



HISTORIEN OM NIMBUS af Ib Sejersen, Effektivitet,

Et kapitel af dansk industris historie

Nilfisk-Advance er i dag en global virksomhed, der markedsfører sig succesfuldt inden for professionelle rengøringsmaskiner. Da det gik op for "den gamle redacteur", at de fleste i dag har glemt historien bag Nilfisk støvsugeren og – ikke mindst – den danske motorcykel Nimbus, gik han på nettet og sammenstykkede et epos om en meget vigtig del af dansk industris historie.

FRA NILFISK TIL NIMBUS

Historien om Nimbus begynder på gaden i København i 1917. Fabrikant P.A. Fisker har fået øje på en af tidens populære motorcykler, men syntes, den ligner en trædecykel med motor. Han er sikker på, at sådan en kan laves langt bedre og gribes af tanken om selv at udvikle en motorcykel. P.A. Fisker ejer firmaet Fisker og Nielsen og har allerede én gang haft stor succes med en af sine konstruktioner nemlig den første støvsuger i Europa, Nilfisken

Han arbejder ihærdigt med at udvikle motorcyklen og i slutningen af 1918 kan prototypen prøvekøres. Godt tilfreds med konstruktionen, beslutter P.A. Fisker sig for at sætte sin motorcykel i produktion. Den har en motor på 750 cm³ og 4 cylindre på række. Og så har den kardantræk i stedet for den almindelige kæde. P.A. Fisker kalder sin motorcykel for Nimbus, der betyder berømmelse eller stråleglans, det er et velklingende navn, der kan bruges internationalt i reklamerne.

LATTEREN FORSTUMMER

Nimbussens kraftfulde motor og fjedrene

bagstel vinder stor anerkendelse for at være teknisk fremskridt, men det ærgrer P.A. Fisker, at mange griner af nimbussen og kalder den for kakkelovnsrøret på grund af den rørformede benzintank. Grinebiderne bliver dog efterhånden tavse, da Fisker sejrer i flere europæiske motorløb med sit kakkelovnsrør, som trods sit øgenavn får ry som en stærk og solid maskine.

Tyngende afgifter og den begyndende økonomiske krise forhindrer desværre, at P. A. Fisker får solget rigtigt i gang. I 1928 tvinges man til at standse produktionen, efter kun at have produceret små 1300 eksemplarer af den første Nimbus.

TRENDSÆTTEREN NIMBUS

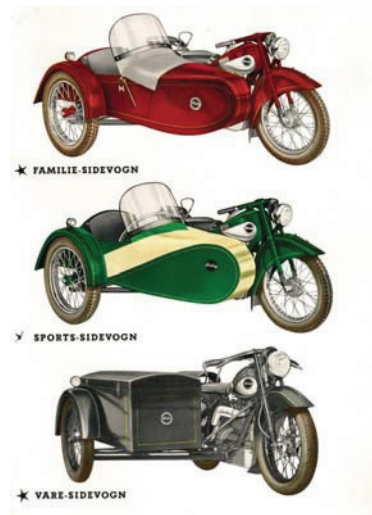
Trods den fortsatte krise i 1930'erne er dette årtiet, hvor verden – og hermed også Danmark – blev motoriseret, og P.A. Fisker, der ikke har glemt kakkelovnsrøret, så muligheden for at genoptage produktionen. Da hans 24 årige søn Anders kommer hjem som færdiguddannet civilingeniør, medbringer han skitserne til en helt ny motor, og far og søn beslutter at konstruere en helt ny Nimbus og to år senere ser et nyt design dagens lys. Den nye cykel har ligesom forgængeren 4 cylindre og kardantræk, men især motorkonstruktionen og den nye teleskopforgaffel er banebrydende opfindelser, der bliver standard på motorcykler over alt i verden.

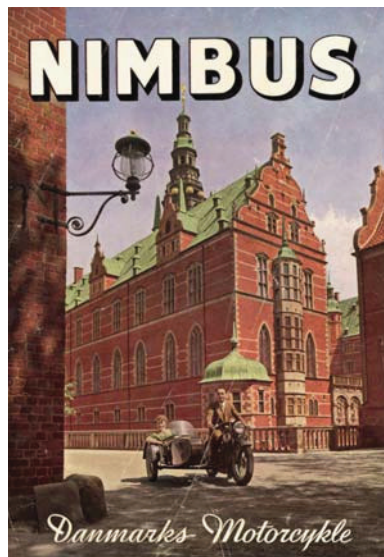
Allerede i sommeren 1934 får den første private kunde sin nimbus motorcykel leveret. Han må betale 1850 kr. kontant inklusiv

pumpe og værktøj. Ordrebøgerne er fulde og snart udvides produktionen. Fabrikken kan i 1935 producere op til 1000 nimbusser om året, som på den tid er et ganske imponerende antal.

Sønnen og medkonstruktøren Anders Fisker bliver daglig leder af Nimbus-produktionen. Den nye maskine slår sit navn fast i motorcyklernes verden. Den er formidabel let at køre og med 4 cylindre og kardantræk kan nimbussen komme frem hvor mange konkurrenter må give op. Fabrikens prøvemester Josef Kock vinder mange sejre i løbene, hvilket har stor reklameværdi for P.A. Fisker. Han bruger derfor den populære sportsstjerne og vovehals som frontfigur i sin markedsføring.

Den nye Nimbus får megen positiv omtale i medierne, da skuespillerne Elith Foss og Palle Huld i sidste halvdel af 1930'erne





foretog flere spektakulære rejser i Europa og Asien på den danske motorcykel.

NIMBUS I KRIG

Nimbus-produktion var baseret på kvalitet og håndværk. Hovedparten af arbejderne er klejnsmede og værktøjsmagere, der fremstiller motorcyklerne i serier på 25 eller 50 stk. De små serier betyder at de 2 konstruktører løbende kan tilpasse og forbedre Nimbusen. P.A. Fisker bruger mange kræfter på at opbygge et effektivt landsdækkende forhandlernet.

I 1939 nærmer krigen sig og regeringen bevilger med kort varsel 50 millioner kroner til motorisering af den danske hær. Hæren indkøber blandt andet Nimbus motorcykler og påmonterer maskinkanoner for at have mobile og slagkraftige enheder til at nedkæmpe fjendtligt panser. Da tyskerne invaderer Danmark er Nimbusen derfor med i forreste linje. I løbet af de 4 timers lange træfninger ved grænsen den 9. april sætter motoriserede danske enheder 12 tyske panservogne og 3 tanks ud af spillet.

Under besættelsen er det svært for Fisker og Nielsen at skaffe råvarer og motorcykel produktionen må gå ned på et lavere blus. To tredjedele af arbejdsstyrken forlader fabrikken og arbejdstiden nedsættes fra 48 til 33 timer om ugen. P.A. Fisker producerer kun omkring 600 nimbusser i hele besættelsestiden. Benzinrationering ændrer gadebilledet og mange køretøjer klodses op. Enkelte får monteret gasgeneratorer. Da krigen slutter, står P.A. Fisker ikke med planer om nye produkter. Han vil forsøge at genvinde så meget som muligt af det der er gået tabt under krigen.

Men snart står virksomheden over for efterkrigstidens problemer med valutare-

striktioner og tyngede afgifter. Nimbusen bliver for dyr og P.A. Fisker er langt fra at nå sit mål: at producere og sælge mindst 1000 motorcykler om året, og man bliver mere og mere afhængig af statens bestillinger.

SCOOTEREN BLEV BEGYNDELSEN TIL ENDEN

I begyndelsen af 1950 kommer der nye strømninger fra udlandet inden for motorcykel konstruktion. De udenlandske producenter har en mere effektiv produktion og deres motorcykler er billigere og mere moderniserede. Den smarte italienske Vespa scooter koster i 1955, kun 4000 kr. hvor imod en nimbus koster næsten 7000 kr. Nimbusens stive bagstel og åbne ventilsystem er blevet gammeldags. Den bliver af mange betragtet som en maskine for gamle mænd og kaldt fladjærnsfræsere eller husmandstraktoren.

SNART ER HØRSHOLM MOTORVEJEN FÆRDIG.

Danmarks første motorvej. Folk begynder at pendle mellem hjem og arbejde, og Nimbusen er ikke længere familiens fortrukne transportmiddel. I slutningen af 50'erne er

den næsten umuligt at sælge og Fisker og Nielsen skærer kraftigt ned på produktionen. Da Anders Fisker kort efter trækker sig tilbage på grund af sygdom, mister fabrikken den daglige leder og centrale drivkraft. I maj 1959 er det slut. Fabrikken meddeler, at den på grund af svigtende afsætning må indstille produktionen. Et kapitel på mere end 40 år af dansk industris historie er forbi.

FIRE TUSINDE PÅ PLADER ENDNU

I dag er Nimbusen først og fremmest et klenodie for motorcykelentusiaster. Mellem tre og fire tusinde af de gamle maskiner har stadig nummerplader på; og Nimbus overgår hermed såvel easy rideren Harley Davidson som alle de japanske og engelske mærker blandt veterancyklerne. Og noget tyder på, at man stadig kan finde gamle eksemplarer i lader og hønsehuse, idet antallet af indregistrerede maskiner ikke er faldende men tvært imod stigende med næste 100 om året.

Ganske godt for en motorcykel, der stoppede med at blive produceret for 50 år siden.



Nimbus årgang 1934
(billedet venligst udlånt af Bent Pedersen, Nimbusklubben på Als)