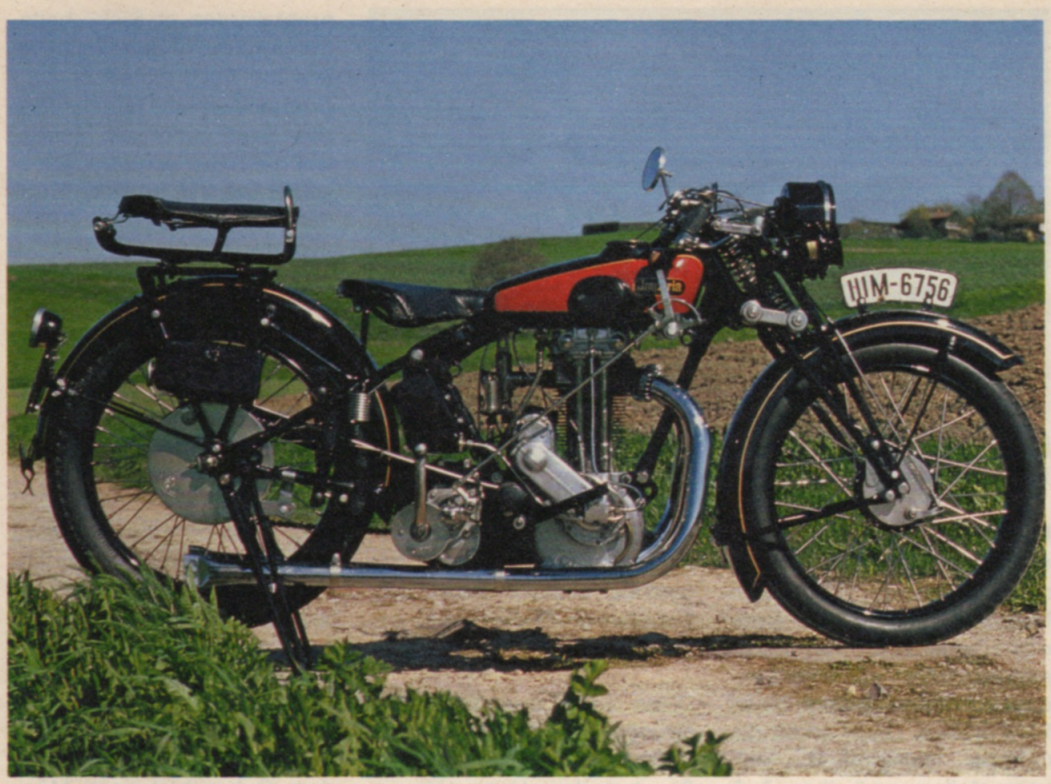

Altes Motorrad in neuem Glanz: Die Imperia 500, die fünfeinhalb Jahrzehnte nach ihrer Erstzulassung von Manfred Schmutz komplett restauriert wurde

MAGAZIN

Restaurierung einer Imperia 500

Wiederbelebung

Liebe zu Oldtimern kennt keine Jahrgänge. Ein 25jähriger Rottweiler erweckte eine 55 Jahre alte Imperia 500 zu neuem Leben. MOTORRAD-Mitarbeiter Udo Staleker beschreibt die aufwendige Restaurierung.

Heute nachmittag kannst du sie anschauen", hatte Manfred am Telefon versprochen. „Die Auspuffanlage ist endlich gekommen, nur noch der Motor ist abzustimmen." Ich ließ mir das nicht zweimal sagen, denn eine mit Akribie restaurierte Imperia 500 mit Sportmotor vom Baujahr 1927/28 sieht man nun wirklich nicht alle Tage.

Gut zwei Jahre vorher war Manfred Schmutz, 25, gelernter Holztechniker, Industriekaufmann und technischer Zeichner in einer Person, auf der Suche nach einem Motorrad-Oldtimer endlich fündig geworden: Keine sechs Kilometer von der Heimatstadt Rottweil entfernt wartete eine über 50 Jahre alte Imperia 500 H unter dem Dach des 70jährigen Mechanikers Rupert Keller darauf, zu neuem Leben erweckt zu werden.

„Stell dir vor", erzählt mir Manfred eine Stunde später, „Herr Keller kaufte die Maschine 1928 fabrikneu von den Imperia-Fahrzeugwerken in Bad Godesberg und behielt sie bis 1979 in seinem Besitz. In all den Jahren wurde die Maschine ausschließlich als Gespann gefahren. Doch für den Beiwagen kam ich leider zwei Jahre zu spät, und dabei hat er ganz billig verkauft."

Manfred ärgert sich heute noch, wenn er an die verpaßte Gelegenheit denkt, denn inzwischen werden für Beiwagen dieser Altersklasse horrende Summen verlangt und auch gezahlt. Über den Kaufpreis des Motorrads schweigt Manfred sich aus.

Vor Manfreds Liebe fürs „alte Eisen" stand die Motorrad-Leidenschaft schlechthin. Die hat er vom Vater geerbt, der als Mechanikermeister auch die fachlichen Voraussetzungen für den Umgang mit den Maschinen vermittelte.

Der Vater war es schließlich auch, der den Jungen auf die alte Imperia aufmerksam machte. Für Manfred begann eine harte Verhandlungszeit.

Interesse und Begeisterung sowie die Tatsache, daß einem jungen Menschen so sehr an alten, ehrwürdigen Maschinen gelegen war, erwiesen sich nach einiger Zeit, trotz harter Konkurrenz, wohl doch als überzeugend. Zusammen mit dem Motorrad wechselten viele Ersatzteile und einige Stücke originaler, zeitgemäßer Motorradkleidung in abgewetztem Zustand den Besitzer.

Die Restaurierungsarbeiten gingen oft nur zögernd voran. Produkte der Imperia-Fahrzeugwerke, die zwischen 1924 und 1935 zum Teil revolutionäre Konstruktionen hervorbrachten, sind nur selten zu finden, Ersatzteile kaum aufzutreiben.

Lebendige Vergangenheit: Fahrer und Fahrzeug im Erscheinungsbild der 30er Jahre. Technik von damals (unten): gekapselter Kettenantrieb zum Magnet-Zünder

Fotos: Staleker

Nachdem der gröbste Dreck entfernt war, wurde das Motorrad zunächst in alle Einzelteile zerlegt, die Räder ausgespeicht und alle lackierten und vernickelten Teile bis aufs blanke Metall abgeschliffen. Einer sorgfältigen Grundierung folgte eine Einbrennlackierung, während die zu vernickelnden Teile poliert und von einem Studienkollegen in Dortmund zu neuem Glanz gebracht wurden.

Größere Probleme brachten fehlende oder unbrauchbar gewordene Funktionsteile mit sich. So suchte Manfred Schmutz zum Beispiel monatelang nach einem simplen Zündverstellhebel, bis er ihn schließlich per Zufall auf einem Veteranen-Teilemarkt in Rosenheim fand. Ebenfalls auf Veteranen-Teilemärkten mußten andere wichtige Teile mühsam zusammengesucht werden. Unter anderem eine Dreischeibenkupplung mit Kork-Reibscheiben.

Das Herz der Imperia, der bullige, mit 82 Millimetern Bohrung und 94 Millimetern Hub als Langhuber ausgelegte MAG-Motor der schweizerischen Motosaccoche-Werke, bedurfte ebenfalls einer gründlichen Überarbeitung. Da die Ventile kaputt waren, wurden aus Autoventilen neue gedreht, desgleichen waren die Ventilführungen zu ersetzen. Für einen neuen Kolben mit Ringen sorgte der Vater.

In den 20er Jahren galt der MAG-Motor mit seinen zwei obengesteuerten Ventilen und den zwei Auspuffrohrstutzen als ein Ausbund an Kraft: Mit 493 cm^3 Zylinderinhalt erreichte der Motor bei 5000 Umdrehungen in der Minute eine Spitzenleistung von 22 PS, die das Motorrad auf die für damalige Zeiten enorme Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometern beschleunigten. Eine Besonderheit des MAG-Motors ist der Magnetantrieb auf der Steuerseite, ein aus Ober- und Unterteil bestehendes Aluminiumgehäuse, in dem eine in Fett gekapselte Magnetantriebskette läuft.

Ein gutes Jahr benötigte Manfred, bis das Antriebsaggregat wieder flott war. Bis zur endgültigen Fertigstellung der Imperia galt es noch, zwei knifflige Probleme zu meistern: Die Auspuffanlage mußte sorgsam ausgebeult, mehrfach geschweißt und anschließend vernickelt werden. Fast noch größere Schwierigkeiten bereitete die Beschaffung eines Vorderrad-Wulstreifens. Nach langer Suche konnte endlich ein Freiburger Importeur den Wulstreifen aus – Japan beschaffen.

Manfreds Imperia unterscheidet sich nur durch eine Kleinigkeit von einer 1928 gerade aus der Montagehalle rollenden Maschine: Anstelle des originalen Stecktanks ist die 500er mit einem Bombentank ausgerüstet. Ein Nachrüsttank, den der Vorbesitzer 1935 für 45 Reichsmark erwarb.

Als Manfred sich zur Fotofahrt umzieht, stehen die 20er Jahre vor mir: alte Lederjakke; Knickerbocker, Schnürstiefel, Lederhaube mit Brille, auf dem Rücken ein Rucksack mit Luftpumpe – alles originalgetreu bis ins Detail.

Ich bin gespannt auf den Klang des MAG-Motors. Die Zeremonie beginnt: Die Luftklappe im Vergaser wird mit einem Hebel am Lenker geschlossen, der Zündverstellhebel wandert auf spät, mit Gefühl bringt Manfred den Kolben kurz vor UT. Nun wird der Gashebel – jawohl, ein Gashebel, nicht Gasgriff – leicht geöffnet und anschließend der Kickstarter mit Schwung durchgetreten.

Nach mehreren Versuchen brüllt der Motor los. Die blanken Flammen führen vom Zylinder weg nach hinten und sind lediglich zu einem Schwalbenschwanz verengt. Einen Dämpfer gibt es nicht. Aber es ist herrlich, dem satten Stampfen zu lauschen. Fast beschämt drücke ich auf den Anlasser meiner BMW, fahre hinter Manfred her. Vor mir rollt die lebendige Vergangenheit. □