

Automobilhistoriska Klubben är Sveriges äldsta gammelbilsklubb, bildad redan 1950, och med verksamhet i hela landet. Tillsammans har klubbens 1.600 medlemmar över 7.000 fordon som speglar mer än hundra år av bilism i vårt land. AHK är helt enkelt ett stort rullande museum.



Autohistorica är medlemstidskrift för Automobilhistoriska Klubben och utkommer med tre/fyra nummer om året. Om du vill veta mer om klubben, ring eller skriv till:

AHK

Tackjärnsvägen 2
168 68 Bromma
tel: 08-6124762
(mån kl 15 - 21)

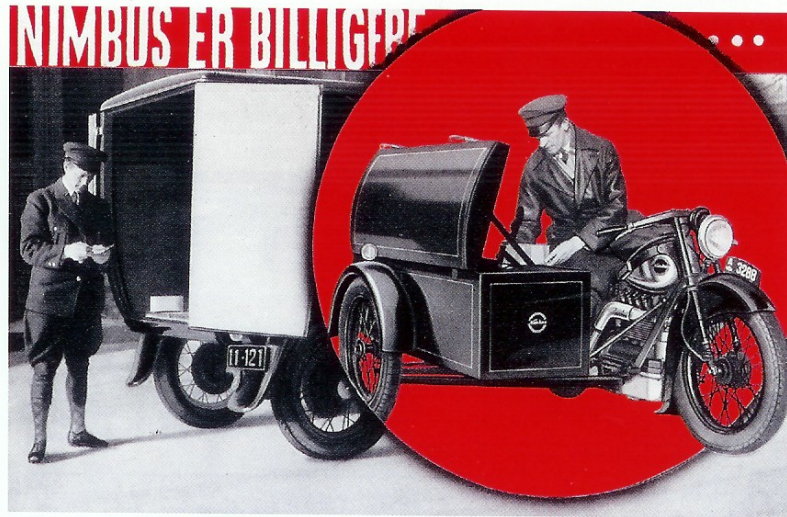
Nummer 1 2013
Årgång 57

Redaktör:
Peter Haventon
Grafisk form:
Anette Bienen

Repro och tryck:
Norra Skånes Offset

TEXT, FOTO OCH
BILDANSKAFFNING:
LASSE WALLIN

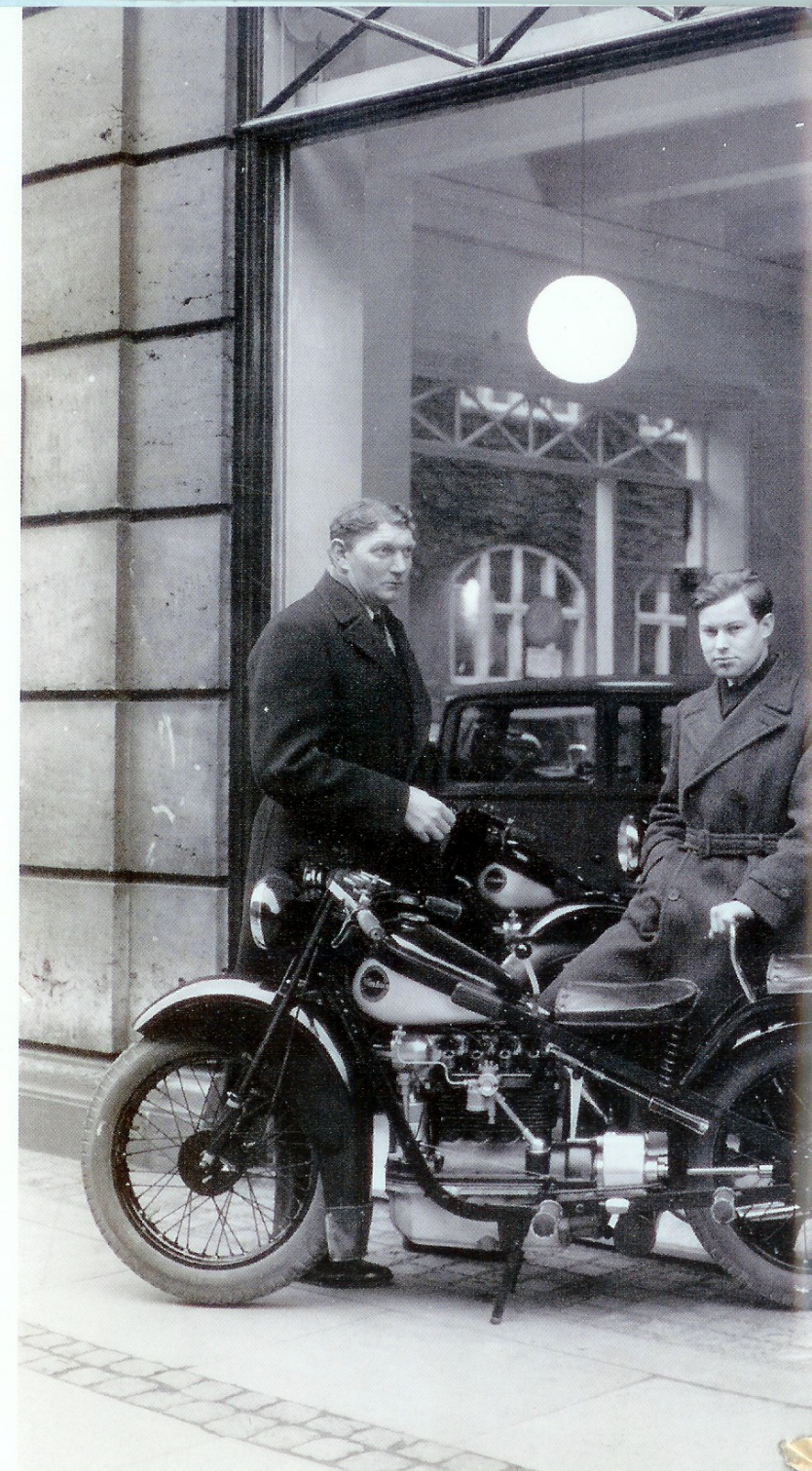
Bröderna Friis-Hansen var en av de stora Nimbus-försäljarna i Köpenhamn på 1930-talet. Anders Fisker, till höger, hade konstruerat Typ C tillsammans med sin far. Bilden är från 1934 eller början av 1935. Cykeln har trekolsgeneratorn och den tidiga laddregulatorn, men handtaget på baksätet är inte av plattjärn som på de första 34orna.



Nimbus - Danmarks motorcykel

Danmark är inte känt som motorfordonsproducent. Även om Europas största sammansättningsfabrik för Fordbilar en gång låg i Köpenhamn är den övriga samlade danska bilproduktionen mycket liten. Ett märke som emellertid producerades i fler än enstaka exemplar är Gideonbilen från Horsens, tillverkad under åren 1913-1920. Men redan 1887 byggdes den så kallade Hammelbilen i ett exemplar. Den står idag på Tekniska Museet i Helsingör och är körbar. Ytterligare en tillverkare med stor produktion var Triangel från Odense. De tillverkade lastbilar och bussar och om man räknar med föregångaren Thrige, som även byggde personbilar, tillverkades cirka 4.000 fordon mellan 1909 och 1958.

På motorcykelsidan har man varit flitigare och här är ett



Juli 1922.

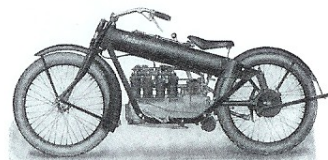
MOTORCYKLEN

Nimbus



FABRIKERET AF
5/8 FISKER & NIELSEN
PETER BANGSVEJ 30 - KØBENHAVN F.
TELEGR.-ADR.: NILFISK • TELEFON: CENTRAL 9649, 9650, 9651

DEN DANSKE MOTORCYKLE



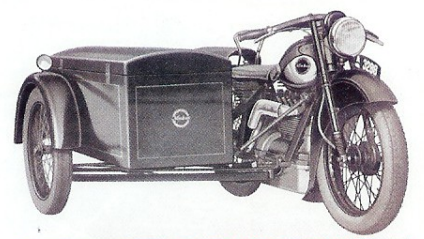
Nimbus

der paa Grund af sine mange Fordele er bleven den populæreste
og mest yndede Maskine her i Landet

kommer i 1924
med følgende vigtige
Forbedringer og Nyheder,
der yderligere vil befeste dens Ry som
Verdens bedste Landevejsmaskine.

Överst en "rörbroschyr" från 1922, för Nimbus typ A. Framgaffeln är det som är den tydligaste skillnaden mellan typ A och B. Cykeln visas med en Corbin hastighetsmätare, trots att detta var extrautrustning.

Ovan 1924 års rörbroschyr. Självsäker reklam för årets nyhet, Nimbus typ B, med ny typ av framgaffel.



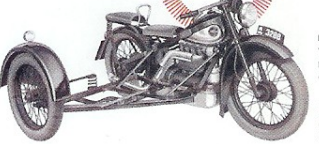
• NIMBUS VAREVOGN •

MED PATENTERET UNDERSTEL

Denne Nimbus Model udføres alle Blevs Hver, men med udsat
Fremstilling og Vedligeholdelses-Mulighed. De sparer Skat, Bænk,
Gæms og Omkost. og alle andre Lige Både, samtidig skaber De Et
Købskab hos Dem, Karler ved Især Betjening. Til de som ønsker
at være af Bænk i 2 Pladser med Vægsvej, kører i 18
km de mere sikkert og hurtigere end alle andre, her
af Fremstilling og Vedligeholdelse. — Nimbus
Varevogn er den mest moderne, der findes, og
bæger et Special-Indretning, der er bygget og
tiltænkt, og alle en fantastisk Stykke.

Under Karlen gives det Spændende Et en hurtig og sikker Fremstilling
mulighed Især Karler. Sving, Færdigheder og Fremstilling Et og Et
Understelt og Engledele. — Ophængningen af Vægsvejen er i
det samme Lige Gæms og Især moderne Spændende, der ikke skal
omskibes. — Vægsvejen er bygget og
indrettes, og Vægsvejen med Især Et som der Især ligger
gode, og alle andre gode Stykke. —
alle Maskiner med alle andre Stykke. Til alle
der Omkostninger, og der alle andre Karler
paa Nimbus, der alle andre Et Karler i gode og
dunlig Vær — ja, Især Især Især Især Især.

Nimbus



Forlæg Tilbud paa Nimbus
Varevogn til et hvilket som
helst Formaal hos vore au-
toriserede Forhandlere.

NIMBUS
FISKER & NIELSEN
A. BANGSVEJ 30 - KØBENHAVN F.

Reklambroschyr från 1935 som tydligt riktar sig till företaget. Fotot är troligen från 1934, där man retuscherat in en nyare värmesköld för grenröret. Trekolsgeneratorm syns tydligt. År 1935 tillverkades 250 cyklar med denna generator innan man bytte till den bättre tvåkolsgeneratorm.

50-tal tillverkare kända. Bland dem flera under 1900-talets första årtionde. Av dessa utmärker sig Elleham med en produktion på cirka 1.000 maskiner och viss export bland annat till Storbritannien, Norge och Sverige. Efter andra världskriget producerades ett antal lättviktare i Danmark och ett icke föraktligt antal mopeder. Men den största danska motorfordonsproducenten var Nimbus med ungefär 14.000 producerade enheter.

Företaget grundades i Köpenhamn år 1906 av P. A. Fisker. Snart fick han en kompanjon, H. M. Nielsen, och därav firmanamnet Fisker & Nielsen med telegramadressen Nilfisk. Företaget var inriktat på tillverkning av små elmotorer men specialiserade sig snart på en av tidens nyheter, dammsugare. Detta var inte H.M. Nielsen intresserad av. Han drog sig därför ur firman och startade egen elmotor-tillverkning i Köpenhamn. P. A. Fisker, som behöll firmanamnet Fisker & Nielsen, hade stor framgång med en lättviktsmodell av dammsugare – vikt 17 kg. Dammsugarna av märket Nilfisk blev företagets ekonomiska ryggrad och är än idag en storsäljare.

Under första världskriget började direktör Fisker konstruera en motorcykel och en prototyp rullade 1918 eller kanske tidigare. Anledningarna till detta var delvis att han

sökte en bredare försörjningsbas för företaget. Dammsugarexporten hade upphört under första världskriget och den inhemska försäljningen hade också minskat. En annan anledning var säkerligen hans tekniska intresse och lusten till utmaningar. Fisker hade tillbringat några år som elmaskinskonstruktör i USA och hade stött på motorcyklar där.

Motorn i den första prototypen var en fyrcylindrig sidventilskonstruktion med T-topp på 746 cc. Den var tydligt influerad av andra fyrcylindriga motorcykelmotorer från tiden, framförallt FN men även Henderson. Ramen skiljde sig däremot från de flesta. Den var ingen cykelram med påhängd rektangulär tank. Den nya Nimbus hade ett kraftigt snedställt rör som viktig bärande del och röret var samtidigt bensintank. Bakhjulet var fjädrat och kardandrivet, vilket var mycket ovanligt vid denna tid. Framhjulsfjädringen utfördes i några olika varianter på prototyperna och till sist fastnade man för en typ av svingaxel. Endast bakhjulet var bromsat. Motorn startades med kickstart vilket också var ovanligt. Ett antal prototyper producerades under några år innan den egentliga tillverkningen började 1921. Motorn hade då en effektivare L-topp. Cyklarna med ram- och motornummer 13-500 kallas Nimbus typ A och de därefter, från 1924, typ B. Sammanlagt tillverkades 1.253 cyklar av de två typerna fram till 1928. I folkmun kallades Nimbusmotorcykeln "Kakkelovnsröret" efter det stora tankröret. Man deltog i flera av tidens stora landsvägslöpp och var framgångsrik. Kakelugnsrören blev kända för pålitlighet och goda prestanda. De såldes till polis, post och militären samt en del kommunala verksamheter, vilket bidrog till deras goda rykte.

Men Kakelugnsrören var dyra att producera och köpa. År 1924 införde danska staten omsättningsskatt på motorfordon vilket höjde priset ytterligare. Direktör Fisker fick nog och stoppade nyproduktion av delar, men man hade redan ett så stort antal delar i lager att man monterade Kakelugnsrör ända till och med 1928, det sista året bara ett litet antal.

En av P. A. Fiskers söner, civilingenjören Anders Fisker, var motorintresserad och tillsammans med fadern konstruerade han en helt ny motorcykel under början av 1930-talet, Nimbus typ C. Det var återigen en fyrcylindrig motor på 746 cc, men nu med överliggande kamaxel och halv-



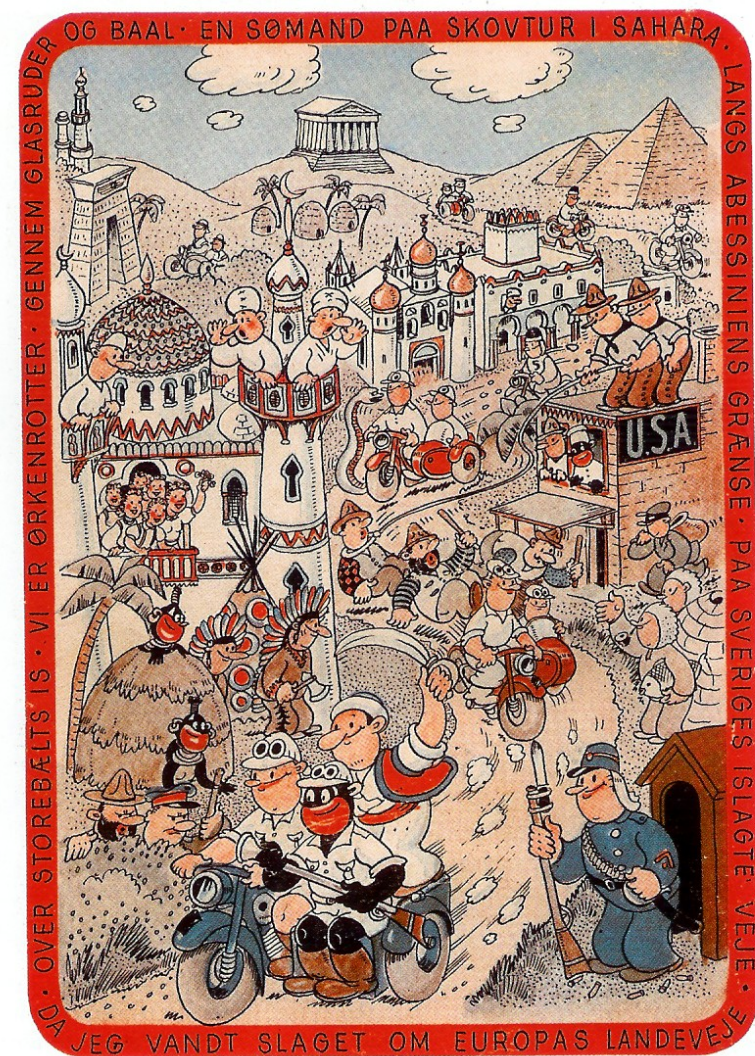
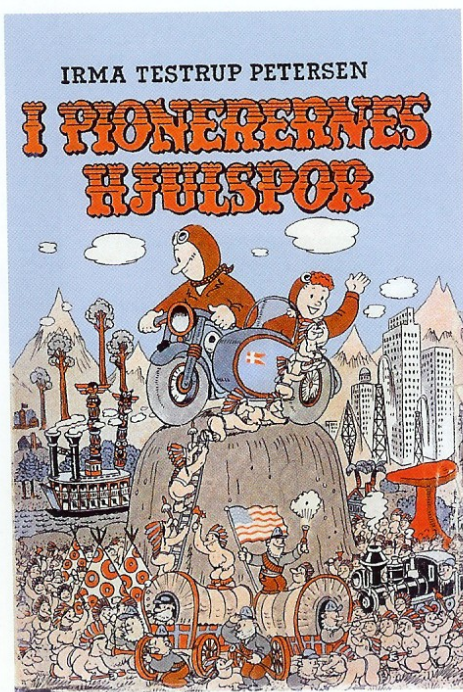
En 35a eller 36a med ett typiskt lastflak från tiden. Så här såg arbets-hästarna ut – fast mera slitna!

lack målades på. Allting sken. En plexiglasskiva inhandla- des, för den gamla sidovagnsrutan var minst sagt rudimen- tär. Plexin värmdes försiktigt i ugnen i köksspisens och jag lyckades få rätt kurvatur på den – lite tur, kan jag tänka. När motorn monterats i ramen och själva cykeln var färdig- monterad var det dags för det stora ögonblicket. Nödvan- diga vätskor fylldes i tråg och tank. Vejledningen följdes: öppna bensinkranen och trampa på kicken några gånger så oljan fördelar sig i motorn och cylindrarna får bensin- blandning, slå sedan på tändningen och trampa en gång till! Ett tramp till! Ena sekunden var det tyst och nästa ti- ondel sjöng motorn igång på alla fyra cylindrarna. Fantast- tiskt! Den känslan glömmar jag aldrig. Det blev åtskilliga varv runt kvarteret den kvällen.

Sedan dess har min sidovagnsnimbus tjänat mig troget. När våra två pojkar växte upp var vi alla fyra på cykeln under utflykterna. Nästan ännu roligare har det blivit de senaste fem-sex åren då jag kommit med i en Nimbusge- menskap här nere i Skåne. Där kör vi en hel del tillsam- mans, bland annat till träffar i Danmark. Cykeln fick en andra renovering 2010. Sedan 2012 ger jag också ut Svens- ka Nimbus-tidningen, en pdf-tidning för Nimbusintresse- rade. Prenumerationskostnad 0 kronor!

I Sverige finns troligen om- kring 100 Nimbus-motor- cyklar, däribland en handfull Kakelugnsrör. Vi har inte bildat någon klubb, men Svenska Nimbus-tidningen när idag cirka 70 Nimbusä- gare i landet. Kontakt med tidningen får man på DNTs hemsida eller med ett mail till lasse.wallin@kulturland- skap.se

Den äldsta klubben i Danmark är Nimbusklub- ben, grundad 1925. Klubben ägnade sig under sina första tio år åt att organisera täv- lingar på landsväg och bana i stor stil. Sedan förde den i många år en tynande tillvaro, men är nu ett hemvist för ägare av Kakelugnsrören.



Boken "I Pionerernes Hjulspor" skildrar en Nimbusresa i Nord- amerika 1947. Man och hustru Petersen körde fyratusen mil på sju må- nader, i snitt 19 mil om dagen! Bokens marginaler är fulla av Gunnar Hansens teckningar. Trevlig läsning är det också.

Nimbus av alla tre typer användes flitigt till äventyrliga län- sor. I boken Jordan rundt paa tre Hjul, 1945 samlade Gunnar Hansen reseberättelser från alla världsdelar utom Australien. Här finns bland annat utdrag av de mest kända Nimbusre- närnas berättelser. Skådespelarna Elith Foss och Palle Høj- gjorde en resa med Nimbus Medelhavet runt 1935 och två- senare körde man till dåvarande Persien. Detta var för sn- 80 år sedan och vägarna var minst sagt primitiva när man kom utanför Europa. Boken är full av foton och teckninga- som här bokens baksida som är en provkarta på innehåll. Gunnar Hansens teckningar är kanske inte helt politiskt k- rekta med dagens mått – men de har snits!

gångar, men samma sak varje gång – ”Det är inget problem, för du har väl det gamla registreringsnumret! Jaså, Danmark, det var värre, då går det inte!” Femte eller sjätte gången jag ringde och fick samma svar blev jag på grund av min envishet kopplad till en fröken Johansson som man väl tänkte skulle slutgiltigt göra klart för ynglingen att detta inte gick för sig, för se fröken Johansson ”kunde frågan”. Uppgifven förklarade jag för sjuttioelfte gången, varpå fröken Johansson säger ”Inga problem, då skriver jag bara det på blankettens baksida, så får du registreringshandlingarna med posten om några dagar!” Så många Tack som fröken Johansson fick den dagen har nog ingen länsstyrelsetjänsteman fått varken förr eller senare!

Nåväl, när Nimbusen var hemma skulle den registreringsbesiktigas inom, tror jag, tio dagar. Det började rätt bra, besiktningskillarna var naturligtvis motorintresserade och någon hade hört talas om Nimbus förut. Motorcykeln var inte särskilt vacker, men komplett, och ljus och bromsar fungerade. Plötsligt dyker stationschefen upp och jag hör någon mumla ”Ledsen grabben!” Nu blev det andra bullar. Paragraf hit och paragraf dit, åk genast och stansa in ramnumret i ramen, fastskruvade skyltar accepteras inte. Parkeringsbroms saknas, du måste ombesiktiga inom en månad. Ingen trevlig upplevelse, han hade givetvis rätten på sin sida, men agerade ”von oben” och såg förbi mig hela tiden. Ombesiktningen gjorde jag givetvis på en annan station och det gick utan problem, ramnummer var instansat och en lösning på parkeringsbromsfrågan utan ingrepp i konstruktionen hade jag också åstadkommit.

Efter några veckors entusiastiskt sidovagnskörande började det bli tid för renovering. På biblioteket hade jag lånat boken Motorcykler av Svend Taarnhøj, tryckt 1948. Boken motsvarade lite Teknos motorcykelhandbok men var mer katalogliknande, förutom när det gällde Nimbus där det fanns något som kom så nära en verkstadshandbok man

Nimbus är en lätt motorcykel att äga, särskilt typ C. Det finns flera firmor spridda över Danmark som på heltid eller deltid tillverkar och säljer reservdelar och driver Nimbusverkstäder. De flesta reservdelarna går att köpa direkt över disk till rimliga priser. Det finns också ett antal böcker om tekniska frågor och om Nimbushistoria. Nyligen har exempelvis en verkstadshandbok på engelska givits ut: Nimbus Maintenance av Knud Jørgensen, den kommer även som E-bok för drygt 100 kr!



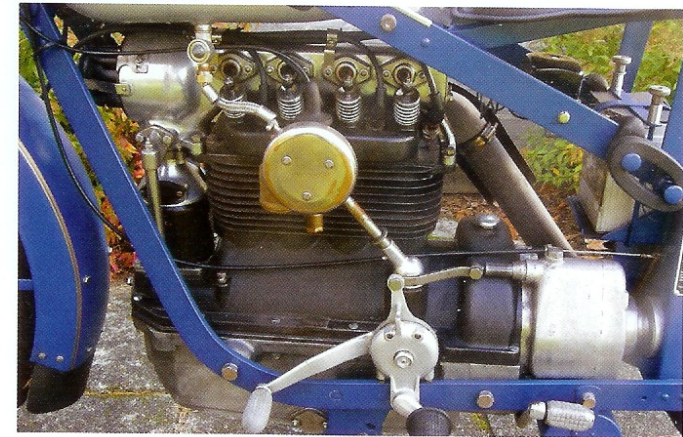
Min sidovagnsmaskin vid årsträffen på Fyn 2011. Randning och en list kring sidovagnsrutan fattas (fortfarande, men det är så trevligt att köra!).

Nimbusens hjärta, 1953 års version. Givetvis med tvåkolsgeneratorn som kom 1935 och är på 70 W. Ett elektromekaniskt laddningsrelä sitter under sadeln. Det sneda röret upp till förgasaren är vevhusventilationen. Den är inte ditsatt av miljöskäl utan för att skapa ett undertryck i vevhuset så att inte olja tränger ut åt alla håll. 746 cc, överliggande kam och halvsfäriska förbränningsrum, 22 kanske inte rytande, men tåliga hästkrafter.

kunde komma. På danska förstås! Allting skruvades isär med hjälp av boken och sedan skulle jag försöka få tag i reservdelar. Att Nimbus var vanliga på Köpenhamns gator visste jag, så vad gör en glad optimist? Åker till Malmö förstås i den gamla rostiga tvåtaktssaaben och tar färjan över till Kongens By.

Någonstans i närheten av Hovedbangården hittade jag en Nimbusförare som just skulle starta sin cykel och jag frågade var man köpte reservdelar. På Enghave Motor blev svaret, Enghavevej 16! Tack vare mina noggranna studier av Taarnhøjs bok var det enkelt att tala med innehavaren, Erik Gühl, och jag fick tag i allt vad jag behövde, alla motorpackningar, oljefilter, luftfilter, brytare, stift, ett nytt styre, vajrar, värmskydd för utblåset, oljereturror, ventilfjädrar, komplett ledningsnät mm mm. Jag hade tre fyllda kassar med mig hem och blev knappt 400 kronor fattigare! På köpet fick jag också en Vejledning, det lilla häfte som fabriken skickade med vid inköp av en ny Nimbus. I firmans skyltfönster stod nysammansatta Nimbusar i flera färger, blå, metallic grön och röd. Särskilt tuff var en orange maskin. Priset var drygt 4 000 dkr! Det låter lite idag men jag minns att det motsvarade hela studielånet för en termins studier i Sverige!

En lackeringsfirma skulle ta sig an både cykel och sidovagnslackeringen. Volvos midnattsblå var så nära Tivoliblå man kom och det silvergrå var en Renault-kulör. Tio år senare började jag förstå att de lurat mig och gjort ett



dåligt jobb. Trots omsorgsfull vård och bra garage började lacken lossna. Man hade inte blästrat och inte grundmålat, bara sprutat på spackel, slipat lätt och dragit över lacken. Men sammansättningsarbetet började, jag var ensam kvar i sta'n några veckor på sommaren och skruvade, levde på mackor och varmkorv från korvkiosken. När jag inte skruvade lyssnade jag på Simon & Garfunkels LP Bridge over Troubled Water, eller sov!

Motorn var helt isärtagen och jag hade öst flera nävar sand, grus och allahanda danska sediment ur oljeträget. Nya packningar och nya ventilfjädrar sattes i plus diverse slitdelar. Motorblockets utsida hade fått en blästring och toppen en ordentlig omgång med stålborste. Vämetällig svart maskin-



Typ C från 1950-talet med Steib-vagn. Bilden är tagen vid årsträffen i Skagen 2012. Över 300 Nimbusar deltog.

Eje Mårtenssons militärscykel i fint fyndskick. Militärscyklarna hade en Smiths hastighetsmätare bredvid strålkastaren och verktygslådan flyttad upp bakom passageraresadeln. På vänstersidan skall det sitta ett stort sidostöd.



Nødebo Nimbus klub på Nordsjælland var träffvärd för danska och skånska nimbusister 2009. Träffen kallas Øresund Rundt och anordnas vartannat år av den danska klubben och vartannat år av det skånska Nimbusnätverket.



En av våra danska vänner Erik Kristensen äger denna fina -36a med Engstrømkorg. Svend-Aage Engstrøm var en känd tävlingsförare som senare slog sig på sidovagnstillverkning. Engstrømkorgarna var favoriter hos polis och militär på grund av deras kraftiga konstruktion med säkerhetsbur.

En klassisk Nimbus-profil. ACAP Jet var den vanligaste personkorgen på en Nimbus under 1950-talet. Patinan är värd guld!



Detta är den "höga" framgaffeln som kom 1948. Längre fjädringsväg och bättre följsamhet. Skärmen följer hjulet till skillnad från tidigare.



Även moderna ombyggnader är välkomna på träffarna. Här ett snyggt jobb med mycket rostfritt.



Nåväl, där stod jag bredvid motorcykeln en tidig novemberdag nångång under förmiddagen.

Det var första gången i livet jag skulle köra med sidovagn. Motorcykeln hade tydliga spår av Tivoliblå färg och sidovagnskorgen var rostigt svart med vit randning. Det fanns rudimentära spår av sidovagnsinredning och sadlarna hade sina brister. Men den gick, och det var en riktig sidovagns-Nimbus, precis som jag drömt om sedan jag var liten. Jag hade sett dem i Köpenhamn, första gången när jag var sex år gammal och sedan vid flera besök under uppväxten. Någon gång hade jag upptäckt att det fanns en bild av en Nimbus i Svensk Uppslagsbok, komplementbandet under rubriken Motorcyklar. Många år senare kunde jag identifiera bilden, det var ett av de foton som användes för att presentera typ C år 1934.

Men nu stod jag här med Palle, som jag träffat några gånger förut, och han förklarade hur man körde med sidovagn, skillnaden mellan att svänga till höger och till vänster. Sedan började han tala om att det var en besvärlig "tåge", det förstod jag inte men jag sa att jag undrade hur det skulle gå att köra i den tjocka dimman! Till sist redde vi ut förbistringen. Palle körde före till sitt hus där jag fick varm morgonmat och kaffe vilket jag verkligen behövde.

Sedan körde jag iväg i dimman efter att ha snörat fast den röda interimsskylten jag haft med mig. Mina motorcykelkläder bestod av långkalsonger, jeans, en oljig overall och över det en täckjacka. På toppen en Stadiumhjälm – kommer ni ihåg dem? Några handskar måste jag väl ha haft också.

Jag hade tio mil att köra till färjan och det rullade på bra hela vägen! Särskilt minns jag ljudupplevelsen i tunneln under Limfjorden i Ålborg. Efteråt fick jag höra att polis och ambulans hade passerat Palles hus med siréner på en halvtimme efter att jag kört och han hade varit ute och letat efter mig i flera timmar! Men resan gick bra, jag körde väl

Danmarks Nimbus Touring, DNT, heter den landsomfattande klubben, grundad 1974. Den har ungefär 2.000 medlemmar. Sedan finns det ett drygt tjugotal lokala Nimbusklubbar spridda över landet. DNT har en mycket bra medlemstidning i färg, Nimbus Tidende med fem nummer per år och en hemsida <http://www.nimbus.dk/>. Flera av lokalklubbar har också hemsidor och medlemsblad. Den årliga landsträffen ordnas av en lokalklubb och i DNTs regi. Livaktiga Nimbusklubbar finns även i Tyskland, Norge och USA.



Vi har stannat vid Västernsjön i Nordvästskåne. Svenska och danska Nimbusentusiaster i en härlig blandning! Observera Postnimussen i bakgrunden till vänster.

50-60 i dimman och fukten trängde längre och längre in i kläderna, särskilt om knäna förstås. Efter ett par timmar rullade jag ombord på färjan. Den måste ha legat en inne för jag minns ingen väntan. Däremot kommer jag ihåg att det bara var en bil på bildäck och så Nimbusen. Bilen var en svart tvådörrars Mercedes 300 från femtitalets mitt, coupévarianten av Adenauermercan! Bilen var rätt nyligen importerad till Sverige och ägaren gav mig några råd om hur jag skulle göra i tullen.

Nimbusen var besvärlig att starta när vi nått Göteborg, men till sist lyckades jag springa igång den på bildäck. För egen maskin körde jag till tullen och blev mycket väl omhändertagen. De såg väl att jag inte var någon samhällsfarlig smugglare. En tusenlapp kostade importen i skatt, tull, accis och allt, tre gånger inköpspriset.

Stolt och glad lämnade jag tullen, Nimbusen startade på första och i kvällsmörkret körde jag genom Göteborg till föräldrahemmet i Mölndal. Till och med lyset måste ha fungerat!

Hämtningen hade naturligtvis sin förhistoria. Jag och en kamrat var medlemmar i Göteborgs Motorhistoriska Klubb och i klubben hade jag träffat en dansk, Bent, som hade en Ford A roadster årsmodell 1929. Jag var kartläsare i några veteranrallyn med Forden och vi blev goda kompisar, trots att han var kanske tio år äldre än jag. En klubbträff sensommaren 1969 satt vi och pratade och jag nämnde min svaghet för Nimbus, särskilt om de hade sidovagn. "Jamen, jag har två stående över på Jylland, vill du köpa den ena?" frågade Bent. Om jag ville! Båda hade sidovagn, en med flak och en med personkorg och jag fick välja vilken! Vi gjorde upp affären direkt – en så'n kompis!

Sedan började svårigheterna med myndigheterna. Cykeln var inte inregistrerad i Danmark, så jag måste ha svenska interimsskyltar med mig. Polisen hjälpte gärna till med detta, men man måste ha en tillfällig registrering från länsstyrelsen och för att få den måste motorcykeln vara försäkrad, och för att få den försäkrad måste den vara registrerad! Moment 22 alltså! Jag ringde länsstyrelsen flera