



EINE ZEITSCHRIFT HERAUSGEGEBEN VON
DER GESELLSCHAFT DER IMMEFREUNDE

NR. 1

AUGUST 1950

DIE IMMEFREUNDE BERICHTEN:

Was zu einem guten Roller gehört — Nowotny, Riedel und die Me 262 — Hätten Sie Lust? Eine Betrachtung zur einseitigen Radaufhängung — Die Imme erhält Zuwachs — Wenn das Biensch... — Aus der Welt des Motors — Im Winter springt er Ski, im Sommer Imme.

KICKSTART

Schwarm — Schwärmen — Ausschwärmen lernen die Immen schon in der Bienen-Schule und wir, nachdem wir die Fahrschule kaum verlassen haben.

Vielleicht sind wir eine besondere Gattung von schnellbeweglichen Zeitgenossen, drehen die Kilometer nur so aus dem Handgelenk, stutzen vor keinem Hang, keiner Steile und auch vor keiner Spur abseits der allgemeinen, wohlbefahrenen Straße. Wir haben eine andere Sicherheit als viele, die über dem Motor im Sattel sitzen, weil wir uns auf ganz besondere Weise beritten gemacht haben.

Es ist seltsam, vor einem Jahr noch blieb alle Welt stehen und staunte, wenn wir irgendwo auf der IMME auftauchten. Ein Zug besonderer Verwegenheit schien uns zu kennzeichnen. Waren wir nicht Menschen, die sich mit höchstem Wagemut einem Fahrzeug anvertrauten, das in seinen Bau Hals- und Beinbruch einkalkuliert haben mußte? O, wir Armen, wir Tollkühnen, wir einer schlimmen Extravaganz verfallenen Kilometerjäger! Blechkränze wurden uns gewunden, wetterfeste Blechkränze für unser Grab zur Warnung aller nachkommenden, motorisierten Geschlechter. Aber wir fielen nicht aus dem Sattel und sanken nicht in die Erde. Wir übten weiter mit unserer IMME: Schwarm — Schwärmen — Ausschwärmen.

Es ist seltsam, heute halten wir Immefreunde an, wenn wir einander begegnen, nicken uns zu und reden ein paar Worte miteinander, wie Leute, die eine gemeinsame Lebensfreude kennen, einen gemeinsamen Besitz schätzen und lieben. Also ist schon etwas daran, wenn wir nicht nur fahren, sondern auch schwärmen. Hier und da und dort, ohne Regie und irgendeinen reisenden Organisationsonkel oder Vereinsmeier, haben sich Immefreunde gefunden und beschlossen, hin und wieder gemeinsam auszufahren — zu schwärmen. Das heißt dann: wirklich einen Schwarm bilden, miteinander in gutem, rollendem Einvernehmen ein Stück Heimat erleben, ein Sportfest besuchen, an einer Motorsportveranstaltung, einer Fuchsjagd, einer Hindernisfahrt teilnehmen, unter uns — oder mit den örtlichen Motorsportklubs, denn wir sind keine Sektierer. Wir sind immer vorurteilsfrei.

Wir wissen, daß dies eine Sache der jungen motorsportlich begeisterten Menschen ist, eine reine Liebhaberei und nicht irgendeine verbindliche, stocksteife Angelegenheit. Wir wissen sogar, daß die Mehrzahl der IMME-Fahrer das Rad für den Alltag, den Beruf und die Arbeit angeschafft hat. Aber auch diese betrachten wir als IMME-Freunde. Wir denken, daß es Ihnen Freude machen und Nutzen bringen wird, wenn sie regelmäßig etwas von dem er-



Die siegreiche IMME unter dem Pariser Eiffelturm. Sie siegte als Serienmaschine, acht Tage nach ihrem Eintreffen in Frankreich, beim Rennen um die Ile de France. Generalvertreter Ladevèze ist begeistert.

fahren, was wir mit besonderem Eifer pflegen, die Kenntnis des Fahrens, die richtige Wartung, die Pflege und Instandsetzung der IMME.

In dieser Zeitschrift, die jeden Monat kostenlos zugestellt wird und allen Imme-Freunden nützlich zu sein wünscht, werden Sie erfahren:

was im Motorsport vor sich geht

was in der Kraftfahrzeugindustrie geschieht

was zur Wartung und Pflege Ihres Fahrzeuges gehört

was in den Riedel-Motoren-Werken entwickelt und geschafft wird

was die deutsche und internationale Presse zu Ihrem Fahrzeug sagt

und was die Imme-Freunde schwarmweise treiben.

Aus der Welt des Motors

1,6 Millionen Kraftfahrzeuge

liefen zu Beginn dieses Jahres im Bundesgebiet (genau 1 671 653) dazu 205 249 Anhänger für Kraftfahrzeuge. Rund 70 000 Fahrzeuge wurden seit Kriegsende gestohlen, und nur 23% konnten den Bestohlenen wieder zugestellt werden. Wo blieben die anderen? Gingen sie dunkel über viele dunkle Grenzen?

Steigende Kautschukpreise

Ihren höchsten Kurs seit 22 Jahren erreichten Anfang Juli in New York die Kautschuknotierungen. Der Preis lag zwischen 31 und 35½ cts je lb. Die Ereignisse in Korea, die mögliche Gefährdung der wichtigen ostasiatischen Kautschukgebiete, die Sorge um ausreichenden Schiffsraum und eine mangelnde Vorratsbildung in den letzten Jahren haben den Kursanstieg bewirkt. Die nordamerikanische Kautschukindustrie drängt darauf, die in Reserve gehaltenen Aplagen zur Gewinnung synthetischen Gummis in Gang zu setzen.

Ausstellungen 1950/51

Zum ersten Mal wird im Oktober des kommenden Jahres in Frankfurt eine Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung stattfinden, die der VFM vorbereitet. An große Industrieverbände des Auslandes werden Einladungen ergehen. Die Riedel-Motoren-AG wird mit ihren Modellen auf dieser internationalen Schau vertreten sein.

226 westdeutsche Firmen stellen auf der internationalen Muster-Messe in Chicago aus, darunter 55 aus West-Berlin und 7 Firmen der Gruppe Motorräder, Personen- und Kraftwagen.

Die Riedel-Werke werden sowohl diese Musterschau als auch die Eriks-Messe in Stockholm und den Pariser Salon in diesem Herbst beschicken.

Kraftfahren als Schulfach

kennen die amerikanischen Schüler bereits seit einigen Jahren. 200 000 höhere Schüler haben zwei Jahre an diesem beliebten Schulfach teilgenommen. Den Führerschein können sie mit 15 Jahren erwerben. 7750 Höhere Schulen nahmen 1949 Fahrtechnik und Verkehrslehre in ihren Stundenplan auf, und 4600 Schulen geben praktischen Fahrunterricht.

„Der Schwarm“ erscheint monatlich, herausgegeben von der Gesellschaft der Immfreunde. Sitz München, Sonnenstraße 8 II, Tel. 56 283. Schriftleitung: Stuttgart-O, Neckarstr. 71 III. Verantwortlich für den Inhalt: Harald Messerschmitt, Stuttgart-Bad Cannstatt. Druck: Zentral Druckerei Stuttgart.

In den USA wird alle 5 Minuten ein Menschenleben im Straßenverkehr vernichtet, und 100 Menschen im Zeitraum von 5 Minuten werden durch Verkehrsunfälle verletzt. Jahreserste: 30 000 Tote.

Blendschutz

Eine neue Antiflex-Blendschutzbrille soll dem Kraftfahrer bei Nacht gute Dienste leisten. Sie ist so konstruiert, daß ihr Rahmen die Gläser nicht umschließt, sondern nur über den Augenbrauen hält. Die stark lichtdämpfenden Schutzgläser lassen bei normaler Kopfhaltung das Auge frei. Kommt dem Fahrer bei Nacht ein anderes Fahrzeug entgegen, so braucht er den Kopf nur etwas zu senken und sieht dann ohne jede Blendung das entgegenkommende Fahrzeug im Umriß.

2,1 Liter Verbrauch

Bei den Abschlußprüfungen der ADAC-Deutschlandfahrt wurde auch die IMME auf Kraftstoff-Verbrauch geprüft. Dem

Fahrer wurde ein Spezialtank auf den Rücken gebunden mit Treibstoff, der vom ADAC geliefert wurde. Das Ergebnis lautete: Verbrauch auf 100 km 2,1 Liter.

Neue Batteriesäure

Eine verdoppelte Lebensdauer der Batterien wurde vom technologischen Institut der Hansestadt Hamburg bei der Prüfung einer mit SBA gefüllten Batterie gegenüber einer mit Schwefelsäure gefüllten ermittelt. (genau 94%). SBA ist die Formel für Super Battery Acid, einer Säure, die von einer Hamburger Firma im vorigen Jahre in den Handel gebracht wurde und sowohl im Inland wie im Ausland zunehmend gefragt wird. Die Beobachtungen ergaben, daß bei SBA Verwendung keine Verkupferung der Batterie eintritt und der Sulfatgehalt, der unter Last beanspruchten Batterie erheblich geringer ist als der einer Schwefelsäurebatterie.

Nowotny, Riedel und die Me 262

Der Anlasser für eine Wunderwaffe

Unter dem Titel „Wunderwaffen standen bereit“ brachte das „Wochenend“ am 20. Juli einen ausführlichen Bericht über das 1943 bereits fertige, damals einzige und schnellste Flugzeug der Welt. Hauptmann Nowotny, Sieger in 281 Luftkämpfen, erzählt seinem Adjutanten Quax die aufregende Geschichte seiner ersten Probeflüge mit der Me 262:

„Zirkus und Wegstürzen können wir nicht mehr machen, denn schneller als 950 darfst du den Vogel nicht werden lassen, sonst kannst du ihn nicht mehr halten. Und bei der Landung muß man aufpassen, denn der Sprit ist knapp und Durchstarten bei dem geringen statischen Schub der Turbinen bei niedriger Geschwindigkeit ein Problem. Von 10, die durchstarten wollten, sollen einmal acht runtergefallen sein. Du darfst überhaupt mit dem Gashebel nur ganz zart und vorsichtig umgehen: Es ist schwer, vor der Landung die überschüssige Fahrt wegzukurven, denn die Turbinen dürfen nicht unter 6000 U/Min. kommen, sonst gehen sie aus und ein Anlassen in der Luft ist sehr schwer, in großer Höhe geht es überhaupt nicht.“

Auch beim Anlassen müssen wir umlernen: Vorn auf der Turbine sitzt ein kleiner Benzinmotor, genannt „Riedel-Motor“, der die Ansaugturbine auf 1800 U/min. bringt. Dann erst wird in die Hauptbrennkammer C-3, unser bisheriger Sprit, eingespritzt und gezündet. Dann hörst du zuerst ein leises, immer mehr anschwellendes Rumoren. Jetzt erst kannst du den Gashebel langsam, Millimeter für Millimeter, nach vorne schieben. Aber nicht zu schnell, sonst brennt das Triebwerk durch. Dem Turbinenansaugstutzen darf niemand zu nahe kommen, sonst wird er hineingezogen und wenn du dahinterstehst, verbrennen dich die ausströmenden heißen Gase und wehen dich weg wie ein Stück Papier.“

Die Me 262 erreichte die 1000 km Geschwindigkeitsgrenze. Nowotny flog sie im Einsatz, bis Teile eines zerlegten Bombers seine Maschine trafen und abstürzen ließen. Norbert Riedel, der Konstrukteur der „IMME“ und des „Till“, war es, der den Turbojägern ein kleines Wunderwerk lieferte — den Anlasser. 1945 interessierten sich die Amerikaner dafür und ließen ihn bei Riedel weiterbauen.

Der Röller Röller Röller

Was zu einem guten Roller gehört

Norbert Riedel hat eine eigene Meinung

Das Jahr 1950 wird für Deutschland noch nicht das Jahr der Roller werden. Im Juni wurden etwas über 500 Roller im Bundesgebiet zugelassen. Was auf den verschiedenen Messen gezeigt wurde, waren also Modelle. Um eine erste Auslieferung an das Publikum zu beschleunigen, wurden z. T. Fertigstücke aus dem Ausland importiert oder aus importierten Einzelteilen zusammengebaut. Das ist nicht verwunderlich, denn für eine laufende Serienproduktion sind erhebliche Vorbereitungen und der Bau von kostspieligen Werkzeugen nötig. Das Modell muß in allen Teilen hieb- und stichfest sein, denn jede spätere Änderung in der laufenden Serie schneidet empfindlich in den Geldbeutel. Von der ersten freudigen Bekanntschaft bis zur Jungfern Fahrt auf dem neuen Roller hat es also immer eine gute Weile Zeit und Geduld. Soweit wir es übersehen, haben sich uns in diesem Jahr etwa 20 Roller vorgestellt, darunter drei ausländischer Konstruktion, die italienische Vespa und Lambretta und die französische Bernadette. Deutschland mit seiner unternehmungsfreudigen Industrie hat sich also mit einem wahren Enthusiasmus auf diese neue, reizvolle Aufgabe gestürzt, und sicherlich wird man noch eine ganze Reihe von Überraschungen erleben, den seltsamsten und ausgefallendsten Konstruktionen begegnen und zahlreiche Außenseiter an den Start gehen sehen. Schon schwirrt es von neuen Namen: Troll, Spatz, Libelle, Maskottchen, Walba, Sitta, Rolly, Wiesel, Autofix, GOMO, Maico-Mobil, Cityfix, Pirol und — Till. Es sind lustige, neckische Namen, die dem kleinen, munteren Fahrzeug auf die Brust geschrieben werden. Sie spiegeln das kleine, beschwingte und flinke Tierreich wider. Flink und beschwingt sollen sie sich ja auch zwischen den schwerfälligen Motor-Bullen und den breithüftigen, behäbigen Motor-Tanten auf allen Straßen bewegen.

Welchem Nest oder Bau sind alle diese Modelle ent-schlüpft? Wie sieht ihr technischer Stammbaum aus? Diese Frage läßt sich relativ einfach beantworten. Die beiden zur Zeit bei uns gebauten Auslandslizenzen werden von Werken der Fahrrad- und Motorradindustrie herausgebracht. Eine ganze Reihe der deutschen Konstruktionen kommt entweder aus der Fahrradindustrie oder aus Betrieben, die sich damit überhaupt zum ersten Mal auf das Gebiet des Fahrzeugbaus begeben. Nur zwei oder drei sind als Geschwister bereits bewährter und erprobter Motorräder deutscher Herkunft anzusprechen, darunter der Till als Bruder der IMME aus den Riedelwerken. Wir denken, daß dies etwas zu bedeuten hat.

Nämlich: bei einem kritischen Vergleich der langen Röllergalerie springt in die Augen, daß dieses Gefährt in wesentlichen Elementen dem Motorrad verwandt ist. Alle Erfahrungen mit dem Motorrad kommen ihm also zugute. Es ist ja nicht damit getan, ein Zweirad mit einem Motor zu versehen und das Ganze mit etwas mehr oder weniger Blech und Gummi, Plexiglas und Chrom zu verkleiden, sondern diesem Fahrzeug, wenn es sich wirklich an der

Seite des Automobils und des Motorrads behaupten will, eine klassische Konstruktion und eine klassische Form zu verleihen, also sowohl ein erstklassiges Chassis als auch eine wirklich geschlossene, durchgeformte Karosserie. Bei ihm müssen sowohl der Techniker als auch der formsichere Karosserie-Bauer eine neue Leistung vollbringen.



Eine große Fahrt tritt der Riedel-Roller „Till“ aus den Berliner Filmateliers durch Deutschland an. Im ersten deutschen Nachkriegs-Buntfilm „Das Schwarzwaldmädel“ der Berolina-Gesellschaft schnurrt er durch die schönen Frühlingstage des Jahres 1950, bunt, lustig und elegant besetzt wie hier, zwischen Liebe und Abenteuer, ein heiterer Geselle unter heiterem Volk.

In einem Gespräch mit Norbert Riedel, dem Vater der IMME und des Tills, wurde uns diese Problemstellung klar. Er meinte: „Wir müssen doch nicht unbedingt fremde Ideen importieren. Es sollte uns nicht schwer fallen, ein durch und durch deutsches, also eigenes Gefährt zu bauen.“

Zwar wechseln technische Gedanken hinüber und herüber, so entdecke ich, daß die Idee meiner einseitigen Radaufhängung, die man bei der IMME zuerst bezweifelt und verworfen hat, auf einmal bei einigen Rollern als höchste Bequemlichkeit übernommen wurde. Das Gleiche gilt für meinen Schwingarm, der als neues Federungselement beim Rollerbau neue Freunde gewonnen hat. Unbewußt habe ich also bereits bei der IMME gewisse Grundformeln für einen wirklich modernen Roller vorweggenommen. Ich freue mich darüber, sowohl als Konstrukteur wie auch als Hersteller, denn für unseren Betrieb bedeutet die Aufnahme der Rollerproduktion infolgedessen einen logischen Schritt weiter auf einer bereits seit Jahren eingeschlagenen Bahn. Ich habe lange Zeit gezögert, ob wir uns mit dem Roller abgeben sollten, nachdem aber einmal die Entscheidung gefallen ist, können wir feststellen, daß wir nun 'mit Tradition' bauen. Allerdings, die Sache hätte mir keine Freude gemacht, wenn es sich beim TILL nur um ein äußeres Formproblem gehandelt hätte, simpel gesagt, um eine Frage

der 'Schale'. Es ist kein großes Kunststück, ein Motorrad mit kleineren Rädern zu bauen und es gegen Schmutz und Wetter abzudecken. Von einem Roller verlange ich eine besonders gute Straßenlage auch auf schlechtesten Straßen, eine noch größere Einfachheit in der Konstruktion — wegen der vielen Neulinge, besonders der weiblichen Käufer — und einen allerhöchsten Fahrkomfort bei glänzendster Federung. Ich habe darum das Einrohrfahrgestell noch weiter vereinfacht und eine ganze neue Federung für die Doppelbelastung entwickelt, für die ich bisher weder im Motorradbau noch im Rollerbau irgendwo eine Parallele sehe. Meine Zwillingsfederung scheint mir unerlässlich zu sein bei einem Fahrzeug, das weit mehr als das Motorrad zur Soziusfahrt einlädt. Ich habe mir Zeit gelassen, trotz der wachsenden Ungeduld, bis alle Voraussetzungen geschaffen waren, die uns mit Überzeugung sagen lassen: Hier ist nun ein wirklich neuartiges Fahrzeug, das in seinen wesentlichen Teilen und in seiner äußeren Form als eine deutsche Schöpfung erkannt und anerkannt wird."

FÜR IHN

Die Geburt des Rollers

FÜR SIE

Ob all die flotten, jungen Damen, die sich auf den Roller schwingen, wohl wissen, daß dieses neue Fahrzeug für sie buchstäblich vom Himmel gefallen ist, sogar vom zornigen Himmel des Krieges?

Als die Engländer bei der Invasion in Nordfrankreich ihre Fallschirmjäger absetzten, trudelten mit ihnen, in langen, runden Büchsen, an großen Schirmen, die ersten zusammengeklappten Roller zur Erde. Das waren die "Welbikes". Nach dem Kriege tauchten sie in den Londoner Straßen als "Corgis" wieder auf, nicht gerade elegant, aber praktisch und vorne mit viel Platz für Einkaufskorb und Taschen. Sie waren noch immer so klein und zusammenklappbar, daß man sie, wie es hieß, sogar unter das Bett schieben könnte. (Wahrscheinlich waren das sehr hohe, viktorianische Betten). Man erinnerte sich: hat es das nicht schon einmal gegeben? Das Sesselmotorrad war vor 30 Jahren mit einer ähnlichen Idee gebaut worden, aber es verlangte zur Benutzung turnerische, ja artistische Fähigkeiten. Man mußte es anschieben und sich im Laufen hineinschwingen, und damals gab es weder Swingboys noch Swinggirls. Das Sesselrad fand einfach nicht genug Kraftfahrtänzer und verschwand wieder im Sesselheim der Fahzeugerfinder.



Vor drei Jahren aber nahmen sich die immer spielfreudigen Italiener, die ihr halbes Leben im Freien, auf der Straße, der Piazza, dem Corso verbringen, des Rollers an. Konstrukteure aus dem Flugzeugbau kurvten in die Motorradindustrie ein und schufen das, was man seitdem den Motorroller nennt. Engländer, Amerikaner und Franzosen nennen ihn heute noch Scooter.

Jetzt war der Roller ein Fahrzeug, das man mit Eleganz, mit unbedingt messerscharfer Hosenfalte, mit hellem Seidenkleid und den zartesten Nylons besteigen konnte, ein Zweirad con amore, mit Tachometer, sex appeal und Finessen. Heute schnurrt es um alle Ecken Roms, Mailands und Bolognas. Aber auch in Frankreich kann die Industrie kaum die Nachfrage befriedigen. Zögernd folgten Deutschland und Amerika, und schon melden sich als Interessenten die Nordländer, Schweizer, Holländer und Belgier. Es gibt

eine wirkliche europäische Bewegung, die weder Churchill, noch Schuman, noch Adenauer erdacht oder beschlossen haben — die Roller-Bewegung.

Mancher Motorradfahrer meinte: eine Mode! Aber Roller werden nicht in Ateliers geschneidert, und für eine bloße Modesache investiert die Industrie nicht Millionen in Montagehallen und Werkzeugen. Sie erkennt nüchtern und klar, wo ein wirkliches Bedürfnis des breiten Publikums auftaucht.

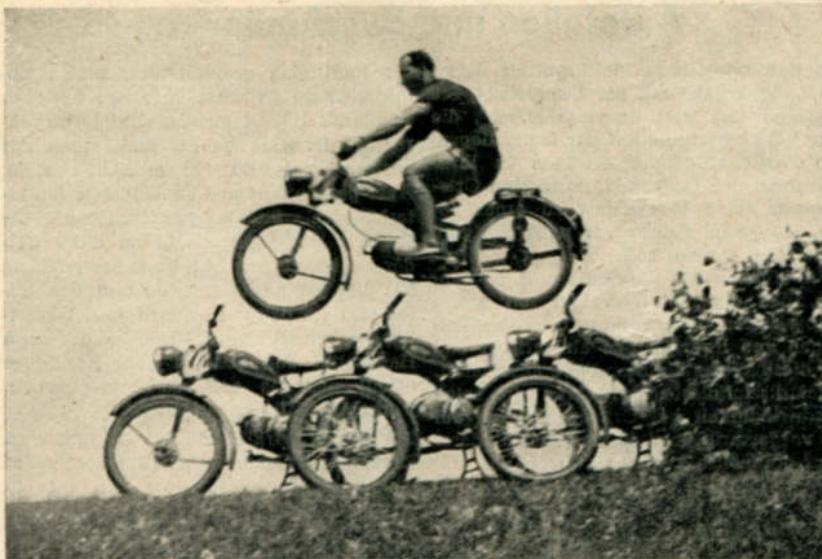


Und die großspurigen Autofahrer, die ihre gewaltigen Karosserien mit den breiten Nickelstirnen über die Straße jagen, lächelten ein wenig spöttisch über die Schmalspurgesellen. Aber haben sie nicht auch über den Volkswagen gelacht?

Beide haben nicht recht behalten. Heute gibt es bereits in vielen europäischen Staaten Rollerclubs, und bei großen Motorsportveranstaltungen haben die Roller bewiesen, daß sie nicht nur für die Stadt geeignet sind, sondern sich Tagesstrecken von vielen Hundert Kilometern zutrauen dürfen und zwar nicht nur in der Ebene und nicht nur über tadellos gewalzte Straßen. Sie haben bei vielen Veranstaltungen in der Klasse ihrer Motoren zahlreiche Siege nach Hause gebracht.



Die Roller haben gerade erst bei uns zu rollen begonnen. Man schaut ihnen nach, wenn sie vorbeischnurren. Man wird dies wahrscheinlich nicht nur in der ersten Neugierde tun. Jedenfalls sah ich gestern ein Etwas auf einem Roller vorüberfahren, das mich auch in fünf Jahren noch genau so entzücken und mir den Hals verdrehen würde, endlich eine motor-berittene Penthesilea mit wehendem Haar, wehendem Schleier und wehendem Kleid und unvermummten, wirklich wohlgedrechselten Beinen. Wäre sie mit ihrem Roller vom Himmel gefallen, sie hätte nicht schöner, nicht windsbräutlicher vorbeisausen können ...



Im Winter springt er Ski- im Sommer Imme ...

Brief aus Immenstadt — Juli 1950

Meine lieben Immfreunde,

kennt Ihr Rauhenzell? Natürlich nicht, aber man sieht es vom Immenkorb in Immenstadt aus wunderschön da liegen, jenseits der grünen Iller, inmitten der weiten Wiesen, die eigentlich viel mehr als Wiesen sind — blumenüberschwemmte, duftende Teppiche mit herrlichen, freistehenden, breitschirmenden Tannen. Wenn die Bauern sie pachten oder verpachten wollen, werden sie ganz poetisch. Sie geben dann in der Zeitung eine Anzeige auf: Blum zu verpachten. Wiese heißt also auf allgäusisch: Blum. Überzeugt Euch das?

Die Immen sind ausgesprochene Blum-Freunde.

Wenn Besucher nach Immenstadt kommen, um den Riedelschen Immenkorb an der Straße nach Sonthofen zu besuchen, werden sie wacker durch den Betrieb geführt und staunen, was man alles in zwei Jahren fertig bringen kann. Aber dann geht es auf den Hof — in die Wiesen.

Und dann staunen sie noch mehr. Denn da sind immer ein paar flotte Fahrer zur Hand, die im Schwung von der Straße die Böschung hinunterschießen und auf grünem Plan eine höchst überraschende Vorstellung geben.

Nein, davon haben sie keine Vorstellung gehabt! Erst schütteln sie den Kopf, dann kriegen sie einen langen Hals — noch länger, noch länger — dann lachen sie und dann stoßen sie sich gegenseitig an und sagen in reinem Imme-Deutsch, Imme-Schwedisch, Imme-Englisch: „Donnerwetter“, „Donderwetter“, „Damned!“ Und können nicht genug davon kriegen. Denn die IMME summt so neckisch auf und ab und hin und her und kreuz und quer, schwingt im Kreuz und in der Taille durch, wippt und flitzt und springt und tanzt, als ob sie den Film „Die roten Schuhe“ gesehen hätte und partout zum Ballett möchte. Aber ich wollte Euch ja von Rauhenzell erzählen, dem Ort in den Wiesen. Da war vor 14 Tagen großes Wiesentreiben. Die Bauern ließen die Jauchepumpen los, die Kinder krochen durch die Zäune, die grauen Kühe machten Augen so groß wie Tankdeckel und die Hunde kniffen die misch-rassigen Schwänze ein.

Oben auf einem grünen Hügel, gegen die herrlichsten dickbäuchigen, weißen Sommerwolken, sahen alle einen echten IMME-Schwarm schwärmen. Das war, Junge, Junge, wirklich ein Schwarm, wie ich ihn mir wünsche.

Ein paar aufgeregte Männer lagen am Hügelrand auf dem Bauch, schoben die Filmkamera an die Schulter und ließen

sie nichts wie schnurren. Sie kamen von der Wochenschau „Blick in die Welt“ und lagen vor Bewunderung flach. Da ging es rauf und runter und dann plötzlich vom grünen Parkett hoch in die Luft — die IMME sprang! Ja, die Buben und Mädel von Rauhenzell sprangen mit in die Luft, vor Begeisterung, denn sie erkannten Heinz Mayer, den besten Ski-Springer von Immenstadt, wie er da oben gleich über drei Immen hinwegsprang, fünf, sechs, sieben Meter weit in einer stolzen Parabel. „Noch einmal!“ riefen die Wiesenpimpfe. „Noch einmal!“ rief der Mann an der Kamera. Und sogar der Bauer, dem die Wiese gehörte, nickte schadenersatzfreien Beifall.

Die Wochenschauleute blieben zwei Tage. Sie konnten nicht genug kriegen. Sie ließen den IMME-Schwarm die 52 Stufen der Oberschul-Treppe hinunterfahren und dann eine stiegenreiche Gasse mit Kehren, sie jagten den Schwarm durch den Alpsee, sie kletterten mit ihm hinauf zur Alpe Eck auf den Lifthang, sie drehten ihn in Fels und Geröll und auf Wegen, die kein Hochlandregisseur bisher entdeckt hat. Der Allgäuer Himmel meinte es gut. Es wurde ein herrlicher Streifen.

Nun, meine lieben Immfreunde, ich könnte mir dreierlei denken:

Erstens solltet auch Ihr einmal ein kleines Wiesentreiben veranstalten, damit gewisse Leute einen richtigen Begriff von unserer Querfeldeinmaschine bekommen.

Zweitens: Ihr solltet aufpassen, wenn die Wochenschau mit dem „IMME-Streifen“ kommt. Und Ihr solltet, wenn Ihr sie verpaßt, Euch bei Riedel eine Kopie leihen. Denn man kann über die IMME viel Lobenswertes sagen, aber mehr als alle feurigen Bekenntnisse wirkt ein echter Schwarm in voller Bewegung auf der flimmernden Wand.

Die IMME ist ein Wunder, das man vorführen muß.

Begreift, daß ich ein wenig begeistert geschrieben habe. Das kommt von Rauhenzell, von der Blum, den Treppen, den lachenden Schulkindern, dem schönen Alpsee, den Sommerwolken und von der IMME.

Pfüat Euch Gott alle miteinand, alle miteinand!

Euer Immerich.





Moralisch nicht ganz sattelfest sind manche Brummfahrer, die unsere Straßen unsicher machen. Hier ist ihre Spur:



1 Motorrad = $\frac{1}{2}$ Ohr

Zuschrift:

Autofallen und Buschmänner

Die nordbayerischen Motorsportler leben im Kriegszustand mit der Landpolizei. Sie beklagen sich über deren „Häscher“, die bei Ortsdurchfahrten auf der Lauer liegen. Die ADAC-Mitglieder erwägen in ihrer Zeitschrift den Gedanken, durch ihre Ortsgruppen einen Wartdienst zu organisieren, der jeden Fahrer vor unberechtigten Autofallen warnen soll.

„Wir könnten uns die Sache z. B. so denken, daß ein Motorradfahrer mit einem vorbereiteten Warnschild die Streifenwagen von ihrer Garage ab verfolgt und auf diese Weise die Stop-Falle ausschaltet. Jeder disziplinierte Kraftfahrer wird seine Geschwindigkeit bei Ortsdurchfahrten auf die vorgeschriebenen 40 km herabmindern. Aber schließlich kommt es darauf an, wie

die Kontrollen gemacht werden ... Unmittelbar an Ortsausgängen, wo nur noch vereinzelt Häuser stehen, wird jeder Fahrer wieder Gas geben, auch wenn das Ortsausgangsschild 100 m weiter steht. Aber gerade dort und an ähnlichen „hinterhältigen“ Stellen postieren sich die Häscher der Landpolizei, um dicke Gelder zu kassieren. Mit Verkehrserziehung hat dies gar nichts mehr zu tun! Sie sollten sich ein Beispiel nehmen an der Württembergischen Landpolizei, die durch Handzettel den Fahrern gute Ratschläge erteilt und sie auffordert, mitzuhelfen, Verkehrsunfälle zu verhüten.“

Kommt es wirklich in Nordbayern zum Räuber- und Gendarm-Spiel auf der Straße?

Braunschweig. — Vom Braunschweiger Landgericht wurde am Freitag ein 48-jähriger Mann zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt, weil er einem Zechkumpanen bei einer Rauferie ein halbes Ohr abgebissen hatte. Der „bissige“ Mann hatte das halbe Ohr offenbar verschluckt, da es nach der Rauferie nicht wiedergefunden werden konnte. Der Verurteilte erklärte sich bereit, seinem Opfer als Schmerzensgeld ein Motorrad zu überlassen.

*Wer Ohren fräßt in wilder Wut,
Dem tut der Motorsport nicht gut.*



Pitt Seeger verhaftet

Karlsruhe. — In Mittenwald ist der von mehreren Staatsanwaltschaften wegen Betrügereien gesuchte 31 Jahre alte Hochstapler Robert, genannt Pitt Seeger, alias Peter Bauer, aus Karlsruhe-Bulach, verhaftet worden. Seeger, nach dem seit zwei Jahren gefahndet wird, war in Garmisch in amerikanischer Uniform als „General Pitt“ aufgetreten. In Berlin hatte er das erste Motorradrennen nach dem Kriege organisiert; einen Teil der Einnahmen soll er entwendet haben.

*Mal General, mal Rennbahn-Schieber —
Das endet im Kaschott, mein Lieber!*



Seltsame Sozia

Mannheim. — Ein verheirateter Mann, der mit seiner Geliebten eine Motorradfahrt auf den Königsstuhl mache, sah im Rückspiegel, daß seine Freundin, die hinter ihm auf dem Soziussitz saß, eine Pistole aus der Tasche zog. Er riß geistesgegenwärtig seine Maschine in einer scharfen Wendung herum und hielt. Dabei fiel das Mädchen vom Motorrad. Als die beiden einige Zeit später, scheinbar versöhnt, auf einer Bank saßen, schoß die Frau ihren Freund in den Arm. Dann stürzte sie davon, um sich, wie sie sagte, selbst umzubringen.

*Besteigt ein Weiblein Deine Imme,
Nimm eine gute, keine schlimme!*

Trügerische Prognosen

Wir wissen ja alle, wie es anfing. Als vor etwa einem Jahr die kleinen roten, einbeinigen Motorräder im Straßenverkehr auftauchten, tuschelte und lästerte man. Diese „Einbeiner“, die sich in der Mitte wie eine Schlange durchkrümmen konnten, ein ganz neues Motorengeräusch von sich gaben und für nicht-objektive oder nicht-sachverständige Blicke „recht ausgefallen“ anmuteten, aber gehören heute zur „Klasse“.

Wer als Käufer in einem Motorradfachgeschäft ging, das diese roten Dinger nicht handelte, und Fühler ausstreckte, wurde entsprechend bearbeitet. „Ihre Knochen müssen Ihnen lieber sein ...“ — oder: „Dieser komische Motor wird sich bald totgelaufen haben ...“ — oder: „Die Naben werden bei hohen Geschwindigkeiten wegfliegen wie Hobelspäne“. — Mit solchen und ähnlichen Ausdrücken wurde argumentiert.

Nun, heute kann gesagt werden, daß in den Unfallstatistiken sehr wenig Immen zu finden sind und ihre Unfälle nichts mit der Konstruktion zu tun haben, daß sich der „komische“ Motor einer ungeahnten Frische erfreut, daß die Naben nicht „weggeflogen“ sind. Im Gegenteil: Die „Imme“ wurde uns allen eine hohe Motorsportfreude. Wir, die wir sie besitzen, möch-

ten sie nicht missen, und diejenigen, die sich keine leisten können, steigen ganz gerne bei uns auf.

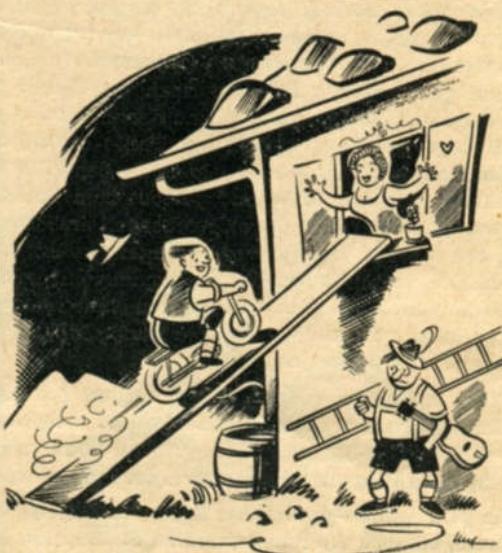
Alle, die der neugeborenen Imme ein kurzes Leben vorausagten, sie als „verkehrswidrig“ anprangerten und dem Imme-Rahmen nur „Papiergewichtler“ zumuteten, kamen nicht auf ihre Rechnung. Viele unbeteiligte Privatleute wurden „reformiert“ und zu begeisterten Anhängern dieser umwälzenden Motorradkonstruktion.

Die Imme hat es nicht immer leicht. Faire Konkurrenzregeln wurden vielfach nicht beachtet, und in Oberfranken verstieg sich ein Motorradhändler sogar so weit, in ein Zeitungs-Werbeinserat den Passus ... „Ihre Sicherheit muß Ihnen mehr wert sein ...“ usw. einzubauen, nachdem in einer vorherigen Nummer ein Inserat des Immhändlers erschien.

Aber, das Alte muß dem Neuen weichen. Das war immer schon so und wird auch immer so bleiben. Was früher als unannehmbar abgewiesen wurde, gilt heute als selbstverständlich, und alle Motorsportkreise müssen früher oder später feststellen, daß die Imme ihren Weg macht, und daß das hier in einmaliger Form realisierte „neue System“ bestimmt für spätere, noch bessere Konstruktionen sein wird. W. Hofmann-Coburg

Das Allgäu singt:

Mensch, sei heller,
Sei schneller!
Erklimme
mit Imme
das gastliche Haus!
Hört sie den Summer,
entfährt sie dem Schlummer,
breitet besiegelt
die Arme aus ...



GUTER RAT fürs GUTE RAD

Wenn das Bienchen flügellahm wird . . .

Auch die fleißigste Imme kann einmal lahm werden. Eines Tages ist uns, als ziehe sie nicht mehr mit der alten, wohlvertrauten Kraft. Wenn wir es auf normaler Straße bemerken, werden wir stutzig. Wir drehen auf, aber da ist nichts zu wollen. Was ist mit uns los?

Sind wir vielleicht vergeßlich, denkfaul oder schaltau geworden? Oder hören und fühlen wir, daß sie ihre höchste Drehzahl nicht mehr erreicht und unter der 70-km-Grenze bleibt? Wieviel Kilometer sind wir seit der letzten Überholung gefahren? Streikt der Tacho, ist die Kerze schlecht geworden, taugt das Treibstoffgemisch nichts? Ist der Vergaser klar? Wir müssen Ordnung in unsere Gedanken bringen und systematisch vorgehen.

Der Tachometer sollte einer Revision unterzogen werden, wenn das sichere Gefühl vorhanden ist, daß der Motor seine Soll-Leistung erreicht und — auch in bergigem Gelände — einwandfrei durchzieht. Die Genauigkeit des Tachometers kann so überprüft werden, daß man neben einem Gefährt mit einwandfreiem Geschwindigkeitsmesser herfährt und die gemessenen Werte vergleicht. Eine zuverlässige Prüfung geschieht am besten auf der Autobahn oder einer geeigneten Straße in der Weise, daß man eine bestimmte Weglänge durchfährt, die von Kilometersteinen begrenzt ist und dabei die Zeit mit dem Sekundenzeiger einer guten Armbanduhr mißt. Gefühlsmäßige Schätzungen führen auch auf bekannten Strecken sehr oft zu Trugschlüssen.

Wie überall, so gibt es auch in der großen Imme-Familie natürlich phlegmatische NATUREN, die einem Leistungsabfall keine Beachtung schenken und mit der verringerter Leistung ihrer Maschine zufrieden sind. Das Verhalten dieser Dickhäuter ist vielleicht verständlich, denn schließlich leistet die Imme — auch wenn sie etwas „lahm“ wird — noch eine ganze Menge. Die Frage ist nur, wie hoch sich dann der Kerzen- und Benzinerbrauch stellt. Diejenigen Fahrer aber, die ihr Fahrzeug nicht nur als bedürfnislosen Arbeitssklaven betrachten, werden nicht ruhen, bis sie einer Leistungsverminderung auf die Spur gekommen sind.

Eine weitere Ursache für motorischen Leistungsabfall kann die **Auspuffdichtung am Motor** (Asbestschnur) darstellen. Sie kann dadurch beschädigt werden, daß beim Kettenspannen durch Verschieben des Motors die Nutmutter gelöst und nachher nicht wieder angezogen wird, so daß zwischen Motor und Auspuffdichtung ein Abstand entsteht, der ausreicht, um die Dichtung durchbrennen zu lassen. Dies spielt bei der Imme eine große Rolle, weil nämlich der Luftansaugfilter des Vergasers direkt über der Auspuffdichtung sitzt. Bei beschädigter Dichtung werden die verbrannten Gase hier wieder angesaugt.

Daß eine verstellte, oder ungenau eingestellte **Zündung** sich entscheidend auf die Leistung des Motors auswirkt, dürfte jedem klar sein. Es ist zu empfehlen, den Zündmoment zu wählen, der ursprünglich vom Werk eingestellt war und bei 5 mm Vorzündung liegt. Sonst aber sollte man einen anerkannten Fachmann zu Rate ziehen, der zündungstechnische Sachkenntnis besitzt. Mit einem

schlechten Kerzenfunktion wird man fertig, wenn der Abheberkontakt mit einer Feile bearbeitet und die Kerze regeneriert oder erneuert wird. Das erstere sollte nur vom Fachmann mit einer Spezial-Kontaktfeile gemacht werden. Es ist dabei sorgfältig jede Beschmutzung durch Öl usw. zu vermeiden, weil sonst ein starker Abbrand der Kontakte auftritt.

Einen weiteren Ursachenherd für schlechte Leistung kann die **Zylinderdichtung** bilden, die entweder beim Einbauen beschädigt oder im Fahrbetrieb durchgeblasen sein kann. Allerdings gehört dies zu den Seltenheiten und kommt nur vor, wenn nicht von Zeit zu Zeit, insbesondere nach Abnehmen des Zylinders, dessen Befestigungsschrauben auf guten Anzug geprüft werden.

Nicht zuletzt spielt der **Vergasersitz** eine bedeutende Rolle. Er soll 6 Grad zum Zylinder nach vorn geneigt sein, weil im anderen Falle der Motor entweder zu viel oder zu wenig Brennstoff erhält, woraus natürlich Leistungsabfall und Kerzenstörungen erwachsen.

Die Qualität der heutigen **Treibstoffe** spielt eine entscheidende Rolle. Rückstände setzen sich in verstärktem Maße in lebenswichtigen Teilen des Motors und der Auspuffanlage ab. Es ist keine Seltenheit, daß bei Verwendung von minderwertigen Kraftstoffen oder Olen der Auspufftopf verschmutzt ist und zwar bereits nach 1000 bis 2000 km. Daß damit die Zugkraft des Motors nachläßt, ist klar. Dann empfiehlt sich ein Ausbrennen des Einsatzes.

Nicht vergessen, das Auspuffrohr an den Engstellen der Hinterradachse mit einem umgebogenen Draht oben und unten, durchzustößen, den Motor kurz anlaufen zu lassen, damit die Kohlenreste herausgeblasen werden.

Schlechter Treibstoff bringt aber noch mehr Übel mit sich, die die Leistung des Motors beeinträchtigen. Bei der Motordurchsicht einer Imme, die 5000 km absolviert hatte, ergab sich, daß der Auspuffschlitz im Zylinder total verschmutzt war und die Rückstände nur noch eine Öffnung von etwa 1 cm Durchmesser freigelassen hatten. (Es ist dies keine Sondererscheinung der Imme, vielmehr aller Zweitakter.) Der hohe Kerzenverbrauch und die niedrige Leistung der Maschine waren damit einwandfrei erklärt. Durch die Verschmutzung des Auspuffschlitzes konnten die verbrannten Gase und die Rückstände nicht planmäßig ausgespuckt werden — daher die niedrigere Leistung. Der hohe Kerzenverbrauch erklärt sich daraus, daß sich mehr Rückstände als



vorgesehen, infolge des beengten Laufes des Motors auf die Kerze absetzen, und nicht zuletzt infolge der verhältnismäßig hohen Belastung, die durch das gehemmte Abziehen der verbrauchten Stoffe zwangsläufig entstand.

Schließlich darf auch der **Luftfilter** nicht vergessen werden, der in periodisch wiederkehrenden Abständen mit Benzin ausgewaschen und wieder leicht eingelebt werden will.

Bei Leistungsabfall kann dies in der Reihenfolge unternommen werden:

1. Kerze prüfen, auf Wärmewert, Elektrodenabstand usw.
2. Zündung nachsehen lassen, Abheberkontakt durch Feilen blank machen lassen.

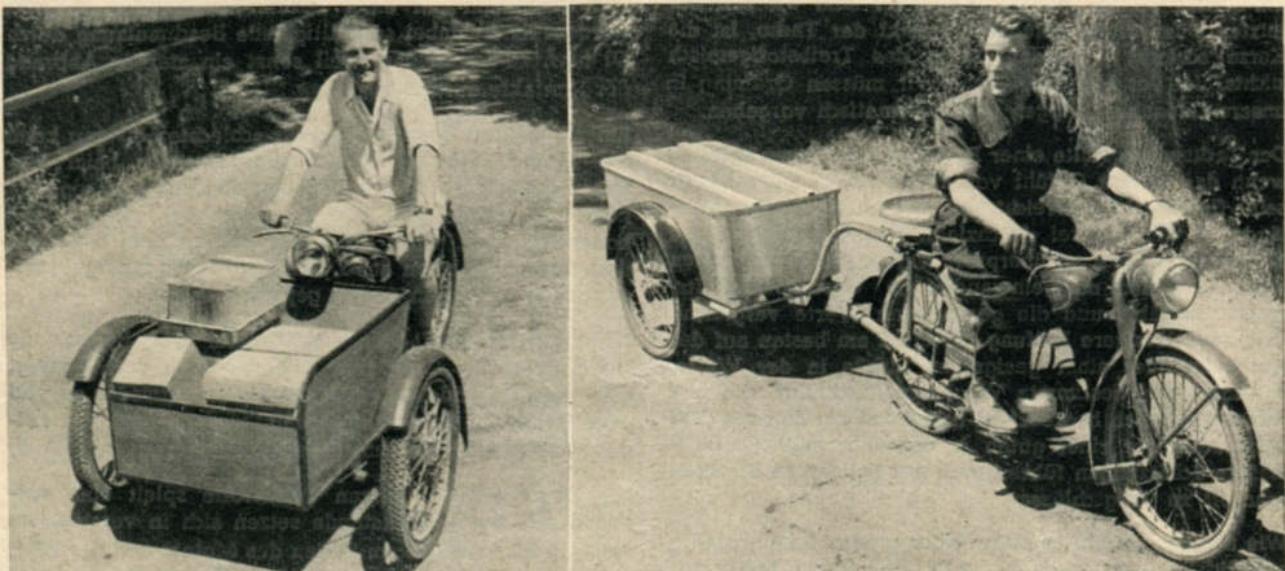
3. Vergaserstellung prüfen, Düse reinigen und Nadelstellung nachsehen.
4. Luftfilter auswaschen und einölen.
5. Auspuffeinsatz reinigen, bzw. ausbrennen.
6. Auspuffdichtung prüfen.
7. Zylinderdichtung untersuchen.
8. Motor-Auspuffschlitz reinigen.

Die Maßnahmen 2, 3, 5, 7 und 8 sollten grundsätzlich nur durch einen Fachmann vorgenommen werden, am besten durch den Riedel-Kundendienst.

Ist man in diesen acht Punkten flink und immer wachsam, so wird man seiner Imme stets rasch wieder auf die Flügel helfen.

W. H. C.

Die Imme bekommt Zuwachs



Die Imme als Dreirad-Lieferkarren, gebaut von der Fa. Walter Komossa, Dortmund, schafft eine ganze Menge.



Der Riedel-Kundendienst wird bezirksweise mit einem Anhänger der Firma Wilhelm Gmöhling & Co., Nürnberg, ausgestellt.



Und für jedermann: das Reserverad an der Imme. Da bringt uns kein Nagel, keine Scherbe auf der Strecke mehr zur Strecke. Preis ab Werk DM 60.—.





Hätten Sie Lust?

Hätten Sie Lust, im Bratenrock Ihres Großvaters spazieren zu fahren oder mit dem Lorgnon die Zeitung zu lesen?

Auch in der Technik gibt es „Bratenröcke“, die man auf 100 Schritt an ihren merkwürdigen Rockschößen erkennt. Eigentlich gehören sie ins Museum oder auf die Bühne. Sie waren glückliche Einfälle von anno dazumal, aber sie werden noch immer spazieren geführt. Inzwischen haben sich Zuschnitt und Stil unseres Lebens gewaltig geändert und jeder, der wirklich mit der Technik lebt, weiß, wie auch in ihr sich vieles wandelt und verjüngt.

Was dächten Sie von einem Münchener, der sich seine „Maß“ mit zwei Henkeln bauen ließe? Entweder wäre er ein alter Tapergreis oder ein ausgesprochener Witzbold, denn bisher sind alle Münchener sehr zufriedene Ein-Henkler.

Und wenn Sie einen Mann erlebten, der stets mit zwei Hörern am Kopf telefonierte, weil er zu einer Drahtverbindung absolut kein Vertrauen hätte? Und wenn Ihnen jemand ein Auto verkaufen wollte, des-

sen Räder, wie bei einem Fahrrad, in einer Gabel steckten, weil plötzlich ein Konstrukteur der Meinung wäre, man müßte den Kraftwagen nach dem Vorbild des alten Zweirades bauen?

Nicht wahr, Sie würden solche Einfälle für Aprilscherze halten oder denken: Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht?

Aber man glaubt nicht, wie begriffsstutzig viele Leute sind. Sie klammern sich an alte überlieferte Vorstellungen, die längst überholt sind, und ziehen die Stirne kraus oder lächeln, wenn ihnen etwas Neues über den Weg läuft, ehe sie darüber nachdenken.

Spaß beiseite: Da ist, zum Beispiel, das Motorrad, das seine Grundform zunächst vom Fahrrad übernahm. Inzwischen haben sich aber ganz andere, sehr hochleistungsfähige Fahrzeuge entwickelt, das Auto und das Flugzeug, die ihre Form seit 50 Jahren einer unerhörten Wandlung unterzogen. Lag es nicht nahe, auch vom Motorrad einmal nach rechts oder links zum Auto und Flugzeug zu schauen und sich zu fragen, welche Elemente man von ihnen übernehmen könnte, um dem alten biederem Radbau frisches Blut zuzuführen, also eine „Transfusion der Ideen“ vorzunehmen?

Da ist zum Beispiel das Problem: Wie hängt man Räder an modernen Fahrzeugen auf? Die Automobilbauer haben



die Räder nicht an Gabeln gesteckt, sondern einseitig aufgehängt. Professor Messerschmitt hat 1927 diesen Gedanken auf den Flugzeugbau übertragen. Als man seine erste Maschine mit dieser Radaufhängung sah, hat man gelacht und gemeckert, aber schließlich hat man in der ganzen Welt die Fahrwerke der immer schwerer werdenden Maschinen genau so nachgebaut.

Norbert Riedel, ein alter Fuchs im Motorradbau, hat — genau so folgerichtig und modern — bewährte Konstruktionsideen von Auto und Flugzeug auf das Motorrad übertragen und die IMME R 100 gebaut.

Bei ihrem Erscheinen erregte sie allgemeines Aufsehen, heute hat sie sich bereits die Welt erobert. Nicht nur in Deutschland, in vielen Ländern Europas und in Übersee laufen 10 000 Immen, deren Fahrsicherheit und Stabilität sich hundertprozentig bewährt haben.

Bei schwierigsten Geländerennen hat sie sogar Maschinen bis zur Klasse der 500 ccm geschlagen.

Die einseitige Radaufhängung hat sich in allen diesen Fällen und in der zehntausendfachen Praxis glänzend bewährt, nicht ein einziges Mal ist ein Schaden an der Radaufhängung aufgetreten.

Aber nun fragen Sie: Warum hat Norbert Riedel diese einseitige Radaufhängung gewählt und auf die herkömmliche Gabel verzichtet?

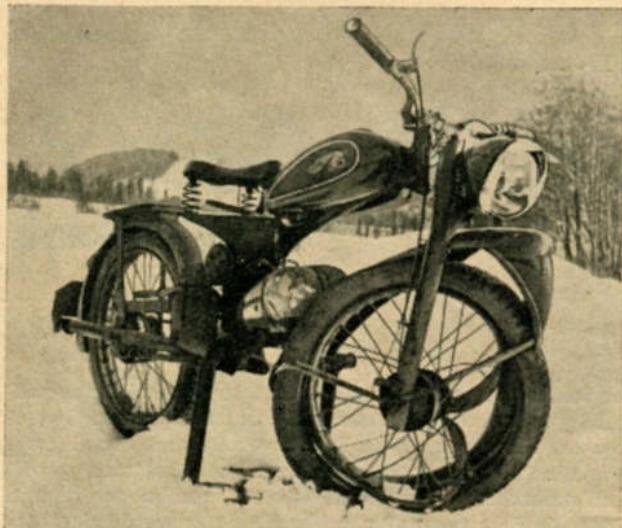
1. Weil er einfach und nicht kompliziert bauen will.
2. Weil bei gleichem Gewicht ein Rohr stabiler ist als zwei.
3. Weil das einseitig aufgehängte Rad sich viel schneller und bequemer wechseln läßt, nämlich: durch Lösen von nur drei Muttern.

Und warum stutzen Sie immer noch? Weil Sie denken, diese Konstruktion sei unzulänglich? Dann wollen wir Ihnen Ihre Stabilität genau erklären:

Statt der Vordergabel dient ein großdimensioniertes Rohr als Träger des Rades. Dieses Rohr ist aus hochwertigem Stahl und hat eine Wandstärke von 2,5 mm. Es ist also ein sehr robustes Rohr. Seine Stabilität ist höher als die einer dünnwandigen Blechgabel. Nehmen Sie ruhig einmal einen Vorschlaghammer, wenn Sie Lust haben, und schlagen Sie damit gegen den Vorderradträger der IMME und gegen die Gabel eines anderen Motorrades dieser Klasse, und Sie werden sehen, daß sich dieses Riedelsche Rohr keinen Millimeter röhrt.

Es ist wiederholt vorgekommen, daß IMME-Fahrer mit hoher Geschwindigkeit von 60 und 70 km verunglückt, z. B. auf parkende Lastwagen aufgefahren sind. Wir haben diese Unfälle fotografieren lassen. Dabei hat sich gezeigt, daß das Trägerrohr niemals bricht, sich höchstens um ein paar Zentimeter nach hinten schiebt. Sie können sich leicht ausmalen, was mit einem Motorrad passiert wäre, dessen Vorderrad in einer verhältnismäßig leichten Gabel aufgehängt ist.

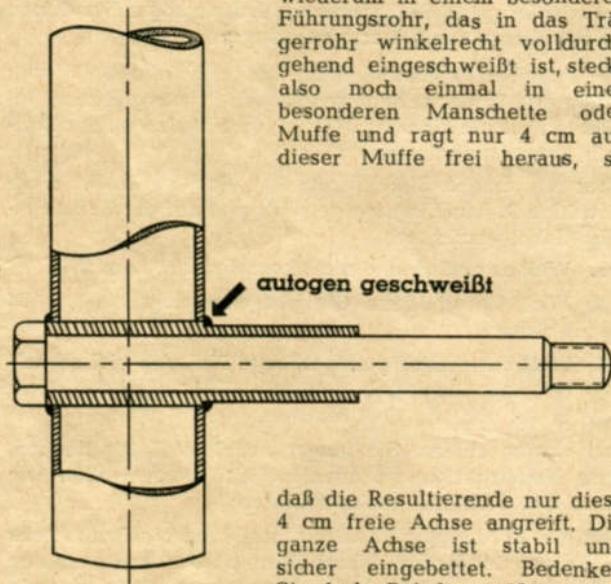
Wie nun ist die Achse des Vorderrades an diesem Rohr befestigt?



Diese Imme fuhr buchstäblich mit 60 km gegen eine Mauer. Ergebnis: der Vorderradträger wurde nur um einige Zentimeter nach hinten gebogen.

Norbert Riedel hat in diese Aufhängung die dreifache Sicherheit hineingepackt. Die 15 mm starke Achse aus hochwertigem Vergütungsstahl geht durch das ganze Trägerrohr hindurch (übrigens wird jede Achse einzeln vor dem Einbau auf Risse genau geprüft. Sie hat eine Mindest-Zugfestigkeit von 8000 kg pro qcm.) Diese Achse steckt

wiederum in einem besonderen Führungsrohr, das in das Trägerrohr winkelrecht volldurchgehend eingeschweißt ist, steckt also noch einmal in einer besonderen Manschette oder Muffe und ragt nur 4 cm aus dieser Muffe frei heraus, so



daß die Resultierende nur diese 4 cm freie Achse angreift. Die ganze Achse ist stabil und sicher eingebettet. Bedenken Sie doch: Bei den größten amerikanischen Landflugzeugen mit

einem Gewicht von 140 to — das entspricht dem Gewicht einer Lokomotive —, bei hohen Lande- und Rollgeschwindigkeiten laufen die Räder genau so auf einer Einstechachse und halten diese ungeheure Beanspruchung aus. Wie gering ist dagegen die Belastung eines IMME-Rades!

Haben Sie noch ein Bedenken? Vielleicht denken Sie, die IMME müßte Schlagseite haben, also auf der einen Hälfte mehr Gewicht als auf der anderen besitzen? Sie fürchten vielleicht, daß man das Rad nicht freihändig fahren kann? Dies ist ein vollendet Irrtum. Die Massen der IMME sind derart gut verteilt, daß nicht nur ein freihändiges Fahren auf glatter Straße, sondern auch über Bahnübergänge und unebenes Gelände ohne weiteres möglich ist. Das Rad spurt genau und hat eine glänzende Straßenlage. Es ist nach der Ansicht aller erfahrenen IMME-Fahrer das ein-

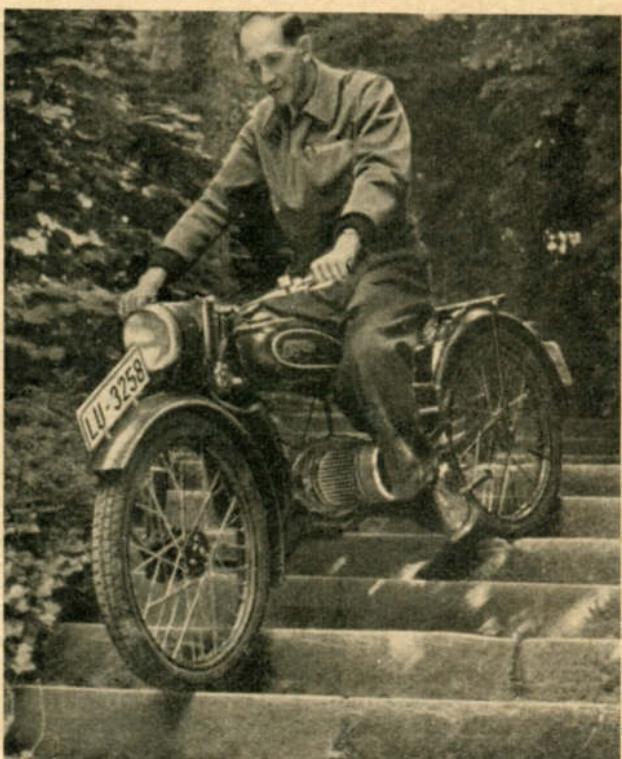
zige Motorrad, mit dem Sie sogar Schlaglöcher in der Kurvenlage sicher ausfahren können. Machen Sie einmal selbst den Versuch, und Sie werden alles dies bestätigt finden.

Und damit sind wir nun schon bei der Bewährung des Rades. Haben Sie einmal erlebt, wie die IMME auf Sportplätzen oder bei großen Veranstaltungen über die tollsten Hindernisse hinwegsetzt oder vom Sprungbrett durch die Luft schwirrt und nach 7,5 m wieder aufsetzt, wunderbar durchfedert und mit hoher Geschwindigkeit weiterstürmt? Haben Sie einmal gesehen, wie man mit der IMME Treppen hinunterfährt oder wie sicher sie sogar über den Eisenbahndamm rollt, Schwelle auf Schwelle nehmend? Dank ihrer Federung und der hohen Stabilität ihrer Radbefestigung kann sie sich solche fast akrobatischen Kunststücke erlauben.

Wir haben die IMME vorführen lassen und auf einer großen Ausstellung den tausend mißtrauischen landwirtschaftlichen Besuchern gezeigt, daß man auf ihr mit 70 km freihändig über einen Bahnübergang mit 4 Gleispaaren fahren kann, die sogar schräg zur Straße verliefen. Davon sprach man im Rheingau noch nach Monaten.

Bei schwierigsten Geländerennen hat sie sogar Maschinen bis zur Klasse der 500 ccm geschlagen. Bei der großen Zuverlässigkeitssfahrt des ADAC 1950 über 1800 km erhielten die IMME-Fahrer den Pokal des ADAC mit goldenem Mannschaftsschild und 4 goldenen Medaillen. Und in Frankreich siegte die IMME bei zwei großen Rennen rings um Paris und Bordeaux und erhielt mehrere hohe Auszeichnungen.

Meinen Sie nun nicht auch, daß die Technik von uns allen verlangt, daß wir ihre Entwicklung mitmachen und uns nicht durch Vorurteile blenden lassen sollten? Wenn eine Konstruktion sich im Fahrzeugbau als so sicher durchgesetzt hat und technisch so verständlich und klar ist, so kann man sich ihr aus Eigensinn nicht verschließen.



In Luzern fährt die Imme auf Treppen spazieren. Das kann sie auch auf allen anderen Treppen.

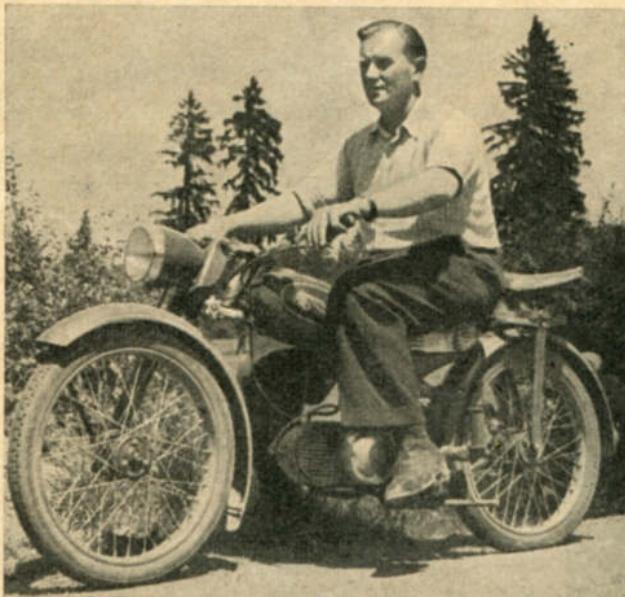
Imker mot.

Als am ersten Juli-Sonntag ganz Immenstadt auf den Beinen war, um seine surrenden Immen auf der 430-km- „Fahrt durch Bayerns Berge“ zu empfangen, als die Fahrer dort eine kurze Pause machten und wieder an den Start gingen, nahm einer der Bildreporter seine Kamera noch einmal vom verkniffenen Zielauge, trat ein paar Schritte näher und sagte: „Was — da fährt einer mit Prothese?“ Die Lederbundhose des Fahrers Nr. 7 war etwas nach oben gerutscht. Ja, es stimmte! Dieser Fahrer, Viktor Söllner, trug eine Beinprothese. Er hatte bereits seit 4 Uhr morgens im Sattel gesessen.

Am Abend erhielt er die goldene Medaille.

Zehn Jahre hatte er an keinem Rennen mehr teilgenommen. Er schien zu resignieren. Im letzten Winter hatte ihm jemand beim Skilauf seinen stählernen Skistock durchs Knie gejagt. Erst einige Wochen trug er die Prothese.

Viktor Söllner ist als Versuchsleiter der Riedel-Motoren ein wahrer Immen-Vater, ein „Imker-mot.“, der sein gan-



zes Leben an die Motoren und besonders an die Motorräder verschenkt hat. Seit 14 Jahren arbeitet er mit Norbert Riedel zusammen, ist ihm wie ein zweites Ich, wie sein treuer Schatten, gefolgt. Er begann mit ihm bei Ardie als Versuchsleiter, ging dann mit zu Victoria, leitete bei Kriegsausbruch die Erprobung der Serienmaschinen durch die Wehrmacht, stürzte sich dann mit auf die Anlasser-Entwicklung für die Turbojäger, half bei der Einführung der Anlasser-Fertigung in den NSU- und Junkers-Werken, bildete Mechaniker für die Frontflughäfen aus und war auf vielen Versuchsröllfeldern der Luftwaffe zu Hause. 1946 begann er mit Riedel die IMME zu bauen und in allen Teilen durchzudenken, zu prüfen und zu verbessern, immer als Praktiker und immer als leidenschaftlicher Motorradsportler, zuerst in Franken, dann in den Allgäuer Bergen. Er war es, der als Erster mit der Imme den 1700 m hohen Grünten erklimm und aus ihr das bergfreudige, zähe, unverwüstliche Fahrzeug machte, das unglaublichen Strecken standhielt.

Als Inhaber des Motorsport-Abzeichens und nun im Besitz einer neuen Goldmedaille schult er die jungen Werksfahrer.

Übrigens ist er von der Imme so besessen, daß er immer noch zu den Solo-fahrern zählt. Dabei ist er ein so freundlicher und gutherziger Mensch, daß eine, auf der soziusfesten Imme festverankerte, Sozia mit ihm großartig durchs Leben rollen würde...

Benzinhähne

Brennstofffilter

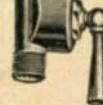
Kühlerablaßhähne

Kompressionshähne

Anschluß-Armaturen

für jedes Fahrzeug und jeden Motor

Die seit über 20 Jahren auf allen Straßen bewährten A-W-Fabrikate liefert



ARMATUREN-WERKE GMBH
FRANKFURT/M.-West 13 - Postfach 1308

Wir liefern in Jahrzehntelang bewährter Qualität:

Fahrersättel für Motorräder
Soziussitze
Schwingsitze

in verschiedenen Ausführungen mit neuartiger Gummikeilfederung, Fußrasten für alle Motorradtypen, Motorfahrrad- und Fahrrad-Sicherheitsschlösser.

Lieferungen erfolgen an den Fach-Großhandel

Siegerländer Fahrzeugteilefabrik
FRANKE & CO. K. G., Siegen i. Westf.

Das Herz der Maschine



Nüral
KOLBEN UND
ZYLINDERKÖPFE

ALUMINIUMWERKE NÜRNBERG G.M.B.H.

