



De absolut første Nimbus motorcykler blev leveret uden varmeskjold over udstødningsmanifolden. Men ret hurtigt var man ude med et skjold, der beskyttede mod varmen, og som samtidig sikrede, at bukser og ben ikke blev forbrændte.



Helt i stil med resten af stelkonstruktionen, blev også bagsædepassagerens holdebjølle fremstillet af fladstål. Men da den var ubehagelig at holde på, sad den kun på de første 250 maskiner.

hvor de også indførte det i deres biler. Samtidig flyttede man på Toyota bilerne tændingsanlægget ud til enden af knastakslen - præcist som man havde gjort det på Nimbus for over 50 år siden. Hos Toyota mente man, at man virkelig havde den teknologiske førertrøje på, og man gjorde et meget stort nummer ud af at fortælle det. I datidens aviser og bilmagasiner kunne man læse om Toyota og al dens moderne teknologi, som man selv i al ubeskedenhed og uvidenhed kaldte det. Ja - selv gruppen TV 2 sang en hyldestsang til mærket med titlen, Fantastiske Toyota.

Nyhederne på Nimbus var flere endnu, og her er det også på plads at nævne, at tændingsanlægget havde automatisk tændingsregulering. Dengang var det i sig selv noget revolutionerende, for på det tidspunkt, var den slags stor set ukendt. Eksempelvis skulle man helt op i tresserne før håndtaget for manuel tændingsregulering, forsvandt fra styret på de britiske motorcykler.

Den mest underkendte motorcykel

En virkelig genialitet var, at man havde placeret en såkaldt kontroller, eller lyskasse om man vil, under pladestyret. Det stod i forbindelse med venstre håndtag. Denne lyskasse var formentlig et af verdens første integrerede kredsløb. Her havde man fire muligheder. Blot ved at dreje på håndtaget, drejede man en tromle med indstøbte messingfelter, som derved kom i forbindelse med et antal kobberflige, som derved sørgede for at skabe forbindelse og skabe forbindelse til for- og baglygte. Var håndtaget drejet helt tilbage, var lyset slukket, i anden stilling kom der parkeringslys på, i tredje stilling nærlys og i fjerde og sidste stilling, kom der langt lys på.

Et andet særkende for Nimbus, som man så godt som aldrig finder på andre motorcykler, er den helt specielle placering af stativbenet. Det er nemlig placeret med en helt fantastisk og forbløffende matematisk præcision. I praksis kan motorcyklen aldrig få overbalance. Afmonterer man forhjulet, tipper den ikke forover, og sætter man forhjulet på igen, og afmonterer baghjul og kardan, vælter motorcyklen stadig ikke, men derimod forbliver den stående på det ene tilbageværende hjul og stativbenet.

Tydeligvis har konstruktøren af Nimbus motorcyklen, Anders Fisker, søgt efter de bedste og mest logiske løsninger. At der ingen kæder er i motoren, er i sig selv en teknisk landevinding. En firetaksmotor uden kæder af nogen art, er og bliver en sjældenhed - selv i dag. Anders Fiskers genialitet bestod i al enkelthed i, at han forsynede krumtappens forreste ende med et vinkeltandhjul, som var i indgreb med et tilsvarende tandhjul i dynamoakslens nederste del. I den øverste ende af dynamoakslens var der endnu et tandhjul, som var i indgreb med knastakslens tandhjul, og voila - ingen kæder. For at gøre det endnu mere smart blev dynamoakslens forlænget og det betød, at den samtidig også trak oliepumpen. Ved at placere den kombinerede strømfordeler og tændspole i én enhed for enden af knastakslens,