

i gang med at studere salgsannoncer, og han fandt hurtigt ud af, at der altid var nogle stykker til salg, så derfor handlede det om at finde den rigtige. Ret hurtigt opdagede han, at mange Nimbus motorcykler bestod af en skøn blanding af dele fra mange forskellige årgange og modeller. Sent i år 2007 dukkede der en 1934 model op med stel- og motornummer 1350 i Ålbæk nær Skagen, og den kørte Ben Geutskens op for at se nærmere på.

- Ejeren af Nimbusen vidste tilsyneladende meget lidt om Nimbus, for på et tidspunkt sagde han til mig: "Den går rigtig godt i begge gear". Jeg spurgte forsigtigt om der ikke var tre gear, men han hævdede, der kun var to. Efter en prøvetur hvor jeg havde konstateret, at der altså var et tredje gear, og efter jeg havde undersøgt at alt det specielle, der kendetegner en 1934 Nimbus, indgik vi en handel.

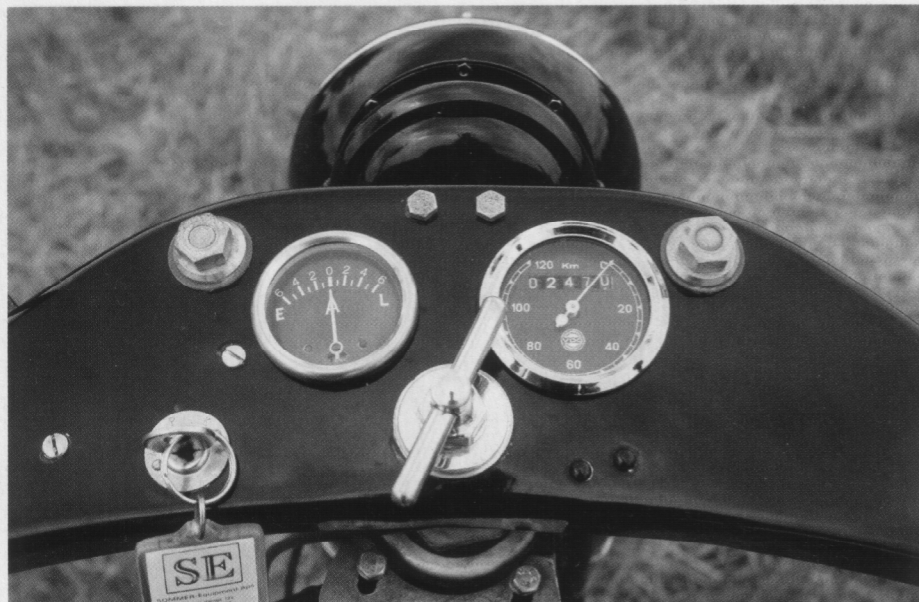
Vild med de udendørs ventiler

Selv er Ben Geutskens ikke i tvivl om, hvad der fascinerer ved Nimbus. For han er det de åbne ventiler, men det er også dens store firecylindrede motor og dens geniale konstruktion, som henrykker. Men Ben Geutskens er også en mand, som kan lide forskellighed, for hjemme på privatadressen i Holland står der Triumph, TWN og en Ner-A-Car model A. Egentlig er Ben Geutskens startet meget sent med det på to hjul. Først som 49 årig fik han kørekort og sin første motorcykel, og som han selv udtrykker det: "At få motorcykel er én af de bedste ting, jeg har gjort". Arbejdslivet har ikke handlet om mekanik, da den nu 67 årige Ben Geutskens har arbejdet som ingeniør, hvor han blandt andet har beskæftiget sig med pacemakere og stået for kvalitetskontrol. Det med at lære og tale og skrive dansk tog 14 måneder, og deres udsendte kan bekræfte, at interviewet er foregået på et forbløffende godt dansk.

- Næste skridt er ikke en ny motorcykel, men en sidevogn til 34'ereren. Det er faktisk allerede forberedt, idet jeg har bygget en garage med en så stor dør, at der kan let kan passere en Nimbus med sidevogn ind gennem åbningen, beretter Ben Geutskens.

Den sværeste Nimbus af dem alle

I kraft af at Ben Geutskens havde sat sig grundigt ind i de mange specialiteter, der karakteriserer de forskellige årgange af Nimbus før krigen, vidste han, hvad han gik ind til, da han købte en 1934 model. Originalitet er vigtigt for ham. Samtidig er det heller ikke sådan, at motorcyklen ikke kan komme ud at køre, hvis den ikke er 100 % original. Ben Geutskens er udmærket klar over, at motorcyklen mangler lidt. Mest iøjnefaldende mangel er den specielle trekulsdynamo, som kun sad på de omkring 250 første Nimbus motorcykler fra stelnummer 1301 til 1550. Men da motorcyklerne blev kaldt tilbage for at få udskiftet trekulsdynamoerne sammen med det ømfindelige tryksmøresystem, har overlevelsesprocenten for disse reservedele været nærmest lig nul. Derfor kendes der kun meget



Mange af Nimbus årgang 1934 karakteristika ses på styret. Amperemeteret, de synlige nitter på oversiden af styret, styrebremesen uden den karakteristiske bakelitknop og det specielle VDO speedometer.

få af disse trekulsdynamoer og tryksmurte krumtappe og oliepumper til tryksmøring. De var specielle ved dynamoerne var, at der ikke var et spændingsrelæ, men kun et tredje kul som var manuelt regulerbart. Dette tredje kul var selve spændingsreguleringen, for i kraft af det var flytbart, kunne man give mere eller mindre feltspænding, og derved ændre dynamoens ydelse. Ved at skubbe det tredje kul helt ind, ladede dynamoen maksimalt, og ved at flytte det udefter, ladede dynamoen tilsvarende mindre.

Men det var ikke gjort ved det. Olierøret fra pumpen og op til knastakslen var også markant anderledes. Her var der indskudt et relæ, som man benævnte et olietryksrelæ. Virkemåden var den, at først når der var olietryk på, skabte olietryksrelæet kontakt mellem dynamoen til motorcyklens stel, så dynamoen kunne lade. Denne del overmåde sjældent, og der eksisterer, så vidt vides, ingen

af disse olietrykskontakter - kun nogle ganske få replikaer er fremstillet ud fra fotografier.

Nimbus var den mest moderne

At Nimbus ved fremkomsten i 1934 var en topmoderne motorcykel i 1934, skal der ikke herske tvivl om. Nimbus motorcyklen havde som den første serieproducerede motorcykel en teleskopforgaffel. Et system, som i dag er fremherskende, så man kan med rette hævde, at Nimbus motorcyklen var på forkant i 1934. BMW hævder godt nok, at de var først med systemet, men fakta er, at det var Nimbus og dermed Fisker & Nielsen, der var først. Tændingssystemet var med på moderne og sammenbygget, så strømfordeler og tændspole befandt sig i samme enhed. Tilmed sad det monteret direkte og let tilgængeligt i enden af knastakslen. Det med den sammenbyggede tændspole- og strømfordeler gjorde Toyota meget ud af i firserne,



Nummer 1350 blev i sin tid solgt af Nimbusforhandler C.V. Hansen Frederiksberg Bredgade i København.