

Man kommer ikke uden om, at sidevognene har spillet en vis rolle i den danske produktion – og naturligvis i det danske trafikbillede. Ikke mindst hos Nimbus, som i en meget lang årrække leverede nye motorcykler forsynet med den sidevognsopbygning, en kunde ønskede. Det er udførligt beskrevet i bogen »Nimbus, Danmarks Motorcykle« fra samme forlag.

Dansk sidevognsfabrik »Acap« blev startet af A. Cappelen Schultz tidligt i 1935, og den eksisterer stadig. Man lavede både løse sidevognsstel og karosser, og specielt karosserne blev leveret til flere Nimbusforhandlere, som monterede dem op på Nimbus-fabrikens egne stel.

Efter godt to års drift, den 20. august 1937, overtog Charles Christiansen, Harry Nordahl Nielsen og Hans Nordahl Rasmussen virksomheden og omdannede den fra starten til et aktieselskab. Charles Christiansen var et ret kendt navn indenfor motorcykelsporten, især trial. Han blev udlært bilmekaniker hos F. Bülow A/S, som på det tidspunkt var en af landets store GM-forhandlere. Charles Christiansen kørte som en slags kontraktkører på Ariel for Isidor Meyer i St. Kongensgade i København, og som et paradoks kan det nævnes, at han kørte for BSA Klubben.

Fra starten i 1935 lå »Acap« i Lille Farimagsgade 10 på Østerbro men flyttede hurtigt til Åboulevarden 74 på Nørrebro. Men kort efter omdannelsen til aktieselskab blev hele virksomheden flyttet til »Søgården« på Emdrupvej 43. Det var på det tidspunkt en bondegård i byens udkant.

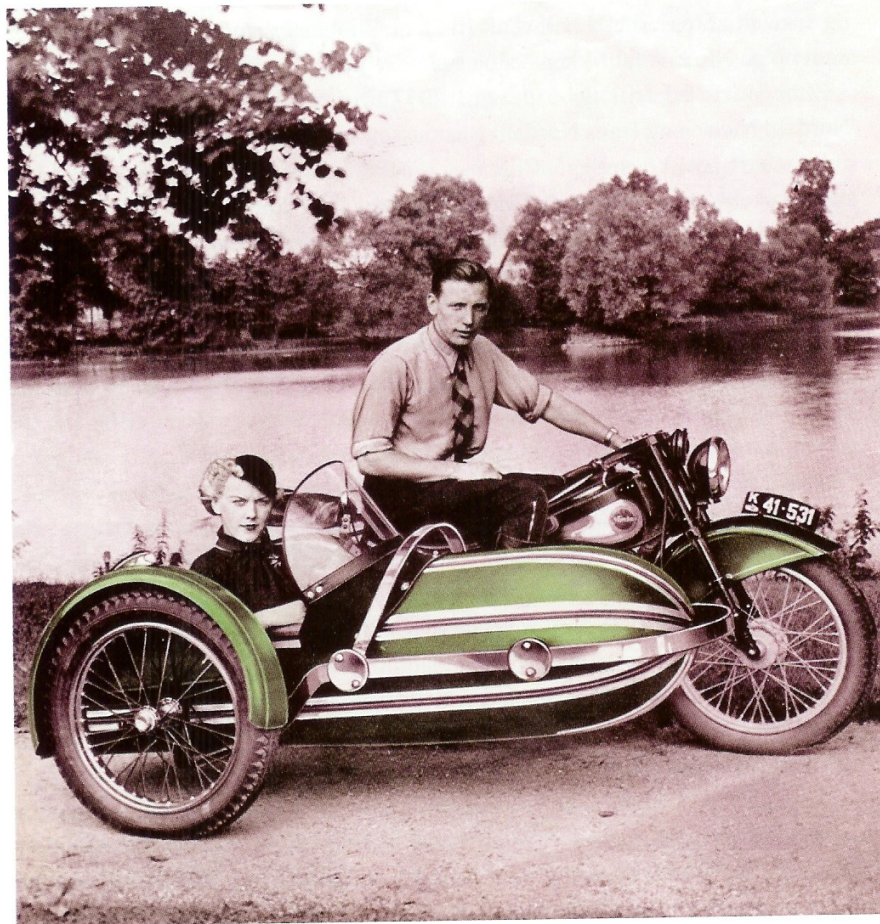
Nogen tid efter denne udflytning overtog man i øvrigt hele »Dania«, både motorcykellageret og -sidevognene fra Ib Krøyer Christensen. Et beskedent antal motorcykler var fremstillet af fabrikant Knud Larsen for Dania, og legendariske Hans Skov, lavede en del sidevogne for Dania. Hans Skov, var i en meget lang periode på tre årtier en fremragende sidevognskører for Indian, og han var i øvrigt aktiv Indian-mekaniker frem til slutningen af 1960'erne, under beskedne forhold på Amager. Han var ligeledes med til at stifte Danmarks Veteran Motorcykelklub i august 1965, og i en periode frem til sin død var han klubbens æresmedlem.

Hos Acap A/S fandt man imidlertid slet ingen mulighed for at videreføre produktionen af Dania motorcyklerne. Prismæssigt kunne den danske kvalitetsmaskine slet ikke konkurrere med de langt billigere Ariel, BSA, AJS, Nimbus og hvad der ellers var på markedet i de sene 1930'ere. Derimod gled Dania side-

ACAP

Sidevogne

EMDRUPVEJ 43 - KØBENHAVN Ø. - TELEFON RYVANG 4804



vognene som noget helt naturligt med ind i Acap-produktionen, og de to mærker blev markedsført sideløbende, med hver sit navn. Specielt var Dania »Trumf« sidevognen populær, men man stilede hurtigt frem mod at lade Acap være alene. En af grundene var den ret markante, at alle stelfittings m.v. til Dania var konsekvent overdimensionerede – dermed klodsede og tungere end nødvendigt – og naturligvis ikke formålstjenligt.

I 1939 så Acap-programmet således ud:

ACAP Sport 90.

En rund Steib-inspireret sidevogn som ikke var ligefrem kendt for de bedste køreegenskaber. Prisen var 590 kroner.

ACAP Sport.

En decideret motorløb-model med bøjle til sidevognsmanden. Pris 525 kroner.

ACAP Familie.

En ganske populær model til 725 kroner. Mest bygget for de største og kraftigste motorcykler. Sidevognskassen var beregnet til to personer, en voksen og et barn i bagklappen. Vindspejl i front og sidedør var små finesser på denne populære sidevogn.

ACAP Turist.

En udpræget konkurrencemodel til 495 kroner.



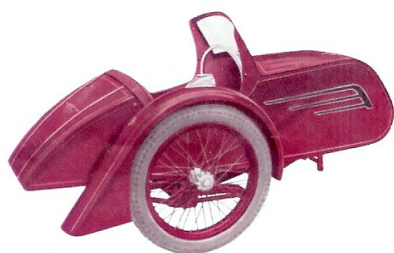
Acap Sport



Acap Familiesidevogn



Acap Turistvogn



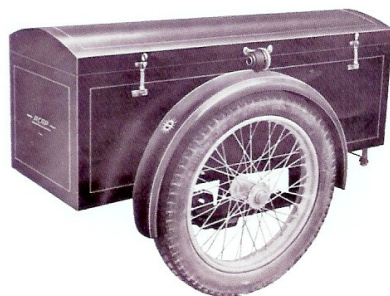
Acap Sport De Luxe

ACAP Sport de Luxe.

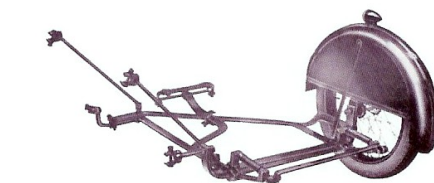
En kombineret sports- og turist model til 650 kroner.

Varesidevogn

Med lukket stålkasse kostede den 450 kroner.



Acap Varesidevogn



Sidevognsunderstel

Her er det igen værd at bemærke det meget store antal varesidevogne, der blev anvendt. Aviser, isværker, mejerier, budcentraler, belysningsvæsenet, postvæsenet, håndværkere, forretninger og mange flere kørte med sidevogne. Ofte specielt udformet efter virksomheden – for reklameværdien og genkendelsesmomentets skyld.

Op til besættelsen brugte Acap udelukkende fladjern til sidevognsproduktionen. Nittet eller boltet sammen. På karosseområdet havde mange fået øjnene op for Acap-kvaliteterne og monterede disse på fremmede stel, og det hele blev så monteret på motorcykler af alle mærker i en lang årrække, hvor en motorcykel

med sidevogn var meget eftertragtet som transportmiddel, på billigste klasse, for en hel familie – samt til daglig arbejdstransport. Det gav i øvrigt anledning til et meget bredt sortiment af bespændinger, så Acap-vognene kunne tilpasses enhver motorcykel.

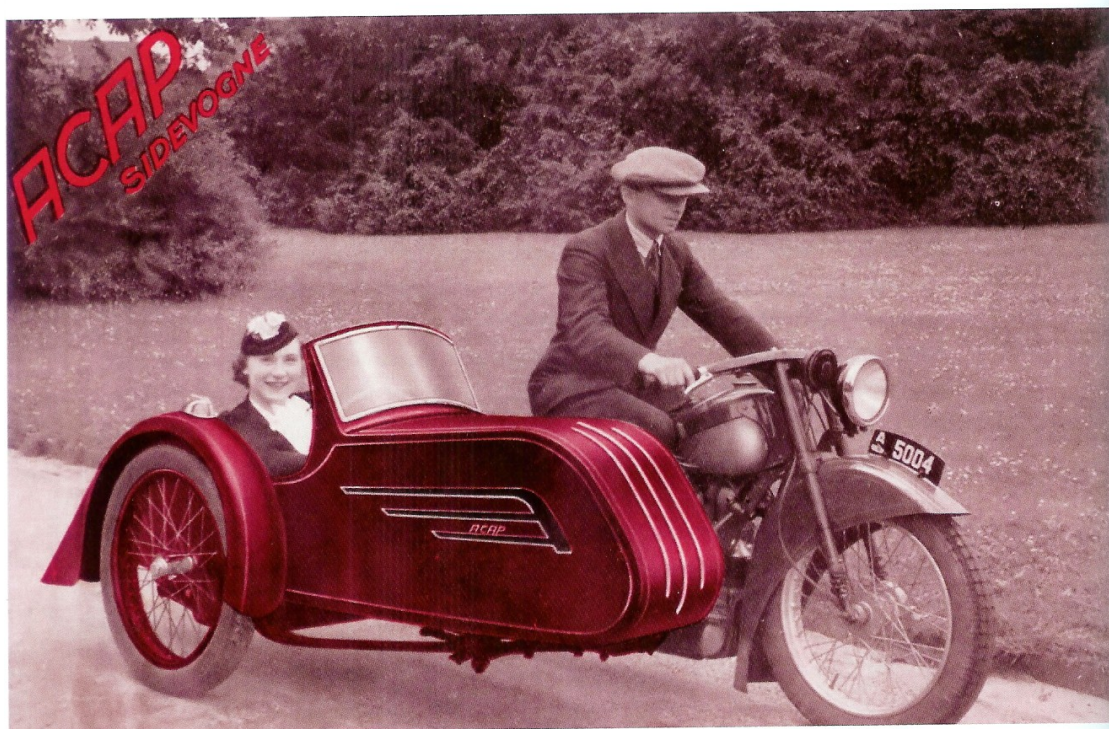
I nogle år før besættelsen var en mand ved navn Viggo Bender ansat på Acap. Efter krigen begyndte han produktionen af sin egen sidevogn, den karakteristiske runde Bender. Med visse afbrydelser er Bender sidevognen produceret til helt op omkring 1982, de seneste år dog i meget små antal – en overgang var der 6-7 mand beskæftiget med denne produktion.

Hos Acap søgte man alternative produktioner for at holde det hele i gang i de fem krigsår. Man slog sig bl.a. på at producere trehjulede budcykler. Det gik fint, så længe man havde et lager af nav, eger og fælge. Da det slap op, måtte kunderne selv skaffe det, og i de år blev der slagtet adskillige motorcykler. Hjulene genopstod som Fugl Phønix af asken. Resten blev solgt til skrothandleren. Der var stadigvæk for lidt at bestille, og af egentlig helt uforklarlige grunde skiftede man bogstavelig talt produktionsområde 180 grader rundt. Man begyndte at producere chokolade. I de selvsamme lokaliteter som før var blevet brugt til sidevognene. Af hygiejniske grunde flyttede man dog senere denne produktion til Nansensgade, og i de oprindelige lokaler begyndte man så at lave små ruller brænde til optænding, et produkt der i de år var god brug for.

Chokoladeproduktionen blev ret så omfattende og nåede at blive landets næststørste. Kun Galle & Jessen var større. Basis var naturligvis erstatningsprodukter, idet cacao og andre ellers vigtige råvarer selvfølgelig ikke var til at få fat i.

Omkring årsskiftet 1944-45 begyndte mændene bag Acap at købe brugte motorcykler op. Det hele måtte jo få en ende en dag, og så ville der blive brug for dem igen, var tanken. Imidlertid var det jo ikke bare at opkøbe og stille på lager. De tyske besættelsestropper ville omgående beslaglægge alt, hvis de fik nys om det.

Derfor blev cyklerne adskilt og opmagasineret forskellige steder. Da anden verdenskrig sluttede, stod man med et aneligt lager af motorcykler. I store annoncer blev det bekendtgjort, at Acap A/S ville genåbne den 26. september 1945. På selve Kong Christian X. fødselsdag. 100 køreklare maskiner var til salg, og det gav nærmest panikagtige tilstande i den nye forretning på Blegdamsvej 32 i København. Køerne var meget lange, og man måtte – for ikke at få det hele solgt på få timer – fortælle folkene ned i køerne, at der stort set var udsolgt.



På det tidspunkt kunne man være heldig at købe en fabriksny Nimbus, men uden så vitale dele som dæk og akkumulator. Det var ting, som ikke kunne skaffes. Hos Acap A/S havde man køreklare motorcykler – med brugbare dæk. Det var en københavnerbegivenhed, der gik ry af i flere år derefter.

I øvrigt blev Acap A/S hurtigt autoriseret forhandler af Nimbus og var i en årrække en af de helt store i den henseende. Imidlertid var der jo i mange år adskillige restriktioner omkring dollarpræmiering, krav om indkøbstilladelse og mange andre finurligheder, som er forstadierne til de verdensrekord høje afgifter, vi har i dag i Danmark på nye køretøjer.

I efterkrigsårene rejste Charles Christiansen og Nordahl Rasmussen en del i udlandet – for at finde nye kontakter og ideer. Det førte bl.a. til et tæt venskab

med den franske sidevognsfabrikant Chorlé, som de handlede meget med, men produktionen af sidevogne var stadigvæk vigtig. Den blev nu koncentreret omkring to hovedtyper: Model JM til de store maskiner og LV til maskinerne under 250 cc. Den store »Jet Model« kostede i 1954 1.550 kroner komplet monteret, og den var særdeles populær, bl.a. købte politiet og militæret ivrigt. Militærmodellerne var uden vindskærm, så der kunne monteres maskinkanon i sidevognen.

I januar 1950 kørte to danske sidevognspar med i det internationale Monaco Rally for motorcykler. Det var Orla Knudsen og Aage Andersen på en 350 cc. Jawa, og Skjold P. og Erhardt Fisker på en 250 cc. Puch. Begge var monteret med Acap Jet sidevogne.

I en samtidig periode hjalp man også Nimbus med forskellige produktioner af bl.a. bagsæder.

I 1951 kom der en helt ny aktivitet ind i Acap A/S; Det var et tysk produkt, den ikke særligt kendte Volkswagen. Det første år solgte man fire stk. og var meget tilfredse. Men som enhver jo ved, skete der et og andet på den front. Salget nærmest eksploderede fra 1. juni 1957, hvor der ikke længere blev krævet indkøbstilladelse. Forinden, i 1955, havde man besluttet at stoppe med sidevognene. De fleste var solgt i Danmark, og en lille del i Sverige. Samlet var der produceret omkring 5.000 Acap sidevognskarosser og godt 3.000 sidevognstel, så tilsammen er det helt klart den største sidevognsproduktion i Danmark gennem tiderne.

I de følgende år blev der flyttet og bygget ud i bl.a. Præstøgade, Buddinge Center og på Dynamovej 5 i Herlev. Den 1. oktober 1976 overtog medarbejderne virksomheden og døbte den om til Gladsaxe Motor Co., men mand og mand imellem siger man stadig; "Jeg kører lige over til Acap!" I foråret 1987 er hele virksomheden så igen blevet styret til nye hænder, denne gang Bohnstedt Petersen, Hillerød, som tidligere har været en af landets helt store motorcykelimportører, og på denne måde kan man med god ret sige, at ringen sådan set er sluttet.

Inden for de senere år har flere forsøgt at efterligne Acap'en. Det er bl.a. sket i Frederikssund, Valby ved København, ja, oven i købet i den lille vesttyske by Worpshausen ved Bremen. Skønmæssigt kører der stadig mere end 500 Acap sidevognskarosser rundt i Danmark, flest monteret på Nimbus motorcykler. På den måde lever den stadig, og ingen indenfor motorcykelverdenen er i tvivl om, hvad navnet Acap står for; Kvalitetsprodukter af klasse!