

## 4 kasser rusten jern

✿ og en skinnende Nimbus

**I februar 1934 blev den nye Nimbus for første gang præsenteret for pressen. En moderne 4-cylindret motorcykel, som var udviklet af danskeren P.A.Fisker. Tiden taget i betragtning var der tale om en avanceret motorcykel med overliggende knastaksel og teleskopforgaffel. En helt ny fabrik stod efter mere end et års opbygning klar til at producere den nye maskine. Dertil kom aftaler med forhandlere over det ganske land. En af forhandlerne var Victor Møller på Vestergade i Silkeborg. Det første års produktion blev kun på kun 200 maskiner. Der var stadig nogle børnesygdomme – problemer med ladeanlægget og smøresystemet. Efter nogle ændringer er grunden lagt for en meget holdbar og pålidelig motorcykle. Nimbussen gjorde sig gældende som transportmiddel af såvel personer som varer, men også som transportmiddel for eventyrer som Jørgen Bitsch, Palle Huld og Elith Foss på deres rejser til bl.a. Afrika.**



4 kasser rusten jern fra Narsundby (2004)

4 kasser rustent jern fra Nørresundby (2001)

## ✿ Hjem fra Nørresundby

**Den 20. december 1950. Motorcykelforhandler Sterup Hansen solgte en sort Nimbus Sport med stelnummeret 9.644 i ud af sin butik i Holbæk. Den blev solgt for 4.791 kr. til den nye ejer, der dog måtte betale ekstra 140 kr. fordi han ville have bagsæde på sit nye køretøj.**

**13. oktober 2001 afhentede jeg på en stille villavej i Nørresundby 4 kasser fyldt med skruer og motordeler, 2 hjul, et par skærme og et rustent stel. Delene stammede fra den samme Nimbus, som blev solgt i Holbæk godt 50 år tidligere.**

**Jeg havde i et års tid været på udkig efter en Nimbus til en pris, der var til at betale. Renoverede Nimbusser udbydes til salg for priser, der ofte ligger på den dyre side af 40-50.000 kr. Det var for dyrt for mig, så interessen samlede sig om en maskine, der trængte til en kærlig hånd. Endelig havde jeg fundet den. Ejeren havde skilt motorcyklen ad og havde store planer om renoveringen. Efter 3 år var det stadig ikke blevet til noget. Et bundt pengesedler skiftede ejer. Det samme gjorde de mange metal-dele. Hjertet bankede hele vejen hjem fra Nørresundby, og det kriblede i fingrene for at komme i gang med at samle de mange dele. Ikke et øjeblik strejfede det mig, at der kunne mangle andet end småting blandt de mange dele i kasserne. Karen Marie, min kone, kiggede godt nok meget skeptisk på kasserne og de rustne dele, da jeg ankom. Skulle det nogensinde blive en motorcykel ?**





3 godt læssede i Sverige - yderst til venstre Freddy og Torben (1973)

## ✿ Gammel kærlighed

**Men selv skeptiske bemærkninger fra adskillige venner slog mig ikke ud. I de efterfølgende uger og måneder blev alle dele slebet og pudset i kælderen. Jeg kunne genkende selv de mindste skruer og huske hvor på motorcyklen de havde siddet.. Sagen er den, at jeg som 18 årig havde taget kørekort på en Nimbus med sidevogn hos Hagedorn i Haderslev. Som 19-årig havde jeg fået min egen Nimbus. Dengang var det ikke særlig moderne at køre Nimbus. Men hele min barndom havde far stolt fortalt om hans tid i militæret. På kassernen i Haderslev havde været motorcykelordonnans og i 1951 og 52 håndteret en Nimbus i al slags vejr. Det var blevet til mange drabelige historier og mange kig i fotoalbummet fra dengang. Nimbus-motorcyklen stod for mig som noget ganske særligt. Og den var billig. 1.500 kr. kostede min første Nimbus i køreklar stand. Senere fandt jeg en sidevogn til 500 kr., og jeg havde jordens dejligste køretøj. Sammen med 2 kammerater, Freddy og Torben, der også havde hver sin Nimbus, kørte vi Danmark og Sverige tyndt. Alle reparationer, vi kunne magte, klarede vi selv. Der var kun få dele, vi ikke havde haft skilt ad og samlet igen.**

**Vi var meget inspireret af vores venskab med en ældre herre fra Haderslev. Hans navn var Boilesen, og han havde i sine unge dage kørt motorløb på Nimbus. Han kørte trods sin høje alder på landsdelens mest velholdte Nimbus fra 1936.**

**Senere blev det til yderligere en Nimbus, inden den, som for så mange andre, blev solgt, da der kom børn i familien. Inden da havde jeg i slutningen af 70erne eksperimenteret med at bygge en Renault 4 L motor ind i det gamle Nimbusstel. Det gik fint, men fik en hurtig ende, da jeg en dag mødte en motorcykelbetjent, som ikke troede på, at de sidste Nimbus-modeller var monteret med vandkølet motor !!**





Torben kører halm hjem i høsten - på skolen hvor Cookie arbejdede (1973)

## ✿ Jagt på reservedele

**En stor del af de 1682 enkeltdele, som en Nimbus består af, var i kasserne. Godt nok ikke alle dele i brugbar stand, men pyt – der var vel folk, som ville sælge mig de nødvendige dele billigt. Stumpemarkedet i Herning stod lige for døren og en hel lørdag gik jagten på de manglende dele i de mange boder i Herninghallerne. Jeg kløede mig mange gange i nakken eftersom kun de dele, som jeg i forvejen havde, lå til salg på bordene. Jeg måtte erkende, at det tilsyneladende er det de samme dele, som slides for alle ejere.**

**Nimbussen blev fremstillet i 12.715 eksemplarer, og 3.647 af dem kører endnu – ja faktisk er Nimbus det motorcykelmærke, der går 7. flest af i Danmark.. I mange større danske byer er Nimbus-ejere fundet sammen og har dannet en lokal Nimbus-klub. Sådan også i Silkeborg, hvor godt 60 medlemmer med hver deres motorcykle er medlem af klubben. Det var derfor let at få gode råd om, hvem der kunne bore cylindrene op, udskifte lejer, skaffe nye plejlstænger og stempler, renovere topstykke og dynamo. Alle kender en, der kender en. Nogle dele produceres sågar igen som nye dele, men ikke helt til de priser jeg havde håbet på.**





Far på Nimbus ved militæret i Haderslev (1952)

## ✿ Vinter i kældere

**Langsomt, men sikkert blev motoren samlet. Julegaverne fra familien blev dette år et nyt udstødningsrør og bremse- og koblingskabler. Det blev forår, hjulene fik nye lejer og der blev trukket nyt ledninger til strøm. Stellet blev lakeret i den oprindelige sorte farve, som jeg havde fundet indvendigt i kronrøret. Det er et af de få steder, hvor den originale lak som regel får lov at blive siddende. Skærme og tank blev forsynet med flotte stafferinger. Delene blev styk for styk samlet. Ugerne gik. Jeg kunne ikke hurtigt nok komme fra arbejde, før jeg var i kælderen sammen med maskindele og værktøj. Midt på sommeren var den færdig. Flot og skinnende stod den i kælderen. Jeg kunne næsten ikke vente på, at få den op i fri luft. Med hjælp fra 5 stærke mænd og kvinder fik vi den op af den lille kældertrappe og frem i sollyset.**

## ✿ Den første lyd

**Rystende hældte jeg benzin på tanken, kobledede batteriet til, trådte et par aanae på kick-starteren for at få olien lidt rundt. Satte tændingaen på – oa**

... så det spark. Wroom ! Den startede i en røgsky, men efter en finjustering af tændingen gik den som en drøm. Rolig og med den typiske klaprende lyd af de frie ventiler. Det tog kun nogle få uger at få tid på synshallen. Stolt så jeg til, at den motorsagkyndige kritisk kontrollerede bremsen, lys og styretøj, for til sidst at tage sig en prøvetur. Der kunne umuligt være noget galt efter de mange timers arbejde. Men jo. Han bemærkede, at der skulle et katteøjje på bagskærmen, og så var der lidt luft i baghjulet!! Nå, men det kunne bestemt ikke slå en Nimbusejer ud. Solen skinnede, og jeg nød turen hjem. Nu var jeg for alvor kørende.

### Igen på landevejen

Den gamle motorcykle fra 1950 ruller nu igen på landevejen. Vi er næsten lige gamle – motorcyklen og jeg. Karen Maries skepsis over bunken af gammelt jern er forsvundet i takt med, at de blev forvandlet til en skinnende Nimbus. Hun har endda hjulpet med en del af udgifterne undervejs. Hun har været passager på den første forsigtige tur – og omtaler nu køretøjet med passende respekt. Vi er forsigtigt begyndt at tale om en længere tur sydpå til sommer. Og lad os nu se, om ikke det lykkes.



Nu med sidevogn (2007)

✿ Fakta om Nimbus

**P A Fisker og H.M.Nielsen producerede deres første støvsuger i 1910 i deres fælles firma Fisker og Nielsen.**

**I 1918 var den første prøvemotorcykel klar under navnet "Nimbus" Den fik øgenavnet Kakkelovnsrøret på grund af den karakteristiske tank, der var en del af stellet.**

**I 1919 var motorcyklen klar til at komme på gaden og der blev i perioden 1919 til 1928 fremstillet i alt 1252 kakkelovnsrør, hvoraf kun få eksemplarer endnu eksisterer.**

**I 1932 fik sønnen Anders Fisker eksamen fra Polyteknisk Lærestanstalt og kom med i virksomhedens produktudvikling. En af hans planer var den "nye" Nimbus.**

**I 1934 stod den klar. Den nye model var forsynet med en 750 cc motor med 4 cylindre på række i et pladejernsstel. Motoren var forsynet med overliggende knastaksel og overførte de maksimale 23 HK til baghjulet via kardantæk. Alt i alt en meget moderne konstruktion, der bortset fra mindre forbedringer af bl.a. forgaffel og bremsesystem forblev uændret i hele perioden.**

**Den nye Nimbus fik hurtigt øgenavnet "Humlebien" på grund af den karakteristiske lyd.**

**Fra 1934 til det sidste eksemplar rullede ud af fabrikken i 1959 blev der i alt fremstillet 12.715 eksemplarer. Det høje tal skyldtes ikke mindst at politi, militær og postvæsen aftog et anseligt antal.**

**Efter at produktionen af motorcykler stoppede, koncentrerede virksomheden sig udelukkende om at producere den nok så kendte Nilfisk støvsuger**

**I dag er firmaet Fisker og Nielsen solgt til NKT og hedder Nilfisk Advance.**





Frokost i det grønne mellem Middelfart og Ringe - Karen Marie (2008)

## ✿ Nimbus i Silkeborg

**I Silkeborg blev den første nye Nimbus solgt fra Victor Møllers Sanitets Støbegodslager i Vestergade nr. 16 d. 31. juli 1934.**

**I 1939 overtager Henry Hansen A/S "Autogården", Vestergade 79 forhandlingen af Nimbussen.**

**Den beholder han frem til 1946, hvor motorcyklen fremover kunne købes hos O. Thomsen & Co, Frederiksberggade 30. En overgang betegnedes O. Thomsens værksted "Nimbusgården".**

**I alt blev der via forhandlere i Silkeborg solgt 131 nye Nimbusser mellem 1934 og 1956. Ofte til malermestre, smede- og blikkenslagermestre, der med påmonteret varesidevogn fik et stabilt transportmiddel til deres forretning.**

**Det var indtil for ganske få år stadig muligt at få sin Nimbus repareret hos Oskar Thomsen på hans og sønnens værksted i Virklund.**