

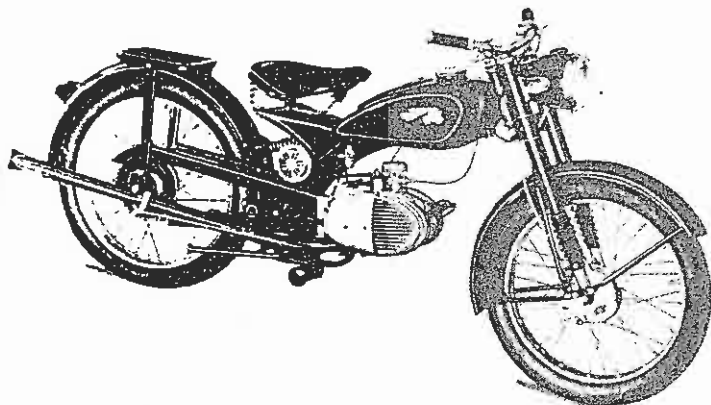
ER IS EEN NIEUWE TWIN VAN IMME DE R.150

DE bezoekers van de motorrijwieltentoonstelling, die van 28 October tot 4 November a.s. in Frankfort aan de Main gehouden wordt, zullen naar alle waarschijnlijkheid kennis kunnen maken met de Imme R-150, een zeer gedistinctieerd uitziend tweecylindertje. De nieuwigheid bezit reeds antecedenten. Het bewijs vormen twee gouden medailles, verdiend in de op 19 Augustus j.l. verreden „Fahrt durch Bayerns Berge” en dat, bijna vanzelfsprekend, in de 200 klasse.

Als u de plaatjes bekijkt, zult u vermoedelijk uitroepen: „Zie je wel, óók Norbert Riedel is onder het juk doorgegaan, want een keurig telescoopvorkje heeft de éénpoot vervangen.” Laten we niet al te voorbarig zijn in onze conclusies, want de Imme R-100 vormt nog altijd het leeuwendeel van de productie. Juist dezer dagen kwam het tienduizendste exemplaar van de band, gepavoiseerd en bekranst gelijk dat op zulk een tijdstip te doen gebruikelijk is. En de zaakwaarnemers zijn lang niet ontevreden. De Riedel-Motoren-A.G. is namelijk in staat gebleken aan haar, uit de vroeger verleende surséance van betaling voortgevloeide financiële verplichtingen te voldoen. Zo schijnt de fundering onder de bijenstal van Immenstadt toch wat hechter te zijn geworden.

Het heeft er anders kwaád uitgezien. En dat kon moeilijk anders. Want hoeveel pennen en hoeveel tongen heeft die originele schepping van ing. Riedel niet in beweging gebracht en hoeveel crediteuren heeft ze al niet kopschuw gemaakt! Zoveel bekijks trok de Bij, die slechts enkele jaren geleden voor het eerst was uitgevloegen, dat onze medewerker „Technicus” haar reeds in het tweede nummer van ons blad (19 October '49) de ereplaats toekende in zijn rubriek Galerie Moderne. En als motto koos hij de uitspraak: „Progress is born of rebellion. The best part of the history of the world has been made by kickers”. Kickers van het formaat van een Riedel raken wel eens 'n zeer been en dan gebeuren er nare dingen.

Rond een begaafd technicus in een jong bedrijf verdringen



De Imme R-150 vertoont ondanks een „normale” voorvork, nog zeer veel gelijkenis met de oorspronkelijke constructie.

zich spoedig handige adviseurs, die het zakendoen wel voor hem zullen opknappen en in al hun ijver een zaak danig topzwaar maken. Een bankroet dreigde, even nadat de aardige Till-scooter was gelanceerd. Enfin, de fabriek draait weer en zal er wel bovenop komen. En een nieuwe Imme maakt haar opwachting. Een Imme, die misschien in de ogen van de revolutionnair een stap terug vertoont. Nietwaar, dat traditionele vorkje (want telescoopvork en steekas noemen we alweer traditie)! Laten we er dan nog even aan herinneren, dat de eenbenige vork, die vanwege dat ene been eigenlijk geen vork meer is, ook al niet nieuw mag heten. Scootersmeden

passen die constructie toe, alle automobielfabrikanten, vliegtuigbouwers.

Afgezien van de voorvork vertoont het geheel nog alle gelijkenis met de R-100, culminerend in de merkwaardige, door de tank grotendeels verborgen „ruggegraat”. Deze gebogen buis fungeert in haar eentje als frame. Motorblok, versnellingsbak en achterwiel vormen samen een zwevende eenheid, 'n soort wip, waarvoor de eenzame framebuis als spil fungeert. Evenals we dat kennen bij de Hulsmann, fungeert een deel van de „achtervork” als uitlaatpijp en knaldemper.

Het behoeft geen betoog, dat een dergelijk veersysteem een constante kettingspanning waarborgt, anderzijds de flexibele en noodzakelijkerwijs ruim bemeten kabels en brandstofleiding op het knikkende motortje aan een geduchte en chronische beproeving onderwerpt.

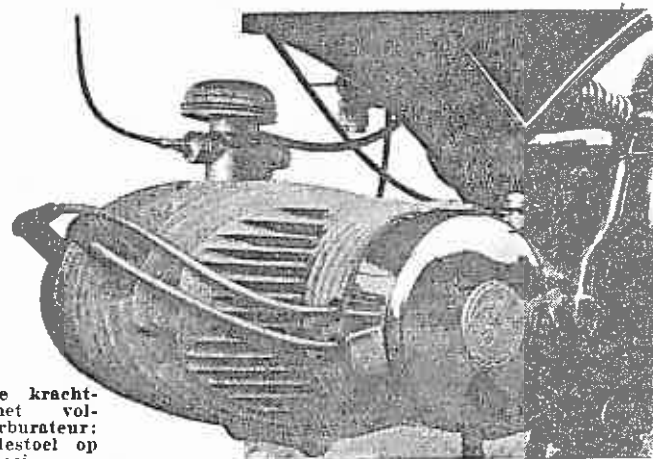
Nog altijd is er het kleine plateau onder het — anatomisch thans zoveel juister gevormde — zadel en daaronder weer de tonnetjesveer, die de capriolen van het achterwiel binnen de perken houdt.

Laten we thans nog even een blik slaan op de horizontaal gelegen krachtbron, aesthetisch al even fraai als technisch belangwekkend. De lichtmetalen cilindervormen met carter en versnellingsbak nog altijd het laatste woord op 't gebied van streamlining.

De inhoud van deze twin bedraagt 148 cc en dat levert bij 5000 omwentelingen 6 pk. Het maximum-toerental is 6500 en als topsnelheid noemt de fabrikant 80—85 km/u. Men verklaart, dat deze dreumes in zijn hoogste versnelling (er zijn er drie, evenals bij de R-100 te bedienen door middel van het draaibare linkerhandvat met vergrendelbare koppelingsgreep) zonder schokschouderen 15 km/u draait. Wie de panterachtige souplesse kent van Scott's Flying Squirrel, van de vooroorlogse 500 cc D.K.W. en van de tegenwoordige Jawa 350, zal zich gans niet verbazen, dat ook een 150 cc tweecylindertweetact tot zeer bijzondere prestaties in staat is. Daarbij worden motortrillingen en passant vrijwel geheel onderdrukt door een geraffineerde uitbalanceringsring. In tegenstelling met de R-100, die de carburateur verbergt, achter een gepolijst stroomlijnscherm, naast de cylinder gemonteerd, prijkt de (valstroom)-carburateur op de krachtbron van de R-150 als een paddenstoel op een paasei. Die staat dus volledig op de tocht.

Deze Imme weegt iets meer dan 80 kg, als de tank met een capaciteit van 11,5 liter geheel gevuld is. De actieradius bedraagt onder deze omstandigheden 400 km.

De Noris-vliegwielmagneet levert ook de energie voor de 25-watt-verlichting.



De kleine krachtbron met volstroomcarburateur: een paddenstoel op Paasei.