

К сожалению, никаких волшебных моментов в истории компании Nimbus не было – она 40 лет, с 1919 по 1960 год, выпускала мотоциклы, придерживаясь всего одной схемы компоновки: продольная рядная четвёрка с карданным приводом заднего колеса. Европейский кризис мотоциклетной промышленности конца 50-х годов XX века компания пережить не смогла

ДЕНИС ПАНФЁРОВ ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

# Однолюббы

**П**едер Фискер был основателем датской компании Fisker&Nielsen – первого в Европе производителя пылесосов. Бизнес шёл неплохо, и о расширении поля деятельности мыслей не возникало. Но продолжалось это ровно до того момента, когда Педер увидел на улице припаркованный мотоцикл – четырёхцилиндровый бельгийский FN. Инженерный склад ума начал протестовать против некоторых идей, неудачно воплощённых в нём, и было решено сделать всё по уму. Вскоре появилась Model A, прозванная в народе Stoveripe («Дымоход») за толстенную верхнюю трубу рамы, служившую бензобаком. Model A производилась с 1919 по 1923 год, а с 1924

по 1927 она была доработана и стала называться Model B. Доработки коснулись передней подвески, получившей амортизатор, мотор и коробка передач стали объединены в единый картер.

Рабочий объём двигателя был 746 см<sup>3</sup>, он строился по схеме IOE (Inlet over exhaust), также известной как F-Tуре, где впускной и выпускной клапан открываются друг навстречу другу в камере сбоку от цилиндра. Такая схема не позволяет создать форсированные высокооборотистые моторы, но выпускной клапан при этом расположен хорошо охлаждается рабочей смесью на такте впуска, что препятствует его перегреву. С такого рабочего объёма снималось всего 8–9 л. с., что позволяло бесконечно долго

двигаться с крейсерской скоростью порядка 70 км/ч, а максимальная скорость получалась чуть больше 100 км/ч. Через многодисковое сцепление в масляной ванне, трёхскоростную коробку передач с ручным переключением и карданный привод мощность передавалась на заднее колесо. У мотоцикла даже была задняя подвеска, что для довоенных аппаратов – большая редкость. Мотоциклы Model A/B стоили примерно столько же, сколько просили в то время за Ford T, что и было причиной небольшого тиража их выпуска. Всего с 1919 по 1927 год было сделано 1252 экземпляра. В 1927 году выпуск был приостановлен.

Громких побед в мотоспорте у Nimbus нет, но множество локальных соревнований на

выносливость эти мотоциклы выигрывали, превосходя соперников не в скорости или управляемости, а в надёжности. Хорошо продуманные с инженерной точки зрения, грамотно спроектированные аккуратно собранные мотоциклы представляли собой образцы безотказности, делающие эксплуатацию беспроблемной.

Андерс Фискер, сын Педера, внёс ряд конструктивных изменений в мотоцикл Nimbus Model B и в 1933 году представил новую Model C. Концепция осталась прежней – всё так же силовым агрегатом оставалась рядная четвёрка, привод был карданный, но все узлы подверглись модернизации и улучшению. Двигатель стал верхневальным (ОНС) – один распределитель был расположен в голове

Марка Nimbus любима и ценима любителями мотостарины



1920 Nimbus Model A



1924 Nimbus Model B



1925 Nimbus Stovepipe с коляской



1926 Nimbus Model B Stovepipe



1946 Nimbus Model C



1949 Nimbus C



1950 Nimbus C

## Мотоциклы Nimbus закупала армия, полиция и почтовая служба

цилиндров и приводился во вращение вертикальным промежуточным валом спереди от блока цилиндров. Интересно, что штанги клапанов при этом остались снаружи, что упрощало их регулировку, поиск неисправностей и придавало внешнему виду элементы стиля «Стимпанк». Двигатель работал очень ровно, приятно баясь на холостых оборотах и издавая низкое жужжание при добавлении «газа». За этот звук Model C прозвали в народе Humlebien («Шмель»).

От многодискового сцепления в масляной ванне отказались, перейдя на сухое однодисковое автомобильного типа – так удалось уменьшить загрязнение масла в коробке передач и продлить срок его службы. Количество передач осталось прежним – три.

Рама была собрана на заклёпках из труб прямоугольного сечения и стальных пластин без применения сварки, что упрощало её восстановление

в случае аварии. От идеи размещения бензобака в верхней трубе отказались – и сверху, и снизу было по две трубы, между верхними разместили бензобак каплевидной формы, между нижними – двигатель. К сожалению, гидравлическая подвеска заднего колеса была заменена на «сухарь», что отрицательно сказалось на комфорте.

Несмотря на крупный мотор и применение стали для изготовления рамы, сухой вес Nimbus Model C был в пределах 185 килограммов, что и по современным меркам считается немного.

Обновлённый двигатель развивал сначала 18 л. с., чуть позже, в 1938 году, когда была произведена модернизация, мощность выросла до 22 л. с. В том же 1938 году телескопическая вилка обзавелась настоящими гидравлическими амортизаторами внутри перьев, а переключение передач стало ножным – привычным сейчас.

Во время фашистской оккупации с 1940 по 1945 год возникли серьёзные проблемы с поставкой комплектующих, поэтому за этот период всего 600 мотоциклов покинуло ворота фабрики Fisker & Nielsen.

По состоянию на середину 30-х годов конструкция была передовой и интересной, что вкупе со ставшей легендарной надёжностью Nimbus привлекло государственные заказы для почтовой службы, полиции и армии Дании. Именно возобновление этих заказов позволило после окончания войны быстро восстановить производство и начать выпуск мотоциклов.

Почтовая служба закупала мотоциклы Nimbus вплоть до окончания производства, а использовала их вплоть до начала 70-х годов XX века, в то время как полиция остановила закупки во второй половине 50-х годов и перестала эксплуатировать мотоциклы в конце 50-х. Максимальная

скорость 120 км/ч, развиваемая одиночным Model C, была недостаточна для патрулирования автобанов. С 1934 по начало 1960 года было произведено около 12000 мотоциклов модели C.

Сокращение госзакупок и общий кризис мотоциклетной промышленности в Европе стали главными причинами остановки мотоциклетного производства, но не единственными. Андерс Фискер был серьёзно болен склерозом и был вынужден оставить директорскую должность. Производство мотоциклов было как бы личным проектом сначала отца, потом сына, для акционеров же пылесосы (основная продукция фабрики) были важнее – они требовали меньше инвестиций и приносили больше прибыли.

Спроектированная в 1933 году «Модель С» устарела уже к концу 40-х, но изначально удачная с инженерной точки зрения конструкция



Приборная панель



1954 Nimbus C



Внешние клапаны



Армейский Nimbus с противотанковым ружьем





1957 Nimbus MkII



1958 Nimbus MkII 750

## Первая партия мотоциклов Nimbus будет готова уже в 2015 году

смогла кое-как продержаться на плаву ещё 20 лет, до того момента, когда продажи уменьшились до таких цифр, что экономической целесообразности менять её на что-то радикально новое уже не осталось. Тем не менее, попытки создать это новое предпринимались. Пробовали уменьшить мотор, превратив его в параллельную двойку, также велись работы над двух- и четырёхцилиндровыми двигателями с ротационными клапанами. Был разработан двигатель с полностью закрытой головкой цилиндров, без торчащих наружу штанг клапанов, но в серию всё это так и не пошло. Все эти эксперименты с двигателями и попытками вернуть заднюю подвеску проводились исключительно как дань уважения к большому Андерсу.

На данный момент в мире существует порядка 8000 экземпляров мотоциклов Nimbus, из которых около

3500 штук стоят на учёте и исправно ездят. Эта марка любима и ценима любителями мотостарины. Видимо, это стало причиной попыток возродить бренд. Датчанин Клаус Стовльбек Клаусен решил вернуть своей стране статус производителя мотоциклов, утраченный в 1960 году. Первая партия мотоциклов

Nimbus будет готова уже в 2015 году. Клаус купил права на торговую марку и производство этих винтажных мотоциклов. Его цель – сборка точных копий Туре С, самой массовой и известной модели Nimbus. Копирование, к сожалению, не будет абсолютно точным – Nimbus образца 2015 года будут отвечать всем

необходимым современным требованиям безопасности для движения по дорогам. То, насколько Клаус будет точен при воспроизведении оригинальной компоновки Туре С, будет зависеть от современных требований безопасности – он признался, что некоторые узлы мотоцикла уже пришлось подвергнуть изменениям.



«Nimbus (на переднем плане) и FN — две рядные «четверки»»



5000ер из Nimbus Model C, 1950 г.