



King of Motors – New Imperial Model 11 980ccm Twin 1923

Auch wenn sich das Unternehmen selbst mit dem Titel "King of Motors" schmückte, wurden New Imperials weniger wegen der Motorleistung, sondern eher für ihre Straßenlage gerühmt. Der Ruhm beschränkte sich allerdings auf die Wettbewerbsmaschinen. Die käuflichen Straßenmodelle errangen nie gesteigertes Kaufinteresse, wahrscheinlich, weil sie eher biedere Alltagsdampfer waren, die nur sehr geringe Ähnlichkeit zu den hochgezüchteten Rennern aufwiesen. Schon der Start der Birminghamer Fahrradfirma New Imperial ins Motorradgeschäft ging gründlich in die Hose: vom 500ccm Modell aus dem Jahr 1901 (Motor an der Gabel, über dem Vorderrad befestigt) konnte nicht ein Stück verkauft werden! Erst nach einer längeren Pause sorgte das neue Modell „Light Tourer“ für Absatzzahlen, die der Firma den Fortbestand für die nächsten Jahre sicherte. 1913 wagte man sich erstmals auf die Rennstrecke: bei der TT auf der Isle of Man beschickten die Birminghamer die Senior Klasse (bis 500ccm), es kam aber keine Maschine ins Ziel. Besser lief es in den 20er Jahren in der kleinen Lightklasse bis 250, die New Imperial Maschinen fünfmal

gewinnen konnten, ein Sieg in der 350er Klasse machte das halbe Dutzend voll.

Hier allerdings geht es um nichts „Kleines“, wir hatten vielmehr einen schweren Dampfer vor der Kamera, ein Schlachtschiff mit Beiboot. Das Modell 11 war in den 20er Jahren die schwerste unter eben elf angebotenen New Imperial Maschinen, sie spielte in der Einliterklasse mit und war für Gespannbetrieb ausgelegt. Herzstück ist der bewährte, seitengesteuerte KT Motor von Jap, auch der Rest der Ausstattung war bewährt, aber wenig innovativ – bis hin zum Einschleifen-Diamantrahmen. Woher das mächtige Seitenwagenboot stammt konnte der Besitzer – ein Sammler aus Oberösterreich – leider nicht mehr eruieren, dessen gefederter Rahmen dürfte aber von Bentley & Draper stammen, Hauptlieferant bei New Imperial. Die anderen Anbauteile hat er auf verschiedenen Teilmärkten zusammengetragen: P&H Acetylenbeleuchtung, der bis 60 Meilen reichende Cowex Tachometer oder der eigentlich als Taschenuhr zur Welt gekommene Chronometer sind von der Epoche her stimmig und machen das Gefährt wie damals zur Luxus-kutsche.

Leider konnte das Unternehmen aus Birmingham, das mit einem Monatsoutput von gut 300 Einheiten eher zu den kleineren Herstellern der Vintage-Ära zählte, in den 30er Jahren nicht mehr zulegen, konnte sich aber dennoch lange gegen die starke Konkurrenz wie Norton,

AJS oder BSA behaupten. Ex Ariel Boss Jack Sangster nahm die Marke unter seine Fittiche, um sie seinem Triumph Imperium einzugliedern, was aber auch nichts mehr half: bei Kriegsausbruch war aber dann Ende-Gelände für New Imperial.





