



Hul benzintank;

Den hule Ariel tank sidder fast med et sindrigt låsesystem.

Forhandlerplade;

Den lille Sterup-Hansen forhandlerplade, som pryder forskærmen.

Ikke desto mindre brugte Bente den til en langtur med veninden Alice bagpå, op til Karlshamn i Sverige. Det meste af tiden stod den nu på værkstedet, men en gang imellem kom Sterup og sagde "kan I ikke trække den op på det gamle værelse". Så vidste man at politiet skulle have lavet service på en af deres Nimbusser - og hvad Loven ikke så, kunne den jo heller ikke få ondt af. Maskinen er desværre gået heden for længst.

Falsk tank, engelske dele

Motoren som Henning fik, var også ødelagt på klassisk vis; med en plejlstang ud gennem blokken. Den blev repareret, og hullet lappet med en kobberplade. Belært af erfaringerne med 'Dromedaren' forstærkede Henning den nederste afskårne del af en Humlebi-ramme, ved at fuldsvejse nogle stykker rør fast på undersiden. Det viste sig ukompliceret at finde det rette balancepunkt mellem baghjul og motor, hvorefter Henning ude på maskinfabrikken drejede de to bronzebøsninger, som motoren skulle hænges i.

For at Nimbusen skulle se pæn og ordentlig ud, brugte han tanken fra en militær Ariel, omend blot som en hul skal, der gik ned over det originale stelrør/tank. Sideskjolde

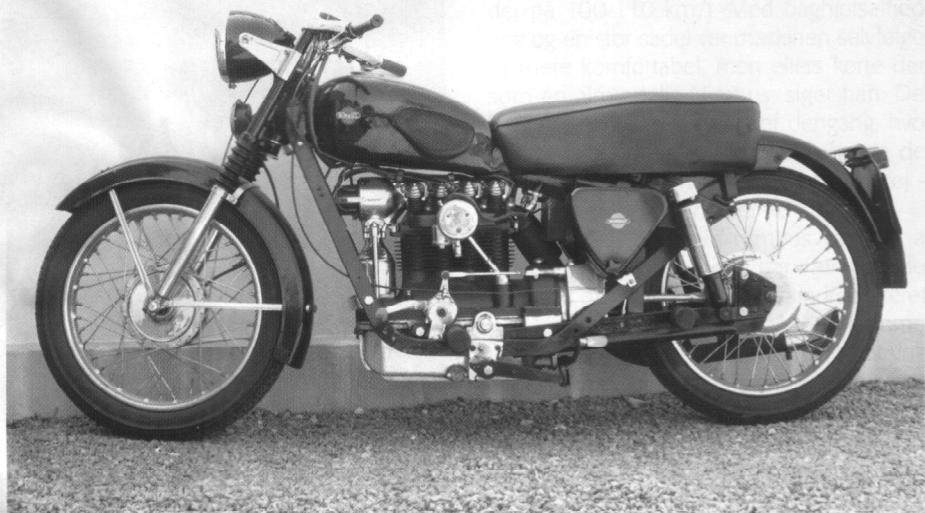
og bagstøddæmpere var også fra Ariel, baglygten en Lucas, twinsadlen hjemmelavet og bagskærmen en modificeret Nimbus forskærm. Den høje type forgaffel fra en Humlebi passede perfekt i kronrøret, for kronrørslejerne var blandt de få dele, der gik igen på den nye Nimbus. Af mindre åbenlyse detaljer finder man fabrikens lukkede ventilhuse, og en kraftig tværstiver foran på stellet, hvis vanger måtte vrides lidt ud for at gøre plads til motorenheden. Et originalt Nimbus støtteben er gjort bredere og højere, der er små styrstop for at skåne den falske tank, og det originale tankdæksel har fået selskab af et andet, placeret længere fremme på røret, så det passer med den falske tanks hul. Under den bagerste del af stelrøret er der udskæringer, så der er plads til knasthus og batteri. Ligesom sin forgænger, blev hele herligheden malet 'polykromat rød' (metallic).

Interesse fra Politiet

Denne 'Sterup-Hansen Special' blev omregistreret i 1956, og dermed godkendt med sin ret specielle baghjulaffjedring. Rent formelt var den jo stadig et Kakkellovnsrør, selv om det eneste fra 1926 var stellet. På Motorkontoret fik de blot at vide at motoren havde været uopretteligt skadet, og der nu sad en ny i - det var bare en lille ændring...

Kort efter den var kommet ud at køre, stoppede Færdselspolitiet Henning nede ved Munkholmbroen, lidt udenfor Holbæk. De ville såmænd bare se nærmere på hans nye maskine, og begge betjente endte med at få sig en god lang prøvetur ned omkring havnen i Ejby. Da de var færdige komplimenterede de Henning, for det var lige sådan en baghjulaffjedring de gik og ønskede sig.

Inde hos på Nimbusfabrikken på Frederiksberg havde man også hørt om motorcyklen, og fik den derfor til gennemsyn en uges tid. Motorcykelfolkene derinde gik på det tidspunkt og arbejdede på flere forskellige baghjulaffjedrede prototyper. Der var dog en del ankepunkter mht. Sterup-Hansens løsninger, fortæller Henning, så dem kunne



Venstre side;

Med den store twinsadel får motorcyklen et lidt batsant udseende. Måske en længere tank og en ny, lavere sadel - blot 2/3 så stor - ville kunne gøre Nimbus-hybriden helt elegant.