

N I M B U S



Nimbus je bilo motorno kolo, ki ga je proizvajalo podjetje Fisker & Nielsen v kraju Copenhagen na Danskem med leti 1919 in 1960. Ustanovitelj podjetja je bil Peder Fisker. Sprva se je podjetje ukvarjalo z izdelavo elektromotorjev in sesalnikov. Fisker, ki predhodno ni imel izkušenj z izdelavo motornih koles, je nekega dne na ulici opazil parkirano motorno kolo. Ko je opazoval (po vsej verjetnosti motocikel belgijske znamke FN), kako je to motorno kolo zgrajeno, je to tako užalilo njegovo občutljivo inženirsko dušo, da se je odločil, da bo zgradil dosti boljšega. Uresničitev te ideje ni bila pretežka, saj je že imel svojo tovarno z veliko stroji.

Najprej je izpod njegovih rok prišel Model A/B, ki so ga proizvajali med leti 1919 in 1923. Ta model je zaradi svojega okvirja z ogromnim cevničnim rezervoarjem postal popularen pod vzdevkom »Stovepipe«, kar bi v prevodu pomenilo dimniška cev štedilnika.

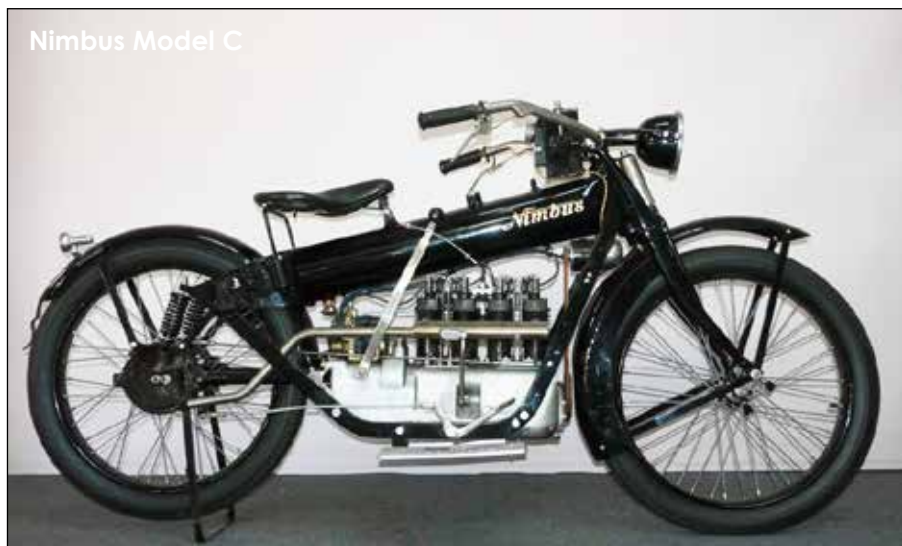
Naslednik, Model B, je osnove pobral od svojega predhodnika, le da je imel izboljšano prednje vzmetenje. Športno vzmetenje, motor z menjalnikom v enem, kot tudi pogonska gred, so bili zelo napredni za tisti čas. 746 ccm motor z IOE tipom ventilov je proizvedel 8-9 konjskih moči, kar je bilo dovolj, da je motocikel imel zmerno potovalno hitrost nekje okrog 70 km/h, dosegel pa je lahko najvišjo hitrost okrog 100 km/h. Menjalnik je imel več ploščno mokro sklopko in tri ročne prestave. Ni jasno, če je bil »Stovepipe« res boljši od modela FN, bil je pa vsekakor naprednejši za tiste dni. Model A/B je pogosto s Fiskerjem kot voznikom zmagoval predvsem na daljših dirkah, kjer je bila bolj odločilna vzdržljivost kot hitrost. Ker je »Stovepipe« stal toliko kot avtomobil Ford model T, ni bil prav velika prodajna uspešnica, zaradi česar so jih proizvedli le 1252.

Novo poglavje za motorna kolesa Nimbus se je pričelo, ko je oblikovalske vaje v svoje roke prijel ustanoviteljev sin Anders Fisker. Skonstruiral je Model C, ki so ga zaradi brenčanja izpušnega sistema ljubkovalno imenovali tudi »The Bumblebee« (čmrlj). Ta model so proizvajali med leti 1934 in 1959, sestavljali pa še v letu 1960. Konstrukcija kot celota se je ohranila v vseh teh letih, vendar so bile opravljene neštete drobne spremembe. Skoraj vseh 12.000 izdelanih motociklov je bilo namenjenih domačemu trgu.





Nimbus Model C



Nimbus Model C

Okvir je bil izdelan iz trakov in kosov pločevine, ki so bili zakovičeni skupaj, kar je omogočalo enostavno popravilo poškodovanega okvirja. Tudi krmilo je bilo nenavadno, saj je vsebovalo ploščo z nameščenimi električnimi sistemi, že predvojni modeli pa tudi celo merilnik hitrosti. Zgodnji modeli niso imeli kaj prida teleskopskih vilic, vendar so s kolesi z zračnicami, ki v tistem času še niso bile tako razširjene, dosegli rahlo blaženje. Nekaj let so poizkušali z različnimi mehanskimi blažilnimi sistemi, vendar vse skupaj ni obrodilo sadov neke do leta 1938 ali 1939, ko so pričeli pri modelih »Sport« in »Special« z vgradnjo oljnih blažilnikov. Normalne vilice so pričeli vgrajevati leta 1949. Koliko blaženja so nudili vsi dotedanji sistemi, pa je stvar debate. Nov 746 ccm OHC motor proizvede 22 konjskih moči (zgodnji modeli le 18 KM) z zelo enakomernim navorom. Menjalnik s suho sklopko in tremi prestavami prenaša moč na zadnje kolo preko kardanske gredi. Sprva so bile prestave ročne, nato pa so jih pri modelih »Sport« in »Special« neke okrog leta 1937 spremenili v nožne ter dodali večje zavore. Suha teža motocikla je bila 185 kg.



Armatura plošča Nimbus Model C

Velik kupec je bila danska vojska, ki je kupila cca 20% proizvodnje in jih uporabljala celo do leta 1972. Tudi danska policija je kupila dosti teh motociklov, vendar so jih precej prej nehali uporabljati (v poznih 1950), saj je postal prepočasen v primerjavi z ostalimi motocikli tistega časa.

Glavni razlogi za opustitev proizvodnje so bili:

- Zmanjšanje carinskih dajatev, ki so bile uvedene po koncu vojne za zaščito lastnega trga. Tako je Nimbus postal predrag v primerjavi s tujimi motocikli. Prav tako ni bilo potrebno več predhodno dovoljenje za uvoz tujih motorjev.
- Model je bil že oblikovno precej zastarel in bi njegovo proizvodnjo ukinili že 5-6 let prej, če ne bi pri njej vztrajali v vodstvu podjetja.
- Anders Fisker je bil takrat že zelo bolan – skleroza in se je moral upokojiti. Navdušenja nad izdelavo motociklov, ki sta ga gojila on in njegov oče, v podjetju ni bilo več. Delničarji pa so sklenili, da se bodo namesto izdelavi nedonosnih motociklov posvetili proizvodnji sesalnikov in orodja.
- Poceni avtomobili so postali dostopni širši množici in prodaja motornih koles je upadla skoraj čez noč.

Prototipi:

V poznih 50-ih so poizkušali z manjšim številom dvo-cilindrskih pogonskih agregatov. To je bil v bistvu štiri-cilindrski blok motorja, ki so mu odstranili sredinska cilindra. Istočasno pa so kar precej časa in denarja porabili za razvoj poizkusne »rotacijske« zasnove ventilov, tako na poizkusnih dvo - kot štiri cilindrskih motorjih. Pri vsem tem so proizvedli manj konjskih moči, pa še skoraj nemogoče jih je bilo zagnati, ko je bil motor hladen. Takoj po vojni je bil zgrajen in testiran še en prototip, ki je imel številne izboljšave, kot so popolnoma zaprti glavi cilindra z običajnimi ventili. Vendar je v času, ko bi se lahko prodal vsak proizveden Nimbus, bilo stališče vodstva podjetja žal takšno, da je škoda vlagati denar v razvoj in orodje za proizvodnjo novih motorjev. Vse skupaj je kazalo na to, da nekaj poizkušajo samo še iz spoštovanja do zdaj že precej slabotnega Andersa Fiskerja.

Lastniki Nimbusov pa so še dandanes navdušeni nad vožnjo teh motorjev, saj se izredno dobro obnesejo v današnjih prometnih razmerah. Vzmeteni sedeži se izkažejo za udobne tudi za vožnjo po najslabših cestah (čeprav ne za razdalje nad 30 km). Motor z 22 KM še vedno zagotovi 70-90 km/h potovalne hitrosti, s pripeto bočno prikolico pa cca 60-80 km/h. Čeprav je model C zelo zanesljiv, za njegovo enostavno vzdrževanje ne potrebujete drugega orodja kot izvijač in ključe štirih velikosti. Motor je brez večjih popravil deloval 50.000-80.000 km, kar je bilo za tiste čase izjemno. Kljub vsemu naštetemu pa je bila usodna draga proizvodnja, saj je leta 1960 za motorno kolo Nimbus model C znašala enako kot za VW Hrošča.

Po ocenah je dandanes še okrog 8000 primerkov modela C, od tega dobrih 3500 še vedno registriranih. Največ jih je seveda na Danskem, nekaj primerkov pa se najde tudi po Evropi, Ameriki in celo Avstraliji. Povsod pa se njihovi lastniki združujejo v Nimbus klubih.

Viri:

[http://en.wikipedia.org/wiki/Nimbus_\(motorcycle\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Nimbus_(motorcycle))

<http://cybermotorcycle.com/euro/brands/nimbus-history.htm>

http://cdn.shopify.com/s/files/1/0164/0870/products/1924_Nimbus_Stovepipe_278_1_R_Side_1024x1024.JPG?v=1396925879

http://www.walnecks.com/sites/default/files/IMG_6676.JPG

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nimbus_motorcycle.JPG

<http://www.nimbusclubusa.com/about/merchandise.php>