

slap man for at have en separat aksel til at trække strømfordeleren.

Et andet særkende er, at krumtappen er forsat fire grader i forhold til motorens langsgående midterlinje. Grunden var den enkle, at sliddet på stempler og cylindervægge er størst i den side hvor vinklen mellem krumtap, plejlstang og stempel i forbrændingstakten giver den største påvirkning. Blot ved at forsætte krumtappen fire grader, opnåede man mindre påvirkninger og slid på cylindervæggene.

Kæmpedynamo på 70 Watt

Den Nimbus, som Ben Geutskens ejer, blev som alle de andre i sin tid kaldt ind på fabrikken eller til den lokale forhandler for at få udskiftet trekuldynamo og få monteret den nye type krumtap og oliepumpe. Forskellen fra trekuldynamo til en konventionel dynamo med to kul og et relæ med indbygget spændingsregulering var til at føle på, for her var tale om et spring i den rigtige retning. Konstruktøren, Anders Fisker, var levende interesseret i, hvad de andre motorcykelfabrikker kunne frembringe af nyheder. Den første weekend i marts 1936 besøgte han den store motorcykeludstilling i Berlin i det nazistiske Tyskland. Journalist Kaj Otting fra B.T. skrev den 9. marts 1936 bl.a.:

"Vi har bedt den unge, fremragende Motorkonstruktør Ingeniør, cand. polyt. Anders Fisker om at fortælle B.T.'s Læsere lidt om de sidste tekniske Fremskridt i det 3. Rige.

Var der nogle særlig opsigtsvækkende Nykonstruktioner?

-Ja, den nye 500 cm³ to cylindrede BMW var en helt ny Type, og denne Model er bygget over Verdensrekordkøreren Ernst Hennes og hans kammerats berømte Sejrsmaskiner fra Seksdagesløbene, hvor Nykonstruktionerne har bestaaet deres Prøve, og hvor de har hjemført Sejren til Tyskland de sidste to Aar i Træk. Den nye Maskine har Rørramme (for første Gang i BMW's Historie) og Teleskopforgaffel.

-Ja, men det har den nye Nimbus da haft lige fra Starten?

-Ganske rigtigt; men vi var også de første! Saa den nye BMW er forsynet med Fodgear, og Motoren har dobbelt Kamaksel for at faa saa korte Stødstænger som vel muligt, en rundtløbende Kæde trækker Dynamo.

Det er bemærkelsesværdigt, at alle Sportsmodellerne paa Udstillingen var forsynet med Batteri-Tænding og naturligvis med 14 Millimeter Tændrør; endvidere er man overalt gaaet over til de saakaldte Kæmpedynamoer. Før var de paa 35 Watt, nu ligger de helt oppe paa 70-75 Watt; men ogsaa paa disse Felter har vi været i Spidsen herhjemme for Nimbus Vedkommende, og saa er vore Dynamoer spændingsregulerende - noget, der for Eksempel slet ikke er Standard for de engelske Maskiner.

-Var der ikke andre Nyheder af Betydning end den nye BMW?

-Ærligt talt Nej. Det ser ud, som om Fabrikkerne holder igen med det eksperimentale for at afskrive de sidste store, nye



Et andet særkende for de helt gamle Nimbus motorcykler er den stive kardanaksel og den ene bolt til kronhjulsdækslet. Den stive kardan holdt sig dog helt indtil 1936, inden den blev afløst af en kardan med gummi afjedring i begge ender.

Maskinanlæg for den forøgede Fabrikation. Men den knivskarpe Konkurrence mellem Mærkerne og Fabrikkerne bringer sensationelt Nyt i det kommende eller de kommende Aar, og vær sikker paa, at den tekniske Motorcykel-Sensation kommer Syd fra, naar den kommer!"

Under den store motorcykeludstilling i Tyskland var Anders Fisker blevet forvisset om, at Nimbus motorcyklen var med helt fremme på den teknologiske front. Alligevel kan man ud fra interviewet forstå, at Anders Fisker alligevel har været lidt imponeret af den BMW, der omtales. Der er tale om R5 modellen, som blev lanceret i 1936. Den var udstyret med en to cylindret, topventilet boksermotor på 494 cm³, som ydede 24 hk ved 5.800 omdr./min. I 1936 forlod BMW de pressede stelrammer og gik over til rørrammer, og der blev monteret fodgear. Han kunne også se, at tiden var ved at rinde ud for håndgearet, og udstillingen har formentlig bekræftet ham i den antagelse, for allerede den 20. oktober 1936 lancerer man fodgear på Nimbus Sport. Den engelske motorcykelindustri har slet ikke imponeret Anders Fisker, og han påpeger, at man endnu ikke har spændingsregulerede dynamoer. Det var de tyske cykler, der efter hans mening ville blive direkte konkurrenter til Nimbus. Anders Fiskers profeti skulle komme til at gå i opfyldelse med knapt tyve års forsinkelse, og i form af de små to- og firetaktere, der holdt deres indtog i halvtredserne.

Et ufrivilligt teknisk tilbageskridt

At lave en tryksmurt motor i 1934, var et teknologisk tigerspring ind i fremtiden. Men der var flere problemer. Datidens olie var ikke god, og slet ikke velegnet til tryksmøring. Yderligere var pumpen ikke så kraftigt dimensioneret, at den kunne presse tilstrækkeligt store mængder olie ud i gearkassen som ligeledes var tryksmurt. Så alt i alt var overgangen fra en tryksmurt motor til en stænksmurt

motor reelt en tilbagegang. I dag vil man nok også hævde, at en så stor og kraftig motorcykel, som en Nimbus reelt er underdimensioneret hvad angår de kun 150 millimeter store bremsetromler for og bag. Men man skal huske på, at det kun var omkring fem år siden, der for første gang kom bremsere på forhjulet på Indian motorcyklerne, som på det tidspunkt var en af verdens største motorcykelfabrikker. Nogle tidssvarende biler havde overhovedet ikke bremsere på forhjulene, men kun bremsere på baghjulene. Kraftige bremsere på forhjulet var generelt bandlyst og ikke god latin. Selv da undertegnede tog motorcykelkørekort i 1973, blev jeg, og de andre på holdet behørigt belært om, hvor farlige forbremserne var, og at bagbremserne var en motorcykels hovedbremse. Dog gik der kun få år, før man også hos Fisker & Nielsen til fulde blev klar over at små bremsere ikke var god latin, og herefter kom der store 180 millimeter fuldnavsbremser på både for- og bag-



Først da Ben Geutskens fyldte 50, fik han kørekort til motorcykel.