

JP **KAJAK 1915-1928**

Uagtet at fabrikant Carl Jacobsen producerede Kajak-motorcykler i en årrække, i et ukendt antal, på sit værksted i Willemoesgade 11 i København, har det været en vanskelig sag at spore maskinens historie. Carl Jacobsen var cykel-smed og -forhandler, og navnet »Kajak« er forbogstaverne fra hans eget navn, lettere ændret.

Kajak'en blev – så vidt vides – produceret både som et-cylindret og to-cylindret, og fabrikanten kørte selv en af sine maskiner i Skagensløbet 1915. Den var fremstillet af hjemkøbte, udenlandske dele.

Børge Kaa havde i sine omfattende samlinger, som desværre kom på amerikanske hænder i 80'erne, en to-cylindret Kajak-motor med friktionsgear.

N **NIMBUS 1918-1960**

Nimbus betyder glorie eller stråleglans. Navnet står også for den største og mest spændende produktion af danske motorcykler indtil videre. I et samlet antal på ca. 14.000, fordelt på 1.252 af model »Kakkellovnsrør« produceret fra sent 1918 til engang i 1928. Produceret er måske for meget sagt, for der blev ikke lavet flere dele efter 1926, hvor man fortsatte med at samle nye maskiner af reservedelene frem til 1928, i alt godt 200 stk.

I 1934 blev produktionen genoptaget med den nye »Humlebi« -model, som blev produceret frem til omkring 1960 i et antal på lidt over 13.000 maskiner.

De første modeller var 4-cylindrede med løse cylindre og en volumen på 746 ccm. Stellet var affjedret, og den havde kardantræk. I 1934 var der tale om en helt nykonstrueret motor, som havde samlet motorblok. Stellet var af fladstål, og maskinen havde verdens første teleskopforgaffel – og stadigvæk kardantræk.

Det antages, at der er indregistreret lidt over 4.000 Nimbus Motorcykler i Danmark, og tallet er svagt stigende. I øvrigt i antal kun overgået af de fire store japanske mærker og den østtyske MZ Bag maskinen stod fabrikant P.A. Fisker, født i Skalmstrup ved Randers den 18. august 1875. Han arbejdede først ved landbruget men fik en læreruddannelse på Gedved Seminarium ved Horsens, før han skiftede over til en helt ny uddannelse på Lærestalten for Elektronik og



Fabrikant P.A. Fisker foto-
graferet omkring 1925.



Den 8. juni 1937 slog denne trio med Kai Otting, Chr. Jørgensen og Joseph Koch rekorden fra Paris til Kruså. De brugte 15 timer og 8 minutter.

Elektroteknik i København. Herefter fulgte en rejse rundt i verden, bl.a. tre år i USA, inden han i februar 1906 – efter et års yderligere ansættelse hos Thomas B. Triege i Odense – startede for sig selv i en baggård til Vesterbrogade 80 i København. Her begyndte han med at lave elektromotorer. Efter nogle flytterier for at skaffe mere plads begyndte han i 1909 at bygge de støvsugere, som var det første spinkle grundlag for Nilfisk-produktionen, som er en af de mest kendte danske varer over faktisk hele verden. Ud fra tesen; »Hold omkostningerne nede og dine egne konstruktioner oppe« blev hans virksomhed, »Fisker & Nielsen A/S på Frederiksberg, et særdeles velfunderet foretagende, som P.A. Fisker kunne glæde sig over lige til sin død, 101 år gammel.

Den Nimbus-interesserede læser henvises i øvrigt til følgende bøger:

»Nimbus – Danmarks Motorcykle« udgivet første gang på Forlaget Notabene i 1986, som jeg havde den glæde at skrive på forlagets opfordring i perioden 1984-86. Bogen er på 190 sider, udelukkende om Nimbus, med et kort engelsk og tysk resume på de sidste sider.

»Nimbus i sort-hvid og farver« udgivet første gang af GT Forlag i 2011. Bogen er på 230 sider, spækket med et utal af billeder.

Begge bøger udgives nu ved Veterania Forlaget Classic.

Nimbus ”humlebimodel”, som blev præsenteret i 1934, var en oplagt sidevognsmaskine. Sideløbende med produktionen af de første 200 maskiner, fremstillede A/S Fisker & Nielsen omkring 50 sidevogne. Nogle som chassiser på hjul, men de fleste færdigbyggede til især varetransport.

De tre etater var storbrugere af Nimbus-maskiner med sidevogne. Det var postvæsenet, politiet og hæren, og Nimbus var et helt almindeligt transportmiddel for forretninger, grossister, håndværkere – og naturligvis også til familiebrug. Flere private kørte med personkasse i weekenden, og med varelad eller varekasse til hverdag.

Ifølge bogen. ”Nimbus med Sidevogn”, udgivet af Forlaget Notabene 1991, med Knud Jørgensen som forfatter, byggede Nimbus ca. 100 sidevogne om året helt frem til slutningen af 1950’erne. Det var langt fra alle Nimbus-købere som valgte fabrikens egen sidevogn. Dels var der mange som mente, at det var en af de dårligste på markedet, og dels var udbuddet af danske og tyske sidevogne ret stort.

Det var især mærker som Acap, Bender, Engstrøm, Dania, Cykelbørsen og tyske Steib, som alle solgte godt på det danske marked. Omkring 1938 ændrede Nimbus så meget på sine sidevogne, at de blev i det mindste lige så attraktive at købe, og køre med, som konkurrenternes.

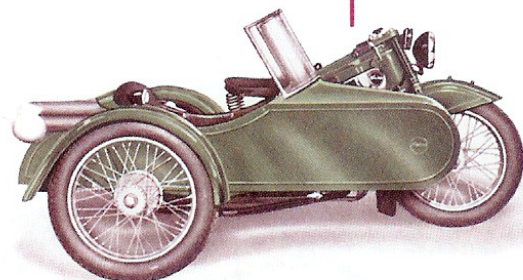
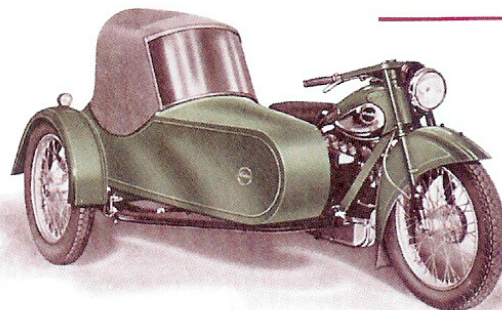
På ledelsesplan har det givetvis ærgret, at mange kunder valgte andre sidevogne, end fabrikens egne. Nimbus var i en årrække den mest solgte nye motorcykel i Danmark, ja i visse år blev der solgt flere Nimbus, end alle andre mærker tilsammen.

Det var således en helt bevidst politik fra producenten, at bruge mange ressourcer på at sælge sidevognsmaskiner. Man brugte således den store omtale, som f.eks. skuespillerne Elith Foss og Palle Huld fik når de rejste rundt i f.eks. Mellemøsten med deres Nimbus med sidevogn. Andre kørte fra Cairo til Sydafrika.

De første år, fra starten i 1934, blev der produceret en enkelt model af sidevognsstel, men der var flere tilvalgsmuligheder når man skulle have person- eller vare kasse bygget på stellet. Standardmodellen med personkasse kostede 650,- kr hvis den var monteret på en ny Nimbus, leveret af fabrikken. Ønskede man en lille indstigningsdør i højre side, blev der beregnet en merpris på 30 kr.. En kalesche monteret kostede yderligere 40 kr.

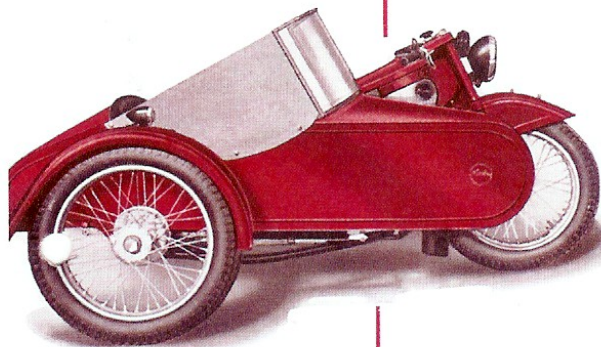
Nimbus Cabriolet

Alle Vogne kan leveres med Kalesche til fuldstændig Beskyttelse af Passagererne, mod Regn og Blæst. — Passagererne kan selv siddende i Vognen slaa Kaleschen ned eller spænde den op. Kaleschen kan lukkes op paa Siderne for frisk Luft. —

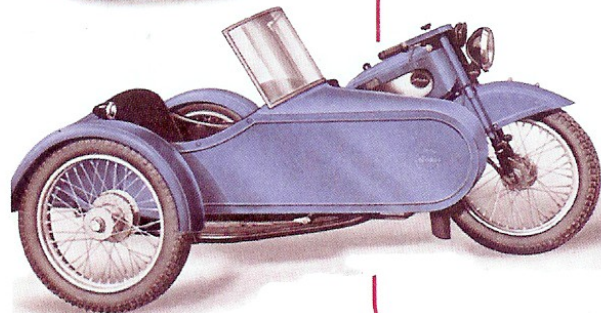


Kaleschen er forsynet med indvendig Rem, saa Stoffet altid kan være smukt udspændt. Remmen bruges ogsaa til at fastspænde Kaleschen, naar denne er slaaet ned, saa den ikke ligger og klapper. Se hosstaaende Illustration. Overtrækket kan delvis spændes hen over den nedslaaede Kalesche, saa det ikke kan regne ned i den.

Merpris for Kalesche **Kr. 40.00**



Til alle Nimbus Sidevogne leveres Sidestykker som afbildet uden Tillæg i Prisen.



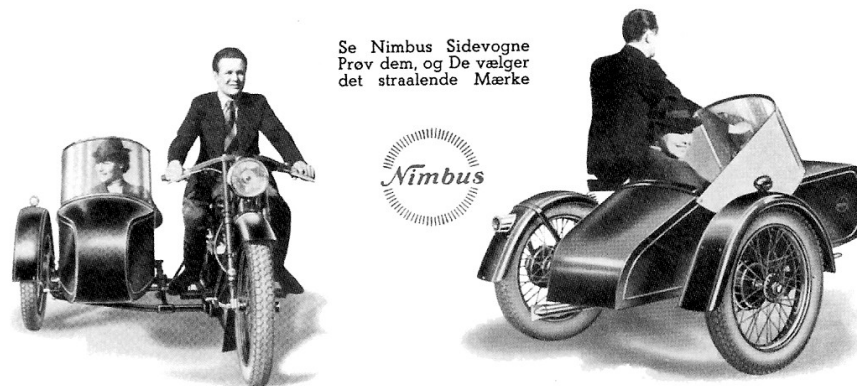
Blaa Nimbus Sport Sidevogn med Vindskærm, Sidestykke, Overtræk og forkromet Fælg, kadmierede Eger.

Kr. 660.00 — ab Fabrik.

En standard varekasse kostede kr. 565,-. Ønskede man en skiltemaler involveret, var det efter opgave. Ønskede man blot et sidevognsstel med hjul, kostede det for et varestel kr. 335,-, mens det var 10 kr. billigere for et personstel, da der her blev brugt lettere fjedre.

Produktionen af sidevogne fortsatte helt frem til 1966, og der skete ikke de store ændringer på koncepterne.

Hvis man ønsker at årgangsbestemme en Nimbus sidevogn, findes en date-ringsliste i Knud Jørgensens bog "Nimbus med sidevogn".



NIMBUS

VARETRANSPORT

