

Sterup-Hansen Special



TEKST OG FOTOS AF KIM SCHOLER

Ser man bort fra den tidlige Nimbus – Kakkellovnsrøret – var det kun Fisker & Nielsen A/S' prototyper fra halvtredserne, som havde baghjulsaffjedring. Fem forskellige stel blev det til, heraf det ene til en tocylindret model, der nu står på NKT museet i Glostrup. I dag findes der to firecylindrede Nimbusser, hvis opbygning matcher dem på billeder af fabrikens prototyper. Men der eksisterer også et tredje eksemplar, bygget hos en Nimbusforhandler, som har sin egen spændende historie.

Holbæks Nimbusforhandler Elmer Sterup-Hansen fik jævnligt Holbæk Garnisons Nimbusser til reparation, når disse var kørt galt og havde bøjet endnu et stel. På et tidspunkt lå der 3-4 skadede stel i gården

og flød foran værkstedet inde midt i byen. Samtidig havde han taget et Kakkellovnsrør i bytte, hvor et par plejlstænger havde slået hul i motorblokken. Men den havde både registreringsattest og nummerplade, og var derfor egnet til en ombygning, hvor man miksede en gammel og en ny Nimbus. Den nye type Nimbus var kendt som 'Humblebien', pga. dens summende motorlyd.

"Ved du hvad, den kan du tage dig af, så skal jeg nok hjælpe", sagde Sterup til sin søn Henning, der på det tidspunkt var i lære på Holbæk Maskinfabrik. Konceptet var prøvet før et par år tidligere, på en tilsvarende Nimbus, som faderen havde bygget til Hennings storesøster Bente. Idéen var først at en nyere motor skulle i rørets stel. Det havde dog ikke vist sig muligt, og så var det idéen

med at beholde motor, gearkasse og bagtøj som én enhed opstod. På den måde undgik man at skulle bruge et homokinetisk led ved gearkassens udtag, som kardantrukne motorcykler med baghjulsaffjedring oftest har.

Bente Sterup-Hansens ombyggede Nimbus fik en lav Nimbus teleskopforgaffel, en normal Kakkellovnsrørs sadel affjedret med gummistropper, men beholdt ellers det oprindelige look. Rent faktisk så den forfærdelig ud, mener Henning, og den fik da også det lidt flatterende øgenavn 'Dromedaren'. Der var heller ikke svejset rør fast på undersiden af Humlebi-stelvangerne, ligesom ophængningspunkterne sad anderledes, hvilket gjorde at køregenskaberne ikke var særligt gode. Måske derfor nægtede man at godkende den til syn.

SH Special uden tank, venstre side:

Det nye hul til benzinpåfyldning er anbragt et stykke længere fremme end det originale.

