



# Bæredygtig relancering af Nimbus

Lars Lean, mail@larslean.dk og Claus Støvlbæk Clausen, claus@nimbus-motorcycles.com

”Der er kun én vej. Den skal på gaden igen. Og det skal være med el. Det er både billigere og mindre kompliceret med en el-motorcykel end med en benzin motorcykel. Det har jeg ikke været i tvivl om.”

Sådan udtaler idémager og grundlægger af Nimbus Motorcycles Danmark A/S Claus Støvlbæk, da vi mødes over en kop kaffe i Hørsholm Midtpunkt en søndag formiddag i november. Det udvikler sig hurtigt til en meget spændende samtale, for Claus viser sig at være et uhyre entusiastisk og energisk menneske. Jeg mærker med det samme, at her er der tale om en iværksætter, som virkelig brænder for at fortælle om det mål, som han har sat sig. Og det er at genoptage en dansk produktion af Nimbus motorcykler. Eller som han selv udtrykker det: ”Jeg har to børn i forvejen. Det her, det er faktisk mit tredje barn. Jeg har ikke været i tvivl om noget som helst, fra jeg fik ideen. Jeg har ikke haft én søvnløs nat, hvor jeg har tænkt, hvad hulen har du nu gang i? Og så er jeg jo god til at sætte et team, for jeg ved, hvad jeg kan, og jeg ved, hvad jeg ikke kan. Jeg er hverken designer eller ingeniør”

Faktisk tyder meget på, at det ikke er umuligt at relancere Nimbus. I de seneste to årtier har vi i Vesten redet på en retrobølge, hvor andre har vist, at det kan lade sig gøre at relancere ikoniske køretøjer. Morris Mini, som i Danmark blev solgt under navnet Morris Mascot, blev med stor succes relanceret af BMW som den nye Mini i 2001, og selv om Mini's produktportefølje løbende bliver udvidet med nye modeller, er det fortsat med respekt for det originale design fra 1959 med forhjulstræk og hjulene ude i alle fire hjørner. Ligesom den gamle hækmotor folkevogn VW type1, der blev sat i produktion kort efter anden verdenskrig og relanceret i en forhjulstruktet udgave i 2011 som VW Beetle. Den findes i flere forskellige udstyrsvarianter, men stadigvæk med den klassiske runde kabine og de runde skærme. Fiat 500, der ligesom VW type 1 havde hækmotor, blev oprindeligt markedsført i 1957. Den blev relanceret på en forhjulstruktet Fiat Panda platform i 2010, og Fiat 500 programmet er ligesom Mini blevet udvidet med nye modeller. Men alle modellerne har fortsat tydelige ligheder med de oprindelige design. Triumph gik i betalingsstandsning i 1983, men rettighederne fra kuratoren blev opkøbt. Derved kunne også Triumph relanceres i nye udgaver af de gamle klassiske Bonneville og Trident motorcykler. Både Mini og Fiat 500 findes i dag i smarte elektriske udgaver, lige som Triumph har en elektrisk motorcykel på vej.

## Nimbus – Sustainability

Relanceringen af Nimbus vil, lige som Miniens, Folkevognens, Fiat 500s og Triumphs relanceringer, kunne drage nytte af retro-bølgen, og det er det, der er planen. Men Nimbus vil samtidig kunne komme et grønt skridt foran konkurrenterne, for som Claus fortæller, så vil Nimbus helt fra starten udelukkende sætse på el. Så Nimbus vil både ride på retro-bølgen og på den bæredygtige bølge, som konstant er på manges læber. Især lige nu, hvor FN netop har afholdt COP26 i Glasgow, men selv om der kom en aftale i hus, så er Greta Thunberg ikke særligt imponeret over ambitionsniveauet. Hendes korte resumé på Twitter var som

bekendt: ”Bla, bla, bla”. Men, som hun også skrev, så fortsætter arbejdet uden for hallerne i Glasgow, ”og vi vil aldrig nogensinde give op”, tilføjer Greta Thunberg. Pointen i forhold til Nimbus er jo, at der også på langt sigt må være et moderne MC-publikum, som gerne vil ud og have luft i håret, men på en ny, ren og bæredygtig måde.

Men hvor meget betyder bæredygtighed egentlig for det nye Nimbus projekt?

Claus forklarer: ”Vi er jo en lille smule heldige, for lige på det tidspunkt, hvor vi går i gang med det her, der er verden ved at forandre sig. De store benzin- og dieselmotorer, uanset om det er motorcykler eller biler, er jo ved at være en negativ historie. Nogle bilfabrikanter har allerede sagt, at de nu stopper fuldstændigt med fossilt brændstof. Så vi har fået en gave, for samfundet er fuldstændig klar til det her. Og det at være fri for lyden, udstødningsskærm, CO<sub>2</sub> udslippet, oliesvineriet fra motoren og fri for vedligeholdelsen, det er jo en kæmpe fordel for de mange, der normalt ikke sætse på at have en motorcykel.”

## Nimbus – Simplicity



”Nimbus Simplicity” Illustration af Peter G. Heydenreich. Den nye Nimbus E-cykel kan få et andet design.

Claus spørger interesseret ind til, hvad Lean egentlig er for noget, og jeg fortæller om Jidoka (stop the line – og aldrig sende en fejl videre), om one-piece flow, om root-cause analyser og om at løse problemer på en enkel måde ved at bruge det, vi har, frem for at købe nyt. Desuden om at sætse på gennemprøvet teknologi og på løbende forbedringer.

Der rammer jeg noget, for Claus fortsætter: ”Lige præcis det, der kommer til at gennemsyre den nye Nimbus, er netop enkelheden fra den gamle Nimbus. En af de rigtig dygtige, gamle Nimbus folk fortalte mig, at med bare to nøgler, så kan du skille en Nimbus ad og samle den igen. Så den der robusthed og enkelhed, den er vigtig at overføre til den nye Nimbus. Vi fokuserer også benhårdt på kendt teknologi. Den driftssikkerhed, som den gamle Nimbus havde, det skal den nye Nimbus også have. Nu får kunderne ovenikøbet en dansk motorcykel med el, og når vi taler el til motorcykler, så er det både billigere og mindre kompliceret at bygge en elmotorcykel end en benzindrevet motorcykel. Nu kan folk bare gå ud og dreje på håndtaget, så kører den, og der er ikke nogen vedligeholdelse. Desuden er vi helt fri for afgifter. Der er kun moms på køretøjet. Det gør en stor forskel.



**Nimbus – Danish Brand**

Kan der være risiko for, at I kommer til at ødelægge det gamle danske Nimbus brand?

-Vi ødelægger ikke noget. Tværtimod. Det er vigtigt at så meget som muligt er dansk. Det skal vi holde fast i. Ligesom den gamle Nimbus handler det for eksempel ikke om at køre stærkt på den nye Nimbus e-motorcykel. Skal du køre stærkt, så skal du købe en af de store motorcykler, der kan accelerere fra 0-100 km/t på 3,2 sek. Skal det derimod være stille og roligt, så skal du købe en Nimbus. Vi diskuterer i øjeblikket, hvor hurtigt den nye Nimbus skal kunne køre over 100 km/t. Det bliver måske 130 km/t for at kunne køre på motorvejene. Det betyder også noget for rækkevidden på batteriet. Det er mere i fokus end hastighed. Så vi kommer ikke til at ødelægge det danske brand, når vi også begynder at lave Nimbus e-cykler. Vi vil ikke misbruge Nimbus brandet, men vi er selvfølgelig hele tiden opmærksomme på, hvad vi kan bruge brandet til. El-cykel markedet er jo eksploderet, så der ligger et rigtig stort potentiale. Det er den ene ting. Den anden ting er, at de agenter, som vi skal have rundt omkring i verden, skal vi også sørge for. De skal kunne tjene penge, så de skal have flere produkter til deres kunder. Der kommer derfor også en Nimbus e-mountainbike og en Nimbus e-ladcykel. Vi starter ud med e-motorcyklen og e-cyklen, men det andet er allerede ved at være på tegnebordet. Dermed får vi et produktprogram til hele familien.

Nimbus er et stærkt brand i Danmark. Det ved vi fra de mange telefonopringninger, SMS'er og mails, som vi modtager med fortællinger fra Nimbus historien. Der er også folk, der bare gerne vil hjælpe. Folk spørger: "Er der noget vi kan gøre?", og folk har ringet og sagt: "Træk på mig". Det er jo fantastisk. Jeg har været høj hele vejen igennem.

Claus Støvlbæk har valgt at finansiere virksomheden med danske folkeaktier. Til det siger han: "I den allerførste forretningsplan, jeg lavede, var de her fire ting på plads: "Det skal fortsat være et dansk brand, det skal være dansk design, det skal som udgangspunkt være dansk kapital, og det skal være dansk produktion. Jeg har næsten ikke rettet i min forretningsplan efterfølgende. Det er vigtigt, at så meget som muligt er dansk, så vi ikke ødelægger brandet.

**Nimbus – Danish Design**

En visualisering af den gamle Nimbus model C. Den nye el-motorcykel skal læne sig op ad den gamle Nimbus model C fra 1934. Foto: Stefan Contagallo Rasmussen/Designkunst.dk

Men kan det ikke være svært både at skabe et nyt dansk Nimbus design og samtidig fastholde elementer af det gamle, uden at det bliver en parodi?

Vores designfirma har sendt folk ud til nogle virkelig dygtige Nimbus nørder, som ved, hvad det her handler om. De er mellem 65 og 82 år gamle, og de har simpelthen været så venlige, så de har brugt timer med os, for at fortælle os om Nimbus og om nogle detaljer, som vi slet ikke var klar over. Vi har virkelig fået bekræftet det DNA, som den havde -plus lidt mere. Vi skal selvfølgelig ikke bygge en ny Nimbus fuldstændig som en kopi. Den nye skal også være moderne, og sikkerhedsmæssigt skal den selvfølgelig være i orden. Alle ved, at Nimbus var en fantastisk motorcykel, men en tur fra Aarhus til Belgien i 1964, den kunne godt være lidt hård, for komforten var ret begrænset. Der var jo ikke engang baghjulsafjedring. Det får vi selvfølgelig på den nye Nimbus. Selve DNA'et i designet overfører vi med respekt, men den skal også være moderne. Stellet er hjernen i designet. Stellet er jo designet på en måde, som vi ikke ser på andre motorcykler. Det betyder ikke, at vi skal lave stellet i pladejern, men tanken er jo indbygget i stellet, og så har vi jo den lige linje fra for-gæflen og ned til baghjulet. Det designelement kommer vi til at beholde. Selvom der selvfølgelig ikke kommer benzin i "tanken". Den nye Nimbus e-motorcykel får stadigvæk sin egen identitet, og den kommer ikke til at ligne andre motorcykler. Det synes vi er stærkt, for vi har jo fået en gave. Vi har fået rettighederne til et design og et stykke dansk industrihistorie, som vi skal passe rigtig godt på, og som vi ikke må misbruge. Jeg plejer at sige, at den gave har vi nu pakket ud og kigget på, og nu er vi ved at pakke den ind i en ny Nimbus motorcykel med basis i den gamle "Humlebi" fra 1934. Vi har studeret alting på den. Efter at vi har haft møde med de her gamle Nimbus nørder, så har vi fået øje på nogle ting, som vi ikke lige var klar over, og den positivitet, vi har mødt hos de her Nimbus nørder, som virkelig ved hvad det handler om, har været fantastisk. De har været åbne og ærlige, og de fleste har bakket op om, at Nimbus skal på gaden igen, men denne gang med el. Så er der dog også nogle der har sagt, at det her er noget pjat. Det er dem, der har arbejdet med Nimbus i så mange år, at de synes, at det er deres. Det er jo også en fin holdning at have. For hvorfor skal man nu til at ødelægge det. Nu har vi jo vores historie med Nimbus med benzin. Og ventiler der både kan ses og høres. Så det er jo fint, at der er nogen der siger: "Argh – lad nu være med at røre ved det". Men vi kommer dem lidt i møde, for vi er så heldige, at vi vil kunne genskabe lyden. Vi vil kunne få lyden ud til dem, der skal kunne høre, at Nimbus kommer kørende, og føreren vil også kunne få lyden for sig selv i sit head-set. Vi vil være i stand til at generere den lyd, som den gamle maskine havde og så overføre lyden til accelerationen. Det er ikke bare en almindelig motorcykel lyd. Det er ikke en Yamaha lyd. Det er en Nimbus lyd. Men motorcyklen sviner ikke længere, for der er ingen olie og ingen benzin.

Men hvad med sidevognen?

Nimbus med sidevogn er jo noget helt særligt.

-Det er godt, du nævner det, for i den allerførste forretningsplan har Nimbus med sidevogn haft en helt afgørende rolle. Nimbus er den eneste motorcykel, der som standard kunne leveres med sidevogn. Nimbus e-motorcykel med sidevogn bliver et hit. Vi har dog valgt af økonomiske grunde først at designe den i 2022, når vi får den næste kapitalrejsning. Men den bliver et hit, for Nimbusen er født med sidevogn. Sidevognen giver et andet sammenhold for det kærestepar, der skal på campingtur, eller for familien med far, mor og to børn. Man er tæt sammen på en helt anden måde, end når man kører i en bil, og den er nemmere at parkere inde i byen end en bil. Vi er selvfølgelig også opmærksomme på, at der i sidevognen skal være lækre ting, som for eksempel et smukke-seringsspejl med lys, en SMART Phone lader, en kopholder og måske et kamera. Endelig vil sidevognen jo også kunne bruges af pizza bude eller til andre erhvervsmæssige formål.

## Nimbus – Made in Denmark



Hvor meget betyder det egentlig for dig, at den nye Nimbus bliver produceret i Danmark?

-Det betyder rigtig meget. Vi ved jo, at man igennem de sidste 40 år har outsourcet meget til Østen. Men lønnen stiger i Kina, og det er blot et af problemerne. Et andet problem er det logistkæmpe, som vi senest har oplevet det under Coronaen. Så alt det, vi kan producere i Danmark, eller

i hvert fald i Europa, det skal laves her. Det giver jo en helt anden sikkerhed. Jeg er da godt klar over, at det kommer til at koste lidt mere på det enkelte emne, men på langt sigt er vi sikre på, at det er den rigtige idé. Det at have det tæt på, det betyder meget. Vi har en forventning om, at vi kan få lavet 80% af delene i Europa, og vi har et stort håb om, at vi kan få lavet mange af delene i Danmark også. Den kunstige motorcykel lyd, som jeg fortalte dig om, kommer fra et dansk firma. Det er et IT-firma i Aarhus, der har tilbudt det. Jeg ved godt, at Tesla kan gøre det, men det kan det danske IT-firma altså også. Når vi taler om dansk Nimbus produktion, så taler vi selvfølgelig også om dansk montage på Nimbus motorcykelfabrikken. Vi vil rigtig gerne have, at stellet skal produceres i Danmark, for stellet er, som vi talte om før, fundamentet i Nimbussen. Nu er motoren med de fritliggende ventiler ikke fundamentet længere. Nu er det stellet, fordi det er så specielt. Her vil vi rigtig gerne finde en dansk producent, da det i bogstavelig forstand er en bærende del af designet. Så maskinfabrikker og andre gode mennesker: "Ring – gå i tænkeboks – vi har brug for jer", men vi stiller også nogen krav om bæredygtighed. Det bliver også en del af det nye e-Nimbus' DNA.

## Forfattere



### Claus Støvlbæk Clausen

Claus Støvlbæk Clausen: – årgang 1954 - født og opvokset på Djursland ved Grenå på et landbrug. Kørte traktor som 6-årig og kunne bakke med en firhjulet gummivogn, selvom vognporten var snæver. Når der kom en mejetærsker gennem landsbyen Fannerup tænkte beboerne, hvor er piloten? Som 11-årig er man jo ikke fuldvoksen! Jeg havde en fantastisk barndom med landbrug og maskiner. Uddannet i shippingbranchen i Århus og efterfølgende en tur på Vejlbj Landbrugsskole i Risskov. På driftslederuddannelsen var der bonus. Her mødte jeg en smuk ung kvinde fra husholdningsskolen samme sted, og vi har netop fejret Rubinbryllup. Salg- og marketing har været min beskæftigelse i alle årene i forskellige salgsjob bl.a. hos Faxte Bryggeri, Lyngfeldt Landbrugsmaskiner og Pindstrup Mosebrug, samtidig med drift af eget landbrug. Fra 1987 har min primære beskæftigelse været ejendomsrådgiver og senest med speciale i større landbrug. Derfor er relancering af Nimbus C-modellen fra 1934 en helt særlig og topmotiverende opgave, som kan skabe danske arbejdspladser, masser af eksportkroner og glæde hos kunder, medarbejdere, samarbejdspartnere og aktionærer. I første omgang er der også en Nimbus E-cykel med i produktportefølgen.

### Lars Lean

Lars Lean: Lars er Lean Manager på hos PostNord Logistics, som har en stærkt øget aktivitet qua stigningen i handelen på internettet. Han er ingeniør og har HD i logistik/SCM og mange års erfaring fra erhvervslivet med automatisering, projektledelse, procesoptimering, produktionsstyring, kundeservice, logistik, Lean og ledelse. Han har tidligere arbejdet for bl.a. Esab, Shell, Ruko, DBK Logistik Service, Superfos, Novo Nordisk og HOFOR. For Lars handler det om bæredygtighed, konkurrencekraft og om arbejdspladser i Danmark.