

Sådan fødes en Nimbuskærm

Jeg er fra tid til anden på diverse stumpemarkeder blevet spurgt om, hvordan jeg bærer mig ad med at nyfremstille skærme til Nimbusen i den fine kvalitet, næsten helt uden buler.

Vi har modtaget

værktøjer til at fremstille en sådan skærm. (fig. 1)

Hidtil har jeg afstået fra at komme med en komplet opskrift på, hvordan jeg bærer mig ad, men der er selvfølgelig andre dygtige håndværkere som vil kunne gøre mig kunsten efter, hvis det skulle komme an på en prøve. Så derfor vil jeg efterfølgende i tekst og billeder vise, hvordan jeg bærer mig ad.

Den skærm det drejer sig om er en forskærm til Nimbus, som blev monteret fra 1950 til 1959.

Der findes et udmærket tegningsmateriale hos Danmarks Nimbus Touring, som er i besiddelse af de originale tegninger fra dengang.

De fleste skærme blev lavet i England, og derfor kan man da også finde tegninger i arkivet på engelsk – dog med mål i millimeter. Det har jo nok voldt de engelske håndværkere problemer, ligesom vi også har problemer, når vi skal konvertere de engelske tomme-mål.

Jeg har valgt at lave forskærmen i tre stykker. Det er, fordi der trods alt ikke laves flere hundrede skærme af den slags med så høje sidestykker. Ellers skal der helt andre træk- og tryk-



Fig. 1

Fremstiller selv værktøjer

Når delene er opmålt og klippet til, begynder jeg med at trykke midterstykket op på min Pull-Max maskine. (fig. 2)



Fig. 2

Det er en maskine, der kan både klippe og lokke – og altså også forme tyndplade. Man kan sammenligne den med den nok så velkendte Silkeborghammer eller Jønssonhammeren.

Det er i dag ikke muligt at få nye værktøjer til maskinen, så de værktøjer jeg har til den, er nogle jeg selv har fremstillet.

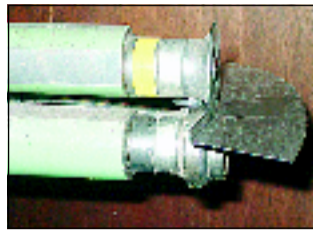


Fig. 3

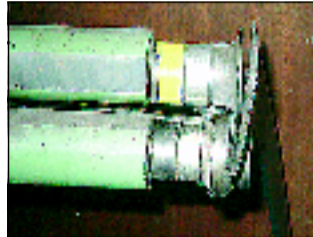


Fig. 4

Når midterstykket er færdigt kommer turen til sidestykkerne.

Først laves buen der giver rundingen til midterstykket på Pull-Maxen.

Dernæst skal der laves kanter på siderne. Til det arbejde bruges en sikkebertelmaskine.

Sikkebertelmaskiner laves stadig den dag i dag, og er eftertragtede, hvis de er til salg på diverse stumpemarkeder.

På en sådan maskine kan der laves forstærkninger i tyndplade og bukket kanter på alle mulige måder for den fingernemme pladesmed. (fig. 3-4-5-6)

Her laves den ombukkede kant af et par gange, inden den får den endelige form. Det er her vigtigt med en vis tålmodighed, da det kræves, at pladen får lidt ad gangen, hvis resultatet skal blive godt.

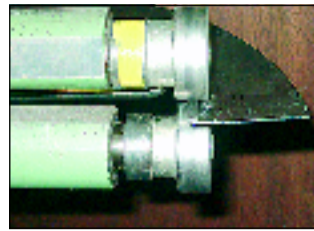


Fig. 5

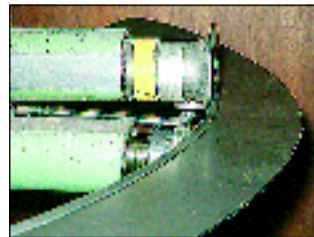


Fig. 6

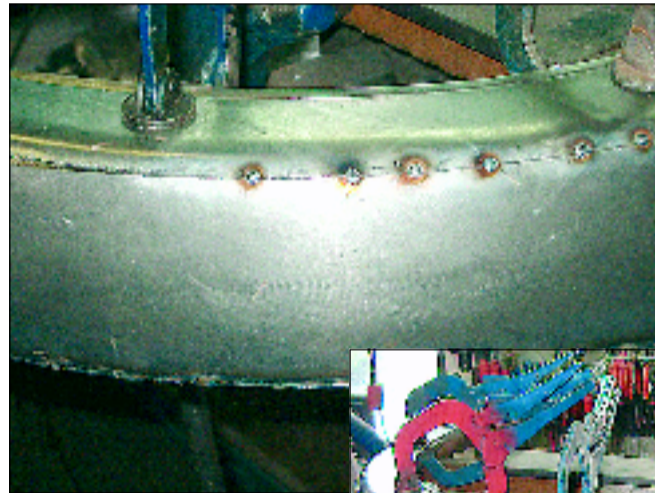


Fig. 7

Sammensvejsningen

Vi er nu klar til sammensvejsningen af de tre stykker.

Til dette arbejde har jeg lavet en massiv skabelon af 40 millimeter rundjern som har en radius, der passer til en 19 tommer skærm. (fig. 7-8)

Nu hæftesvejses styk-

kerne sammen med korte mellemrum. Skabelonen er samtidig god til at få kanterne til at passe godt til hinanden, så pladekanterne ikke forskubber sig. Det er jo en ganske tynd plade, der arbejdes med, så når det endelige svejsearbejde er færdigt, skal der jo stadig være plade tilbage, når slibearbejdet er gjort.

Selve svejsearbejdet kan gøres på mange måder. De gamle pladesmede vil helt sikkert påstå, at det bedst lader sig gøre med en gasflamme.

Jeg er imidlertid fra en



Fig. 8



Et samlet tilbud

Udvalgte Hyosung-forhandlere kan tilbyde såvel forsikringer og at finansiere mc-købet.

Snart kan 18 Hyosung forhandlere tilbyde både finansiering og forsikring af de koreanske Hyosung motorcykler, scootere og ATV'ere. Konceptet er et samarbejde mellem Scanmi ApS, der importerer Hyosung motorcykler, Handelshanken Finans og ETU forsikring A/S.

Forhandlerne bliver i disse dage orienteret af en medarbejder fra Handelsbanken Finans.

Kunden skal tjekkes for kreditværdighed, og med en udbetaling på 20 procent kan forhandleren tilbyde en pakkeløsning med finansiering og fuld forsikring.

Præmien er afhængig af kundens alder, erfaring og hvilken motorcykel han/hun køber.

Man kan ikke forsikre uden at købe cyklen gen-



nem Hyosung Finansiering, men forsikringen kan fortsætte efter finansieringens udløb. Loftet for finansieringen er otte år og med en Hyosung prisliste, der ikke overstiger 100.000 kroner er der plads til alle, lover direktør Inge Jacobsen, som er godt tilfreds med de nye muligheder for forhandlerne.

- Det er nemt for kunderne at gå ind i forretningen og nærmest køre hjem med det samme. Forsikringen er ordnet samtidig med slutseddels underskrift og der kommer bare én rudekuvert hver måned, siger hun. *mich*



Fra årsskiftet 2008 har Hella A/S indgået et samarbejde med den danske verdensmester i speedway – nemlig Nicki Pedersen.

Hella har tændrørerne

Siden årsskiftet har Hella A/S været sponsor for den danske verdensmester i speedway, Nicki Pedersen.

SPONSORSHIP

Sponsorsamarbejdet mellem Hella A/S og Nicki Pedersen er indgået sammen med NGK, der i den forbindelse både står til rådighed med tændrør i den kommende sæson samt teknisk bistand leveret af NGK's Teknik-Zentrum i Ratingen, Tyskland.

Hella A/S glæder sig til det kommende samarbej-

de med Nicki Pedersen – et samarbejde, som skal være med til at profilere NGK som den førende og foretrukne leverandør af tændrør til biler, både, motorcykler og alle småmotorer.

NGK er førstegangslieferandør til en lang række bilproducenter i Europa samt et større antal teams indenfor motorsporten – herunder blandt andet McLaren-Mercedes og Ferrarri. *spanger*

Triumph hylder Steve McQueen

Hovedrolle i mc-film gør Steve McQueen til ikon.

KOLD TRIUMPH

Da der for nylig blev produceret en dokumentarfilm om Steve McQueen, fik den meget passende titlen The essence of cool – Steve McQueen var cool. Uanset hvad han gjorde. Coolest.

Frem for alt elskede han at køre motorcykel. Han havde det altid bedre blandt motorcyklister end blandt menneskene i Hollywoods glimmerverden.

McQueen var en ualmindelig dygtig off-road kører, og han deltog i mange konkurrencer i USA. Han deltog også i det ekstremt hårde International Six Days Trial og altid på en Triumph. McQueen spillede hovedrollen i det, der regnes for den måske bedste MC-film, der nogensinde er blevet



På Steve McQueens fødselsdag udgives en replika af den T-shirt, han bar til konkurrencerne i 60'erne og som kun kan købes hos Triumph-forhandlere.

produceret. Steve McQueen døde i 1980 af lungecancer kun 50 år gammel. Kulden omkring ham er stærkere end nogensinde. *spanger*