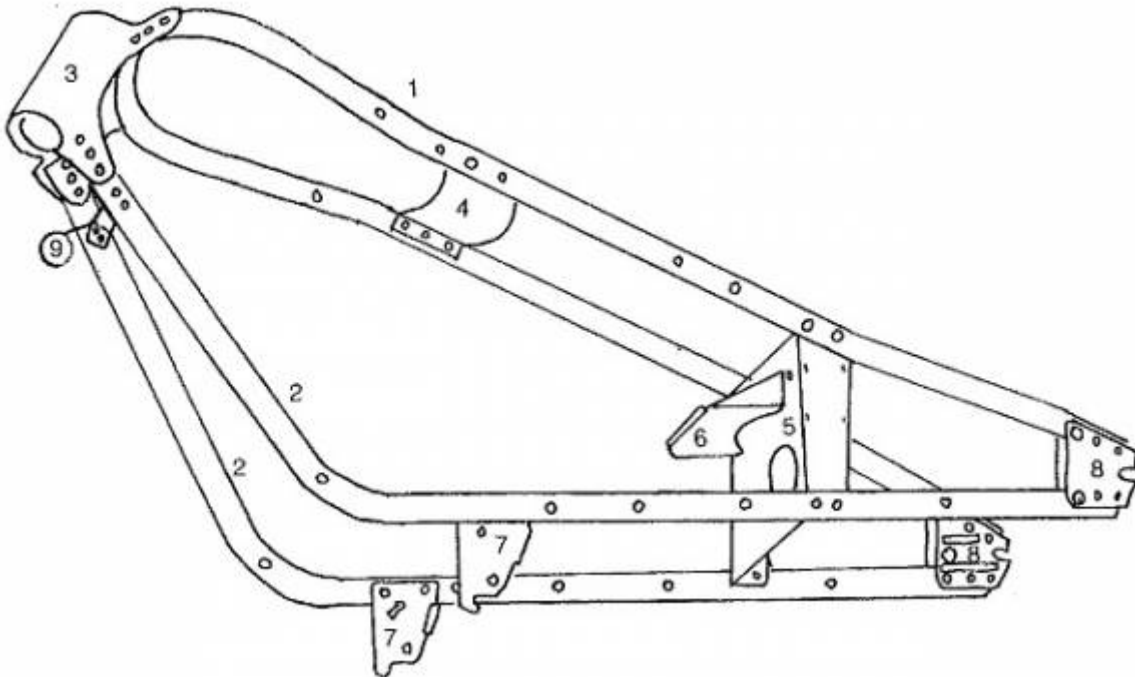


# Rahmen und Anbauteile

## Rahmenkonstruktion

Der Rahmen der Nimbus behielt vom Anfang der Produktion bis zu Produktionsende eine einheitliche Form. Bedingt durch Änderungen am Sattelgestell, Kardan, Hinterradantrieb und anderen Befestigungspunkten gab es dennoch einige Änderungen in den Ausführungen.



Der für die Nimbus gefertigte Rahmen ist patentiert und aus 3 Stücken 8 x 40 mm Flachstahl und einigen Blechteilen gefertigt. Diese sind, bis auf das Kronrohr ab 1955, mittels 6 x 16 mm Vollnieten mit dem Flachstahl verbunden. Der obere Rahmenring (1) ist in einer Ebene ausgeführt an welcher die beiden Unterstreben (2) hängen. Am vorderen Ende befindet sich das Kronrohr (3). Es bildet gleichzeitig die vordere Verbindung zu den unteren Rahmenstreben. Hinter der Auswölbung für den Benzintank befindet sich eine Rahmenplatte (4) welche bis 1948 auch die Schaltkulisse für die Handschaltung darstellte. Im zweiten Drittel ist zwischen Ober- und Unterstreben die Prallplatte (5) mit Batteriekonsole (6) eingietet. Am hinteren Ende werden die Ober- und Unterstreben mit Hilfe zweier Rahmenenddreiecke (8) zusammengehalten welche gleichzeitig die Hinterradführung bilden. Im Mittelbereich der Unterstreben dienen zwei weitere Dreiecke (7) der Befestigung des Hauptständers. Letztendlich befindet sich noch eine Versteifung (9) unterhalb des Kronrohres zwischen den beiden Unterzügen welche anfangs genietet und später eingeschweißt wurde.

Alle an den Rahmen genieteten Bleche wurden im Laufe der Produktionsjahre verändert. dieses sind:

- [Kronrohre \(Pos. 3\) und Rahmenversteifung \(Pos. 9\)](#)
- [Rahmenplatte mit/ohne Schaltkulisse \(Pos. 4\)](#)
- [Prallplatte mit Batteriekonsole \(Pos. 5 + 6\)](#)
- [Hauptständerträger \(Pos. 7\)](#)
- [Rahmenenddreiecke \(Pos. 8\)](#)

Gleichzeitig wurden die Befestigungsmöglichkeiten für die Anbauteile durch unterschiedliche Bohrungen verändert.

- [Rahmenbohrungen](#)

Zu den Anbauteilen gehören:

- [Sattelgestelle](#)
- [Kniekissen](#)
- [Hauptständer](#)
- [Seitenständer](#)
- [Werkzeugdose](#)
- [Luftpumpe](#)
- [Lenkerschloss](#)

## Rahmenentwicklung

Eine detaillierte Beschreibung zu den Rahmenbohrungen erhält man [hier](#).

Im Laufe der Produktion der Nimbus II wurde der Grundrahmen serienmäßig neun mal verändert. Die zehnte Änderung war dem Prototyp mit Hinterradfederung vorbehalten welche jedoch nie zur Marktreife kam. Von diesen Änderungen war sowohl der Rahmen wie auch die daran genieteten Bleche und Träger sowie der Lenkkopf betroffen.

### Modell 1934, von Nr. 1301 - 1550

Der Lenkkopf ist ein einfaches Rohr welches an den Rahmen geschweißt ist. Im unteren Bereich ist eine Dopplung aufgesetzt. An Nachahmungsmodellen ist leicht erkennbar dass die „Zierverstärkung“ Außen auf die Lenkrohrkappe aufgesetzt ist.

### Modell 1935, von Nr. 1551 - 2560

Die Verstärkungskappe umschließt das komplette Lenkrohr und ist am Rahmen angenietet.

### Modell 1936, von Nr. 2561 - 2900

Die starre Kardanwelle wird durch eine mit einer Gummidämpfung ausgetauscht. Hierdurch muss das Querblech mit Batterieträger mit einer größeren Durchlassöffnung für die Kardanwelle versehen werden. Der Deckel des Hinterradantriebes wird nun mit zwei Schrauben befestigt. Hierdurch entfällt das alte Befestigungsloch. Die als Position für die neuen Löcher entfallen die vorderen Niete am hinteren, linken Rahmendreieck. Die Bohrungen werden vergrößert.

## **Modell 1937, von Nr. 2901 - 7500**

Für einen sichereren Stand des Motorrads wird der Hauptständer geändert. Hierzu müssen die zwei Ständerhalteplatten geändert werden.

Fast zeitgleich wird die Fußschaltung auf den Markt gebracht. Der für die Betätigungsstange zur Kupplungsauslösung notwendige Umlenkbolzen wird hinter dem Getriebe in ein zusätzliches Gewindeloch in den Rahmen geschraubt.

## **Modell 1948, von Nr. 7501 - 9000**

Die Handschaltung ist nicht mehr vorgesehen sodass die Kulissee im Rahmenblech hinter dem Tank entfallen kann. Gleichzeitig können die zwei Bohrungen für den Lagerbock des Handschalthebels und der Winkel für die Aufnahme des Bowdenzuges vom Handkupplungshebel zum Fusskupplungspedal entfallen. Ein geänderter Kupplungsauslösearm bedingt eine Veränderung der Position des Batterieträgers auf dem Rahmenblech. Der Batterieträger ist nun angeschweißt.

## **Modell 1950, von Nr. 9001 - 10440**

Beide Sättel werden nun mit Gummiringen gefedert. Der Drehpunkt für das vordere Sattelgestell wird auf die Position der mittleren Niete des Rahmenbleches verlegt. Der Bolzen für die Gummiringaufnahme wird direkt vor das Rahmenquerblech versetzt. Der vordere Luftpumpenhaken wandert mit dem Satteldrehpunkt nach vorn. Der hintere Haken wird durch einen Stift in der Rahmenquerplatte neben dem Batterieträger ersetzt.

## **Modell 1952, von Nr. 10441 - 11970**

Die Quersteife unter dem Lenkkopf wird verstärkt und geändert angebracht um Verdrehungen des Rahmens im Gespannbetrieb zu minimieren. Am Oktober 1953 werden hier zur Befestigung 8mm Vollnieten verwendet.

## **Modell 1953, von Nr. 11971 - 13040**

Die Rahmenplatte wird erneut geändert.

## **Modell 1955, von Nr. 13041 - 13572**

Der nun etwas kürzere Lenkkopf wird im unteren Bereich mit dem Rahmen verschweißt. Es gibt Ausführungen mit einfachem und doppeltem Lenkrohr. Gleichzeitig wird ein Dreieck zur Versteifung des vorderen Rahmenteiles eingeschweißt.

## **Modell 1956, von Nr. 13573 - 14015**

Ab 1. April 1956 wird auf der linken Lenkkopfseite eine Aufnahme für ein Lenkkopfschloss angeschweißt. Die Rahmennummern werden durch Fabriknummern ersetzt. Die Fabriknummer S-15001 gehört zu Motornummer 13573. In späteren Fertigungsabschnitten ist die Differenz jedoch unterschiedlich.

From:  
<http://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/> - **Nimbus-Motorrad-Wiki**

Permanent link:  
<http://www.nimbus-motorrad.de/dokuwiki/doku.php?id=hauptseite:technik:baugruppen:rahmen>

Last update: **25.10.2020 20:37**

