

Den ny Nimbus fylder 40!

Af Henrik Houmøller

Det kan måske synes mærkeligt, at man i et veteranbilblad kan læse om en motorcykel, der stadig i så stor udstrækning finder anvendelse som dagligt befordringsmiddel. Men ikke desto mindre var det den 20. februar 40 år siden Fisker & Nielsen første gang præsenterede den „ny“ Nimbus.

Erfaringerne i at bygge motorcykler havde Fisker & Nielsen erhvervet sig med „kakkellovnsrøret“. Denne model blev præsenteret i 1919, og blev bygget i 1252 eksemplarer før man indstillede produktionen i 1928. Når man da opgav produktionen af motorcykler, skyldtes det først og fremmest firmaets salgssucces med Nilfisk støvsugeren. For at bevare den omfattende eksport der var oparbejdet, var det nødvendigt med en øget produktionskapacitet til støvsugere. Ligeledes spillede det ind, at det for at opnå en rationel produktion, ville være nødvendig at udskille motorcykelproduktionen i en særskilt afdeling.

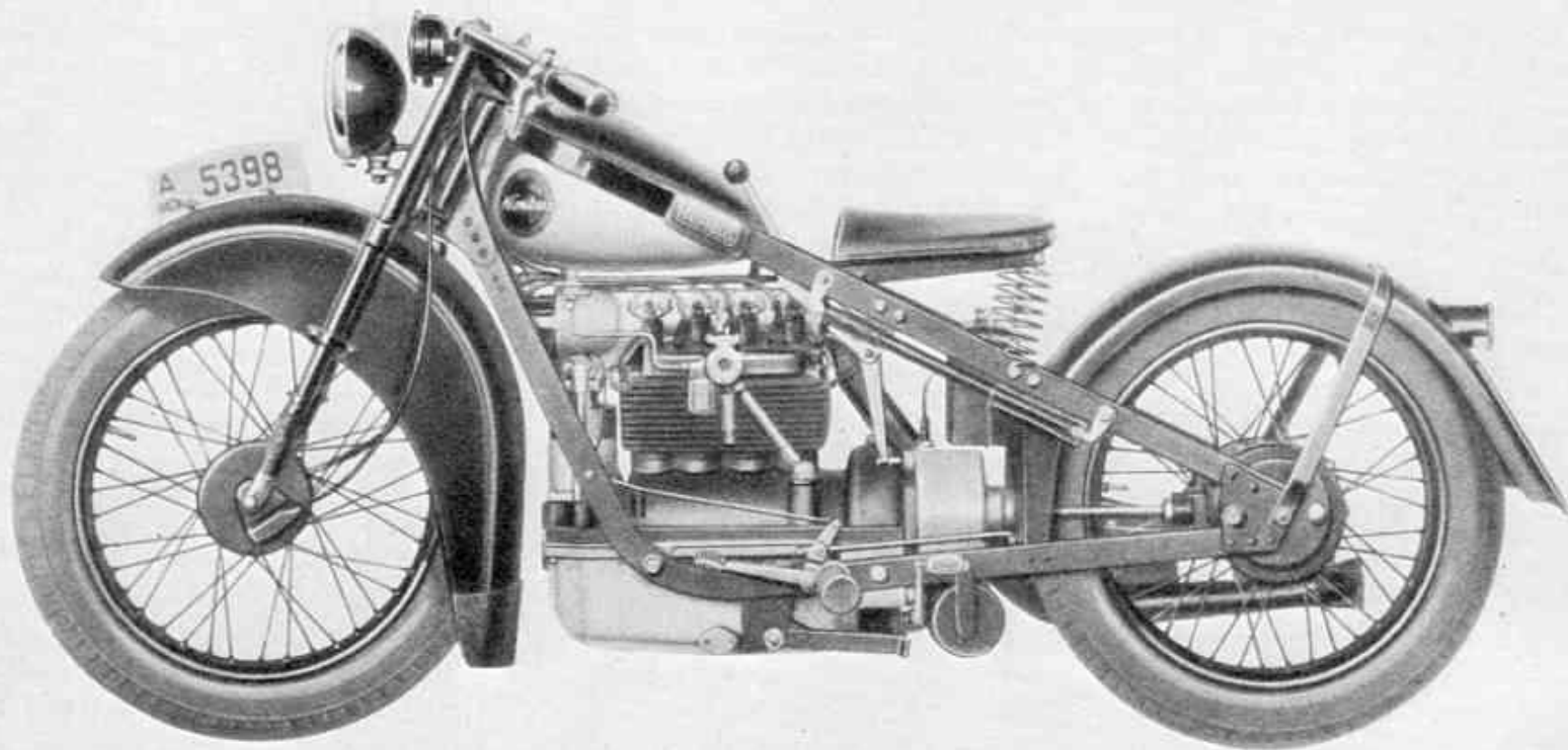
Såvel direktør P. A. Fisker som hans søn civilingeniør Anders Fisker havde stor mo-

torinteresse, så i længden kunne de ikke undvære motorcykler på Peter Bangsvej. Om den nye Nimbus' fødsel fortæller Anders Fisker i Nimbus Nyt 1944 følgende: Hvem der egentlig havde æren af påbegyndelsen af den nye Nimbus er vanskeligt at afgøre. Far havde jo stor motorinteresse og jeg havde længe på læreanstalten arbejdet med tegninger til en moderne 4-cyl. maskine. Disse tegninger viste jeg far og en dag i 1932 begyndte vort samarbejde, men det var nu far der konstruerede det meste af den nye Nimbus. De forskellige dele blev tegnet om gang på gang i villaen på Richsvej. Når vi endelig havde godkendt en del, udførte vi den i træ og metal, hvorefter den blev anbragt på en model der stod i kælderen. Denne model blev efterhånden til den Nimbus vi i dag kender, men der var lang vej frem. Fra først af havde den en forbedret forgaffel fra den gamle Nimbus, senere blev den erstattet af teleskopforgafflen, som vi pudsigt nok konstruerede samtidig med B.M.W.

uden at nogen af parterne vidste det. I begyndelsen var det meningen, at motoren skulle have 4 enkelte cylindre, men så kom ideen med 4 i en blok, som vi senere fik så stor succes på. Den første træmodel så ellers rædselsfuld ud. Tanken var af pap, cylindrene af træ og pap, fælgene fra den gamle Nimbus, mens dækkene var fremstillet af støvsugerslanger, men som model var den glimrende, da man jo får mere indtryk af en ting i virkeligheden end på papiret. Under konstruktionen blev der kun taget hensyn til det praktiske og konstruktive og ikke til publikums ønsker. Det lyder mærkeligt og farligt - dog gik det godt, folk kunne lide den nye Nimbus, selv om jeg må indrømme, at kunderne fik deres vilje efterhånden på ikke få punkter. F. eks. holdt far på, at den skulle være kedelig sort, men vi gik jo efterhånden over til mange farver.

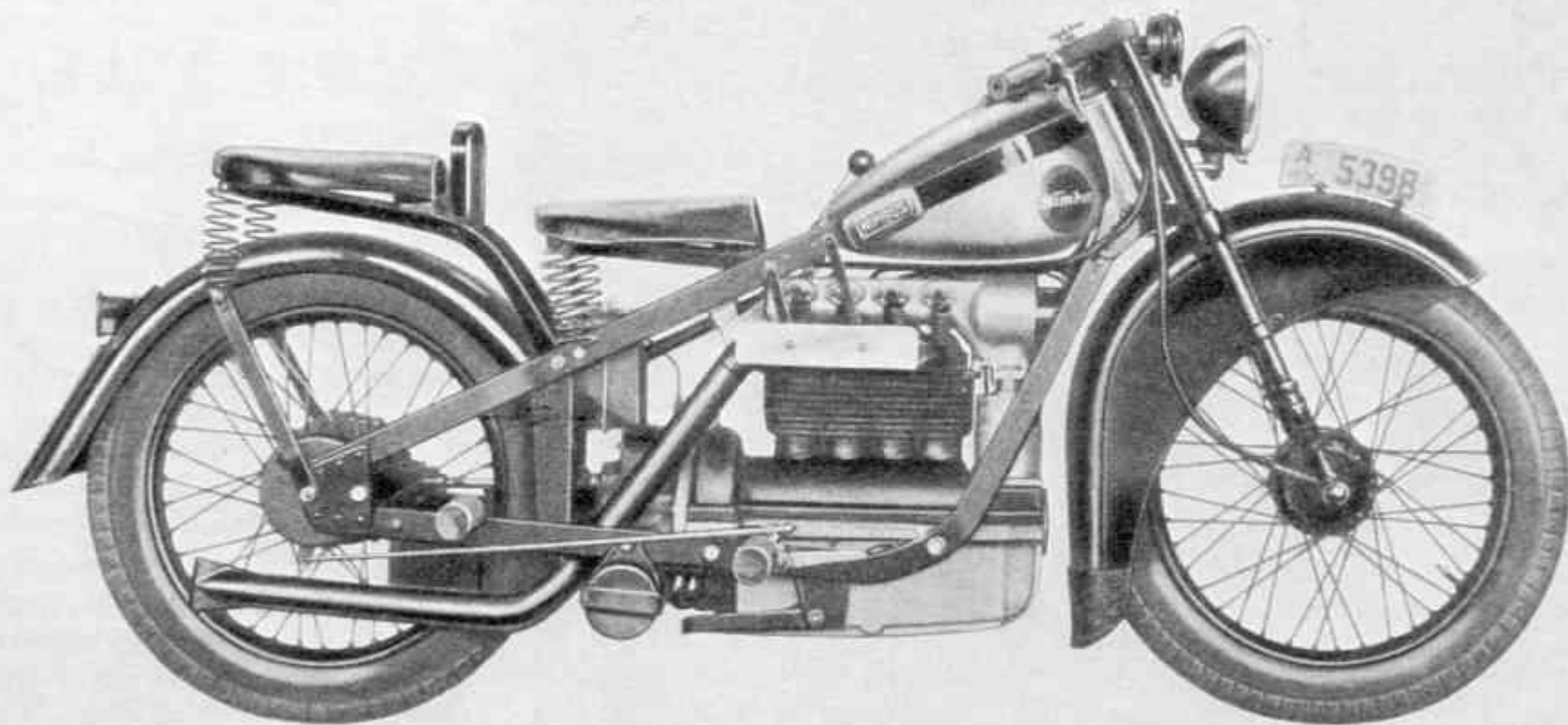
Før man var klar til at sætte Nimbus i produktion byggede Fisker & Nielsen en helt ny toetages fabrik på 2300 m². I

NIMBUS

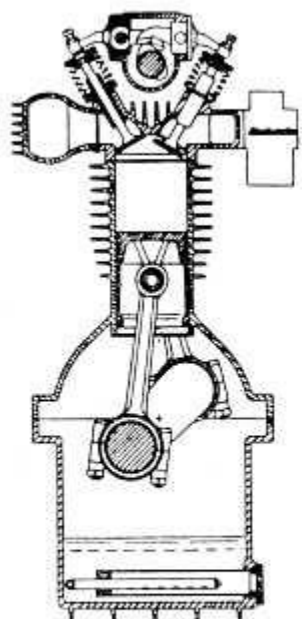


DANMARKS MOTORCYKLE

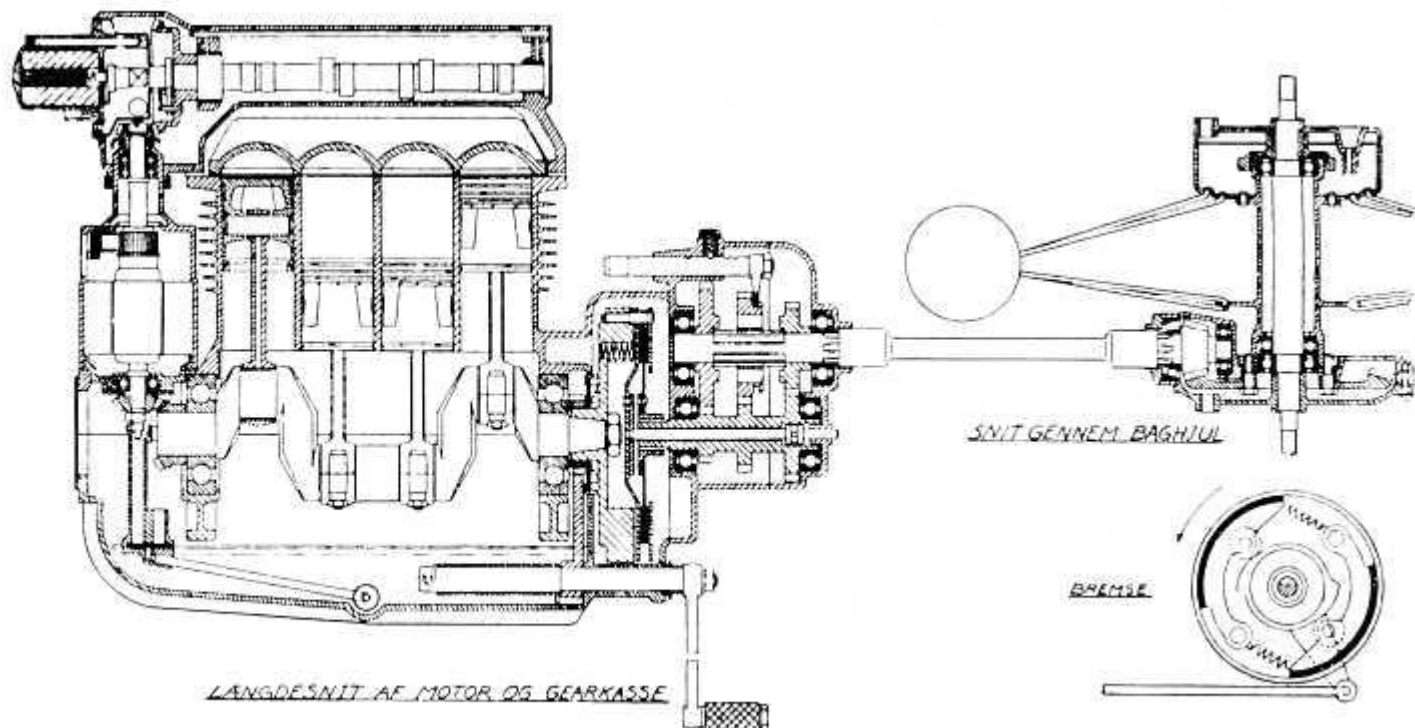
NIMBUS



RESULTATET AF 15 AARS ERFARINGER



Tværsnit af Motoren.



Længdesnit gennem Motor, Gearkasse, Baghjul og Bremse.

byggeri og maskiner blev der investeret 1 million kr., et anseligt beløb i 1934, men så havde man også, i hvert fald efter Politikens udsagn, Europas mest moderne fabrik af sin art. Allerede i 1935 blev det nødvendigt at bygge to etager oven på fabrikken. I den ny fabrik blev næsten alle dele fremstillet. Kun få specielle ting som fælge og S.K.F. lejer købte man. Cylinder-

blok og andet støbegods blev udført hos Anker Heegård, men blev tildannet på Peter Bangsvej.

Som sædvanlig var man ikke bange for at prøve nye konstruktioner på fabrikken på Peter Bangsvej. Og Nimbus II kan vel også betegnes som en enkel, robust og på flere måder fremsynet konstruktion. Nimbus II fik følgende tekniske specifikationer:

Motoren:

Den var en luftkølet 4-cyl. topventilet motor med en enkelt overliggende knastaksel. Boring 60 mm, slaglængde 66 mm, hvilket giver et volumen på 746 ccm. Kompressionsforholdet var 1:5 og motoren udviklede 18 hk ved 4000 omdr./min. De 4 cylindre var støbt i en blok af støbejern og forsynet med gennemgående køleribber.

Politi, militær og postvæsenet var i mange år storforbrugere af Nimbus, og postvæsenet har dem stadig. Her ses et motiv fra 1934 — med detailændringer kan det opleves magen til den dag i dag.

Stemplerne, der var støbt i en aluminium silicium legering, var forsynet med 4 ens ringe, hvoraf de 2 underste virkede som olieskraberinge. Den sænksmedede krumtap løb i to svære enradede kuglelejer, og trak gennem koniske tandhjul den foran cylinderblokken stående dynamo, der videre gennem koniske tandhjul trak den overliggende knastaksel. Denne var lejet i et særskilt aluminiumshus der var boltet på topstykket. Knastakslen påvirkede ventilerne gennem vippearme, hvis lejer var udformet som en kugle der lå i en cylindrisk udboret bøsning i knastakselhuset. Topstykket var lige som cylinderblokken støbt i ét stykke med gennemgående køleribbe. Indsugningsmanifolden var støbt sammen med topstykket, mens udstødningsmanifolden var aftagelig. Kompressionsrummet var overalt bearbejdet og udformet som en halvkugle, hvilket gav en hensigtsmæssig forbrænding, samt gode placeringsmuligheder for ventilerne. Tændrørene var anbragt skråt mellem de under 30° med vertikalen anbragte ventiler. Hver ventil blev lukket af to spiralfjedre.



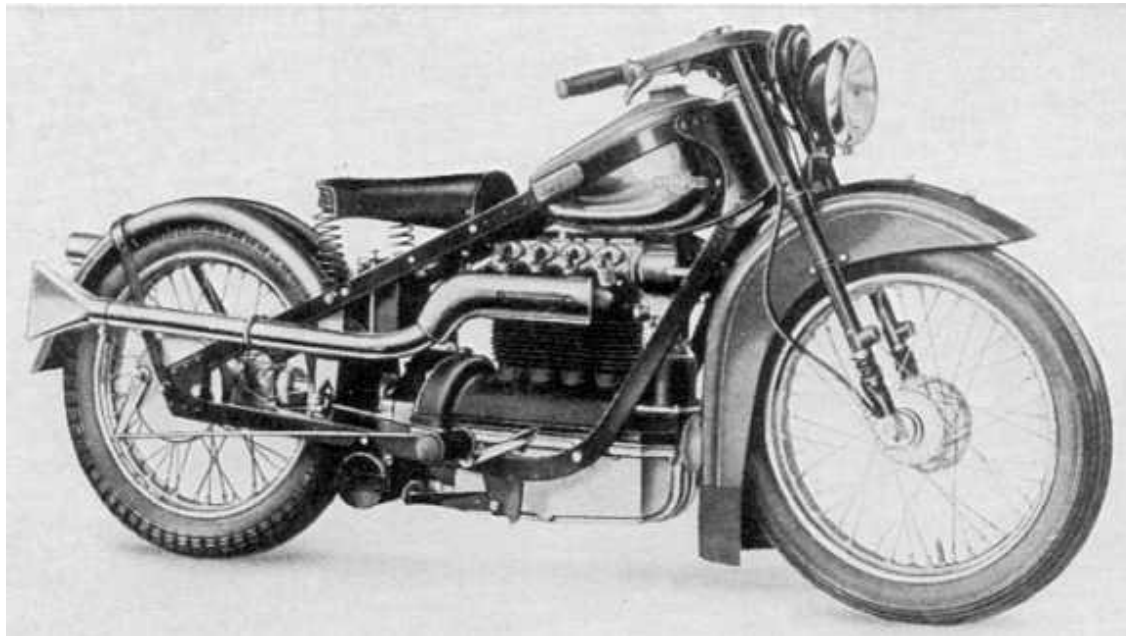
Smøresystemet:

Oliepumpen, en tandhjulspumpe, blev trukket af den lodrette dynamoaksel gennem en kobling. Hastigheden af dynamoen, og dermed oliepumpen var 1,5 gange krumtappens. Men trods den store hastighed fungerede oliepumpen tilfredsstillende helt op til 6000 krumtap omdr./min. Pumpen sugede gennem et filter fra bundkarret, og sendte under tryk olien ind i forenden af krumtappen og gennem denne videre til plejlstangslejerne og herfra gennem de udborede plejlstænger til stempelpindene.

Cylindervægge og hovedlejer smurtes af den olie der slyngedes ud af plejlstangslejerne. Gennem et særligt, udvendigt anbragt rør, førtes olien op til knastakslen og vippearmerne. Olietrykket var 1,7 atm. Motorens aluminiumsbundkar var forsynet med køleribber, så man på denne måde fik kølet oliebeholdningen på 2,5 l.

Karburator og dynamo:

Karburatoren var forsynet med en hoveddyse, i hvilket en regulerbar strålespids gav den rette blanding, samt en tomgangsdyse.



Der fandtes endvidere en accelerationspumpe. For at bortsuge oliedampene fra krumtaphuset var der ført et rør fra dette til karburatoren. Herved opstod der et vacuum på 20 mm vandsøjle i krumtaphuset, hvilket betød at olieudsivning ved samlinger blev reduceret.

Dynamoen var en trebørste type med indstillelig tredje børste. Effekten var ca. 35 w ved en spænding på 6-8 v. Der blev anvendt batteritænding, som reguleredes automatisk gennem en svingvægtsregulator, der lå i det koniske tandhjul på kamakslen. Afbryderkontakter og kondensator var ligeledes anbragt forrest i kamakselhuset, og højspændingsspølen, der var indstøbt i et nokalithus, dannede dæksel over disse.

Kobling og gearkasse:

Den tørre enkeltplade kobling var indbygget i svinghjulet, og blev udløst gennem et kugletrykleje. Trykket ved udløsningen af koblingen — 120 kg — blev optaget af det forreste krumtapugleleje.

Gearkassen, der var boltet på cylinderblok og bundkar, havde 3 udvekslingsforhold på 2,43:1, 1,53:1 og 1:1.

Kraftoveføring og stel:

Motorens moment blev overført til baghjulet gennem en løs kardanaksel og gennem

Sportsmodel med oplagt rør fra 1937.

skråtskårne koniske tandhjul med et udvekslingsforhold på 1:4. Dette udvekslingsforhold gav Nimbus en hastighed på 30 kmt ved 1000 omdr./min.

Det dobbelte stel var bygget af manganstål. I den øverste del lå benzintanken og i den nederste hang motoren fastgjort med 4 bolte. I styret var anbragt speedometer og amperemeter med indirekte belysning. Højre håndtag regulerede gassen, venstre lyset.

Bremserne:

Bremserne havde en diameter på 150 mm, og var udført med begge bremsesko selvforstærkende.

Mål og vægt:

målene var: Længde 2200 mm, bredde 720 mm, højde 1100 mm, akselafstand 1400 mm. Nimbus vejede uden udstyr 170 kg. Hoved-

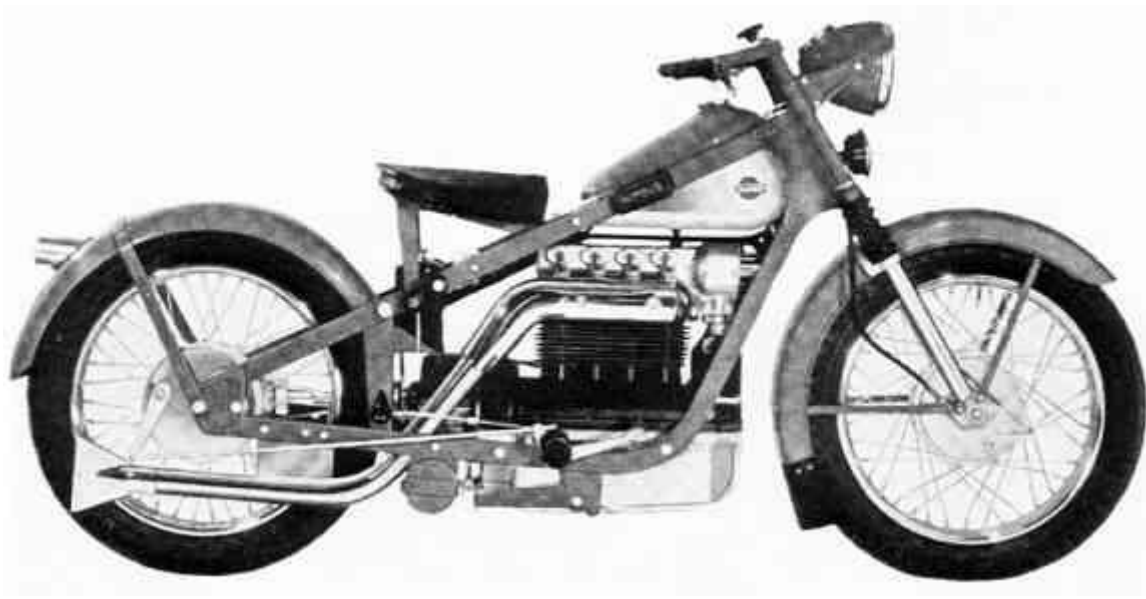
Den der har kørt Nimbus har vist svært ved at forstå at denne maskine også drev det til store bedrifter i sportslig henseende. Her er det holdet som igennem tredverne dystede med AJS-rytterne om den uofficielle Pariserrekord. Særlig Joseph Koch opnåede forbavsende resultater i løb som den svenske Novemberkåsan i adskillige år — et stort motocross må man vel nærmest kalde det. Selv i slaggebaneløb på små speedways hævdede Nimbusserne sig, og det var en besynderlig oplevelse at se dem og høre deres mangecylindrede hyletone under dyste med tunede Norton- eller BSA-maskiner, fx på Gentofte stadion.

mm og sadelhøjde 710 mm. Tanken rummede 12,5 liter med 1,5 liter som reserve. Tophastigheden var med sologearing 120 kmt og med en sidevognsgearing på 1:4,9 95 kmt. Gummistørelsen var 19" x 3,5". Nimbus blev leveret i en sort lakering. På tanken var påsat et guldtransfer i den

gamle svungne skrift omgivet af en glorie - Nimbus betyder som bekendt glorie.

Alle ovennævnte specifikationer er gældende for 1934 modellerne. Selv om der ikke i det ydre er foretaget væsentlige ændringer, fandt der i hele produktionsperioden en fortløbende forbedring sted. De





væsentligste ændringer frem til verdenskrig nr. 2 var: Ved motornummer 1551 indførelse af en kraftigere krumtap samt en større dynamo på ca. 70 w. Det oprindelige el-anlæg var underdimensioneret og fabrikken udskiftede det på samtlige 34-modeller. Fra nr. 2517 blev benyttet et nyt stel med et kraftigere kronrør, samt en anden karburator, der igen blev udskiftet ved nr. 3864. Ved nr. 2561 blev benyttet en ny kardanaksel med gummimellemlæg. 180 mm bremse blev benyttet på baghjulet fra nr. 3001 mens den først benyttedes på forhjulet fra nr. 4602. Forgaflen blev ændret

ved nr. 3201 og ved nr. 4601, sidste gang fik den en kraftig progressiv fjederkarakteristik. Fra 1. april 1935 kunne Nimbus også leveres i rød og grøn lakering.

Prisen ved fremkomsten i 1934 var 1850 kr. uden omsætningsafgift. De maskiner der på denne tid blev solgt i Danmark lå i et væsentligt lavere prislag. Men i sin kvalitets- og størrelsesklasse var Nimbus også hvad pris angår fuldt konkurrencedygtig med de udenlandske maskiner.

Den 9. april 1934 deltog Nimbus for første gang i en konkurrence. Joseph Koch sejrede i kampen med de fineste uden-

Med ny farver, nyt højt forløj og gummi affjedret sadel fik Nimbus den første af flere renaissancer nogle år efter krigen. Med militærets mange cykler af denne model som grundstamme er der de sidste år foregået endnu en renaissance, flere firmaer har serierenoreret Busserne i store antal, så de kunne sælges til rimelige priser.

landske maskiner i BSA Klubbens trial i Hornsherred. Men trods den fine start valgte Fisker & Nielsen at demonstrere Nimbus' fortræffelighed gennem lange og udmattende rejser. Bedst kendt er velsagtens Palle Huld og Elith Foss' tur i 1935, hvor de kørte Middelhavet rundt. En tur på 18.000 km gennem 19 lande. Mange andre rejseeventyr blev foretaget på Nimbus, bl. andet kørte en østrigsk læge til Siam, en dansk ingeniør fra Khartoum til Nairobi. Det blev også en Nimbus der i 1937, som den første motorcykel, kørte gennem den syriske ørken. Den 8. juni 1937 slog de 3 Nimbus køre Kai Otting, Chr. Jørgensen og Joseph Koch den gamle Paris rekord med 4 timer, ved at køre fra Paris til Kruså på 15 timer og 48 min. I alt blev det til så mange rejseeventyr at firmaets salgsschef, Gunner Nielsen, kunne udgive en bog „Jorden rundt på 3 Hjul" om dem.

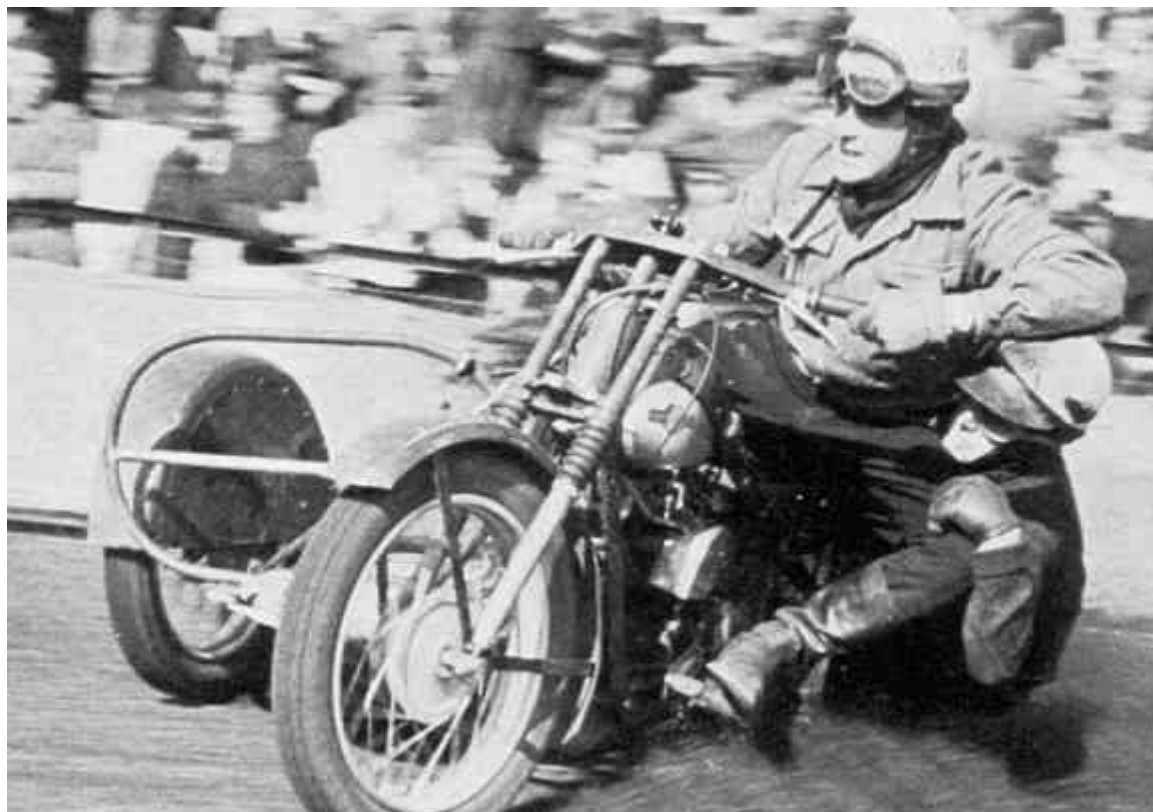
*Joseph Koch vinder sidevognsløb på.
Gladsaxe Speedway 1949 med Børge Thy
som sandsæk.*

Fisker & Nielsen har venligst oplyst om
følgende fabrikationsnumre og -år:

1934 fra motor nr.	1301 - 1500
1935	1501 - 1900
1936	1901 - 2600
1937	2601 - 3400
1938	3401 - 4300
1939	4301 - 5300

1940 og krigsårene	5301 - 6000
1945	6001 - 6400
1946	6401 - 7000
1947	7001 - 7500
1948	7501 - 8000
1949	8001 - 8800

1950 fra motor nr.	8801 - 9600
1951	9601 - 10350
1952	10351 - 11250
1953	11251 - 12100
1954	12101 - 12750
1955	12751 - 13500
(enkelte i	12500 - 12600)
1956	13501 - 13750
(enkelte i	13181 - 13200)
1957	13751 - 13850
(enkelte i	13651 - 13700)



1958	13851 - 13950
	(enkelte i 13701 - 13750)
1959	13951 - 14000
1960	14001 - 14015

> De 12715 Nimbusser der produceredes
blev spredt over store dele af verden. Til
Brasilien blev der således i 1937 leveret

en Nimbus mælkevogn, og året efter blev en
Nimbus udstyret med 20 mm kanon
demonstreret. Den kinesiske hær var også
interessert i Nimbus, den fik i 1937 leveret
3 stk. Til privatpersoner så langt væk som
Ny Zealand og Sydafrika blev der også
leveret Nimbus.

(fortsættes side 32)

NIMBUS - fortsat fra side 17

Den kendsgerning at Nimbus 40 år efter den blev præsenteret stadig er den tredje mest udbredte motorcykel i landet, er et overbevisende udtryk for cyklens enestående robusthed. Og muligvis er vi tilbøjelig til ikke at vurdere Nimbus efter fortjeneste. Anderledes stiller det sig når udlændinge stifter bekendtskab med Nimbus, så er der altid rosede omtale af dens konstruktion. For eks. kan man i det engelske "Motorcycling" 1946 læse en begejstret skildring af Nimbus, på det lydmæssige område går den gode englænder endog så vidt som at drage sammenligninger med en Bugatti!!