

Min första Nimbus

Inemot 300 Nimbus körde gemensam tur vid årsträffen på Själland 2009.



En intressant och pålitlig motorcykel av dansk tillverkning fångade redan på 1950-talet gossen Lasse Wallins intresse. Ett drygt decennium senare köpte han sin egen Nimbus. Den har han fortfarande kvar, 44 år senare. Här är hans egen berättelse.

Här sitter han Lasse Wallin, som köpte sin Nimbus redan 1969, och som på dessa tio sidor levererar den intressanta sanningen om det udda danska motorcykelmärket. Här sitter också barnbarnet Oskar. Det gäller att i tid lära ungdomen något om livets väsentligheter.

Det var hösten 1969 och jag var över på Jylland för att hämta min nyinköpta Nimbus. Jag hade åkt med en färja från Göteborg sent på kvällen innan. Passagerarna var ett tiotal långtradarchaufförer, en amerikansk lifterska och så jag, nitton år gammal. Färjeturen hade tagit en himla massa timmar och jag tror vi kom till Frederikshavn vid fyratiden på morgonen och mitt tåg gick två timmar senare. Stationen var stängd och stadens nöjesutbud så dags på dygnet var minst sagt begränsat. Så här efteråt undrar jag varför jag inte försökte få lift med någon av långtradarna – alla kunde ju inte köra amerikanskan! Tåg till Aalborg och därifrån buss till den lilla byn Sønderup. Jag minns att jag sov tio, femton sekunder i taget på bussen för att inte missa byn.



en symbolisk funktion. Naturligtvis kräver Kakelugnsrören, med broms bara på bakhjulet, rätt så framsynt körning!

Fortfarande fungerar naturligtvis Rören bra på långturer. De har i årtal varit framgångsrika i det danska Skagenløbet, ett veteranlopp för motorcyklar från före 1934. Ett deltagande omfattar vanligen 100 mil, för man sätter inte motorcykeln på trailer utan kör på egna hjul hem också. För ett par år sedan var fyra Kakelugnsrör från Danmark på Isle of Man, på egna hjul hela vägen naturligtvis och utan följevagn. Marschfarten låg kring 70 km/h och man hade bara något mindre missöde som fixades på vägen.

Humblebiet används fortfarande för semesterresor i Europa av entusiasterna och det fungerar utmärkt – om man inte eftersträvar motorvägsfart!

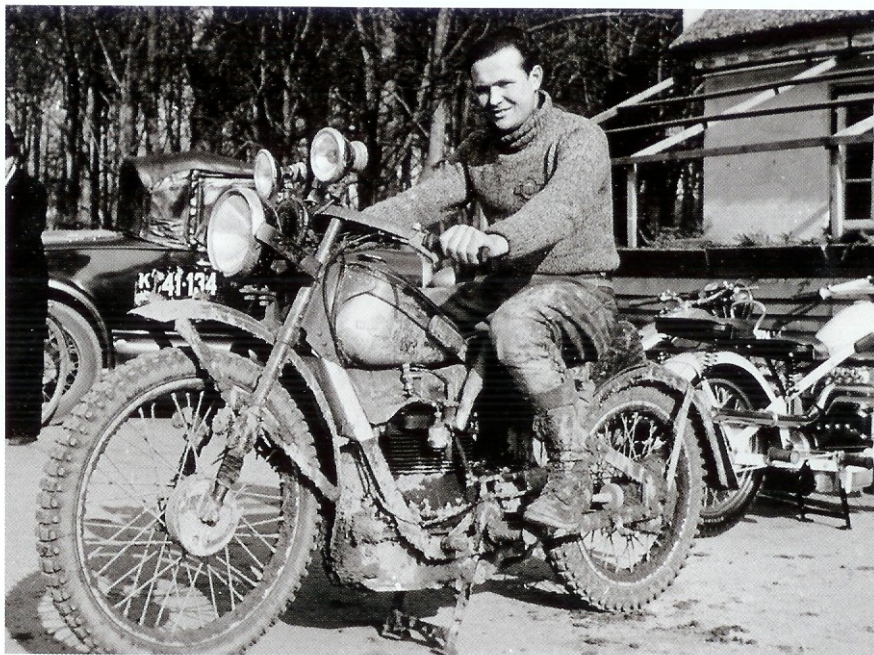
Nimbus typ C är en mycket bra sidovagnsmaskin. Den fyrcylindriga motorn bidrager naturligtvis till det, men riktighetsstabiliteten är också mycket god. Fabriken producerade själva sidovagnar, både till Kakelugnsrören och till typ C och många olika sidovagnsfabrikat kunde monteras på Nimbus typ C. I fabriken "Vejledning", det lilla häfte som man fick när man köpte en ny Nimbus, har sidovagnskörningens vedermödor beskrivits på ett utmärkt sätt (här i översättning):

"Sidovagnskörning har inget gemensamt med solokörning. När man försöker köra med sidovagn första gången (högerhängd vagn), verkar det omöjligt att svänga till höger – och man hamnar ofta på andra ställen än man planerat."

Något som många erfarit – the hard way...

Den engelska tidskriften The Motor Cycle provkörde Nimbus i augusti-numret 1939 och artikeln var entusiastisk. Framförallt var det maskinens flexibilitet och smidighet som lovades samt den praktiska konstruktionen. Det var en Nimbus Sport man provkörde och 1939 var nog det år då motorcykeln var som allra mest konkurrenskraftig. Lite intressant är att en av maskinerna man var ute och körde med var en experimentmodell med inkapslade ventiler. Detta kom på produktionsmodellerna först 1956 och var då ett totalt misslyckande!

Liksom Kakelugnsrören var typ C framgångsrika i tävlingar, kanske framförallt jordbanelopp och trials. Joseph Koch är ett legendariskt namn i detta sammanhang. Han var anställd på Nimbusfabriken från 1926 till 1951 då han startade egen verkstad. Redan 1930 började han tävla med sitt eget gamla Kakelugnsrör, kallat Methusalem, och kom trea i den första tävlingen han ställde upp i. När den nya typ



Joseph Koch har kommit sju i Novemberkåsan 1938 och är nu tillbaka i Danmark efter en tävling. Framhjulet ser ut att ha en överdimension, antagligen för att hjälpa på frigången under sumpen! Observera den uppenbarligen splitternya vita (?) Sporten längst till höger.

C presenterades övertalade han P. A. Fisker att få låna en cykel, tillverkningsnummer 2, till en tävling, BSA-klubbens trial. Man var först ovillig att ta denna risk, men gav med sig och Joseph Koch vann före 42 medtävlare och gjorde därmed god reklam för den nya Nimbus. Därefter fungerade Koch som fabriksförare. Han var med på uppvisningar och förekom flitigt i fabriken reklam, även som fotomodell. De flesta tävlingarna han ställde upp i kördes naturligtvis i Danmark, men han deltog även i Novemberkåsan under flera år. Första gången var 1936 då han placerade sig på sjunde plats. Året därefter var han trea i expertklassen och 1938 åter på sjunde plats. I den första Kåsan efter kriget, 1946, var Koch femma och en annan Nimbus vann sidovagnsklassen för seniorer, och 1947 delade han totalsegern med Kungsörnsnise som körde Ariel! Ytterligare tre Kåsor deltog Joseph Koch i, med en femteplats som bästa placering. Under dessa år och även senare deltog både några

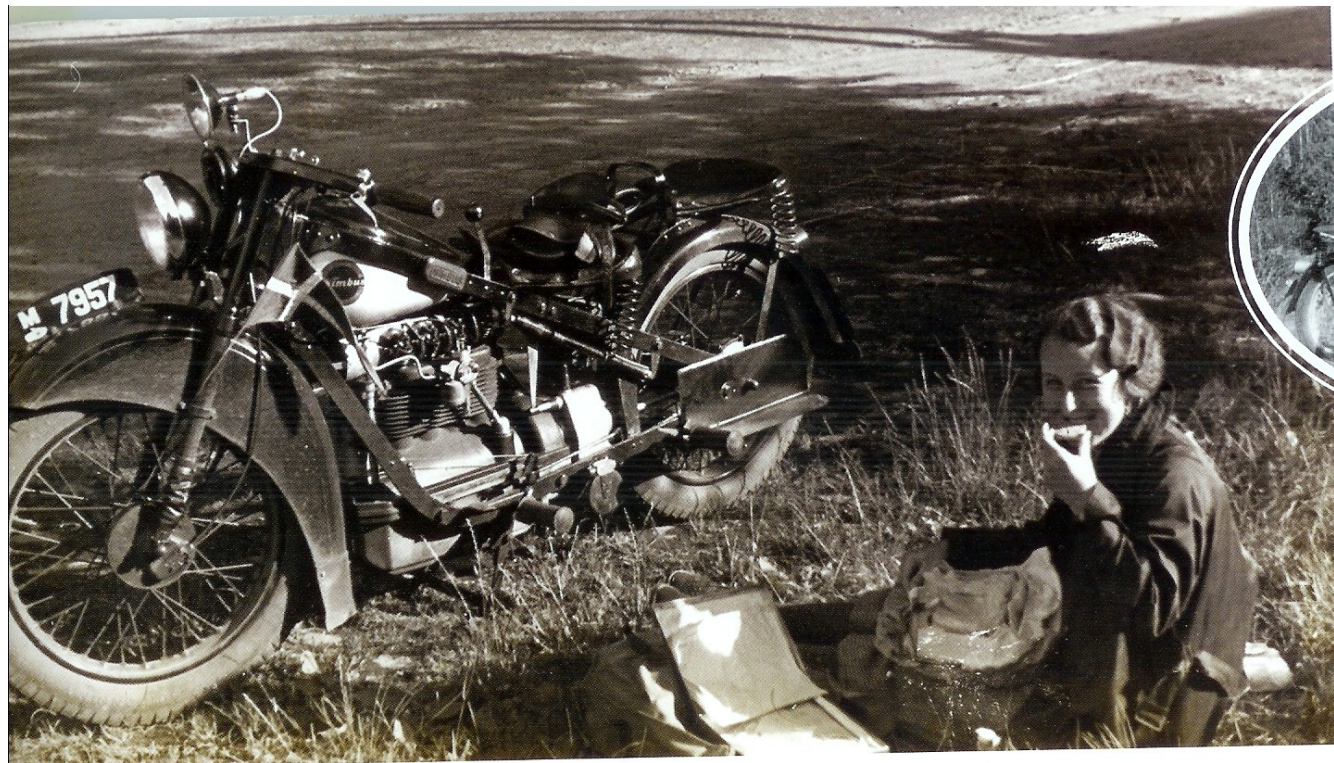
Joseph Koch under Novemberkåsan 1949. Observera den kraftiga has-plåten, skyddet framför tändspolen och den böjda fotpinnen!



På Kakelugnsrören var baksäte, hastighetsmätare och belysning extrautrustning. Längst fram står en typ B. Framgaffelns utförande är den tydligaste skillnaden mellan typ A och B.

svenskar och flera danska Nimbusförare i Novemberkåsan.

Men Nimbus var framförallt en arbetshäst. Nimbus med sidovagn användes av hantverkare, budfirmor, industrier och företag av alla slag. De var vanliga i gatubilden långt in på 1970-talet. Posten i Köpenhamn använde sin sista maskin 1976 och de var kvar i det danska försvaret till slutet av 1970-talet. Fortfarande kan man möta enstaka Nimbus som går i daglig trafik på danska vägar.



En sommarutflykt med matsäck, kan det vara bättre! Bilden är från 1935 och cykeln, en typ C från 1934. Man kan ana trekolsgeneratoren och den första versionen av laddningsregulator på oljeröret bredvid generatorn. Handtaget för passageraren är av plattstål vilket kännetecknade de första 34orna. Det kombinerade fotstödet och stänkskyddet bak är inte standard.



Ole Thronborgs far blev tvungen att fly från det ockuperade Danmark på en Nimbus. Familjen kom efter senare. Här syns fadern på sin cykel från 1934. Bilden är tagen i Sverige där han arbetade i skogen. Nimbusen såldes 1948 men 2009 lyckades Ole hitta cykeln och köpa tillbaka den till familjen!

särskilt under ockupationstiden var produktionen mycket liten och dessutom, troligen med avsikt, mycket motsägsfullt dokumenterad. Fabriken gjorde vad den kunde för att inte behöva bidra till tyskarnas krigsproduktion och detta lyckades också.

Nimbus typ C blev aldrig någon exportvara även om ambitionen fanns. Enstaka maskiner exporterades och då vanligen till danskar som bodde utomlands. Den allra största exportorden kom 1941 – 102 motorcyklar till det jugoslaviska försvaret. De producerades på fabriken, men efter Tysklands anfall på Jugoslavien gömdes de undan i Köpenhamn. Tyskarna fann emellertid kontraktet i Beograds ruiner och krävde att motorcyklarna skulle levereras. Fisker & Nielsen fick betalt för maskinerna ännu en gång och tyskarna skeppade dem till Norge där de användes av tyska polisen. Några av dessa cyklar finns fortfarande kvar i Norge.

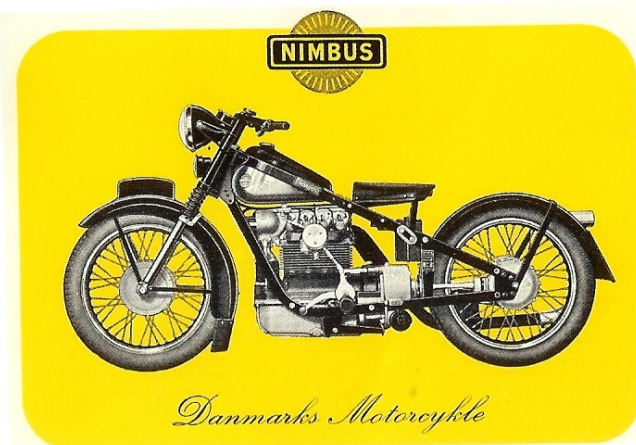
I Stockholmstidningen den 2 april 1940 var en annons från A/S Fisker & Nielsen införd. Man sökte "ensamförsäljare" för den svenska marknaden! Om man fick några svar återstår att utforska, men tidpunkten för annonsens införande var kanske inte den bästa! Till Sverige kom bara

några få maskiner som nyproducerade; enligt lagerböckerna tre stycken varav en gick till polisen i Karlskrona.

Efter kriget kom tillverkningen igång långsamt. Materialbrist och administrativa svårigheter fördröjde tillverkningen. Danska staten gjorde också vad den kunde för att försvara genom att lägga mycket höga avgifter på försäljningen. Nimbus hade alltid varit en relativt dyr motorcykel och nypriset motsvarade ungefär årslönen för en icke specialutbildad arbetare. Nu blev småbilarna billigare, en VW 1200 kostade under 1950-talets mitt lika mycket som en Nimbus med sidovagn. Försäljningen till privatpersoner dalade naturligtvis. Utvecklingsarbetet minskade också, säkert mycket beroende på att den drivande kraften, Anders Fisker, var svårt sjuk och att avsättningen till försvaret fortfarande var god vilket höll igång produktionen så att pengar flöt in. En ändrad framgaffel kom 1947-48 och de gummiupphängda sadlarna 1950. Tillverkningen upphörde 1959 men man var bunden vid kontrakt med försvaret att tillverka reservdelar fram till 1973.

Grundaren P. A. Fisker dog några månader efter sin 100-årsdag, 1975. Bolagschef var då sonen Erik Fisker; Anders Fisker hade avlidit redan 1964. Familjen förlorade kontrollen över företaget år 1989. Idag tillverkas Nilfisk dammsugare av den danska firman Nilfisk-Advance, men i Holland.

Hur är det då att köra Nimbus, då och idag? Alla tre typerna, A, B och C utmärker sig för god kvalitet och tillförlitlighet. De har också goda prestanda för sin tid, men detta kanske inte gäller de sena 50-talsmodellerna fullt ut. Motorcyklarna är lättstartade och uppför sig balanserat på vägen. Bromsarna är väl varken bättre eller sämre än jämnåriga motorcyklars och med dagens ögon har den lilla bromstrumman fram på 30-talsmodellerna närmast



Framsidan från en reklambroschyr från 1950. Sätets upphängning i båda Nimbus-utgåvorna, en påminnelse för tillverkaren. Prenumerationskostnad 0 kronor!

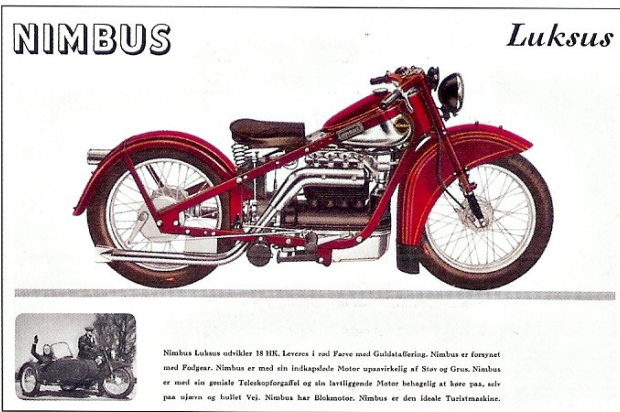
sfäriska förbränningsrum. Man lyckades övertala styrelsen för aktiebolaget att den skulle tillverkas. Tanken var att nå lönsamhet vid en årsproduktion av 1.000 motorcyklar.

Cylinderblock och topp var av gjutjärn medan kamaxelhus, växellådshus och oljetråg var av aluminium. Återigen var ramen originell. Man hade konstruerat en ram av nitat plattstål som omslöt tank och motor. Kardandriften var kvar, men bakaxeln var nu ofjädrad. Fram fanns en teleskopgaffel och här var Nimbus faktiskt några månader före BMW med den konstruktionen. Vid tillverkningsstarten 1934 var det en mycket modern maskin. Mycket snart fick typ C smeknamnet "Humlebie" för sitt surrande motorljud.

Till skillnad från Kakkellovnsrøret var typ C konstruerad med tanke på en rationell tillverkningsprocess. De äldre motorcyklarna hade ju varit dyra och komplicerade att bygga men trots detta hade de blivit kända för tillförlitlighet och god kvalitet. Ett gott bagage inför lanseringen av den nya Nimbusen.

Som så många andra tillverkare var man ivrig att få ut sin produkt på marknaden och ett antal omständigheter gjorde att man fick lite mer bråttom än man kanske borde haft. Bland annat skulle försvaret infordra anbud för motorcykelinköp, något man gärna ville vara med och konkurrera om. Årsmodell 1934 var därför inte en helt färdig konstruktion. Bland annat använde man sig av ett trycksmörjningssystem, som i och för sig var en god tanke, men den tidens motorolja var inte av tillräckligt hög kvalitet. Man fick problem med att oljekanalerna i vevaxeln slammade igen. En annan konstruktion som inte var lyckosam var generatoren som var en trekolsgenerator med ett laddningsrelä som reglerades av oljetrycket. För att förhindra överladdning fick man göra en manuell reglering. Redan 1935 fick man förändra båda dessa lösningar.

Man erbjöd motorcykelägarna ombyggnad av smörjsystemet till stänksmörjning med dysor och införde en tvåkolsgenerator med traditionellt elektromekaniskt relä. Men man hade lyckats ta hem kontraktet med försvaret och sålde till polisen och posten samt många privata företag. Nimbus typ C utvecklades efter hand. Större bromsar kom, först bak 1937 och sedan även fram. Vid krigsutbrottet 1939 var Nimbus typ C en mycket modern och konkurrenskraftig motorcykel! Särskilt lyckad var modell Sport med 22 hästkrafter och en toppfart på drygt 120 km/h. Då hade den



Bilden ur 1939 års reklambroschyr. Fabriken sålde fyra modeller 1939: Standard, Luksus, Special och Sport. Standard var svart och med svart-emaljerat avgasrör samt saknade randning och hade tankväxel. Luksus hade lite mera krom, var röd och hade randning i guldfärg samt fotväxel. Special hade större frambroms, kromat avgasrör, fotväxel och kunde levereras elfenbensfärgad eller lavendelgrå och var randad. Sporten hade uppdraget och förkromat avgasrör, stor frambroms och fotväxel, och var blå med silverrandning.

ursprungligen fettsmorda odämpade teleskopgaffeln fram förändrats till en modern oljedämpad konstruktion.

Fabriken var ovanlig genom att man framställde ett stor del av delarna till motorcykeln själva. En annan konstruktionsfilosofi var att förbättringar, som infördes även skulle kunna passa på äldre cyklar. Detta har gjort att så gott som alla existerande Nimbus typ C är eller har varit mer eller mindre moderniserade. Vanligast är att man bytt till de större bromstrummorna och till en ny framgaffel. Original trekolsgeneratorer är extremt ovanliga och ännu mer ovanliga är de ursprungliga laddningsregulatorerna, och det är nog tveksamt om någon har överlevt.

Konstruktionen har en del eleganta lösningar. Kamdrivningen är en sådan. Generatoren står framför cylindrarna och drivs av vevaxeln genom ett vinkeldrev. På generatoraxelns översta del finns ännu ett vinkeldrev som driver kamaxeln. Framför kamdrevet sitter strömfördelare och tändspole. Tändspolen är samtidigt fördelarlock. Styret är av pressad plåt och var på de första årgångarna också instrumentpanel med ampèremeter, hastighetsmätare och tändningsnyckel. Först ersattes ampèremetern av en laddkontrollampa

och sedan flyttades hastighetsmätaren till strålkastarhuset. Strålkastaren kontrollerades med det vänstra handtaget. Om man vrider handtaget mot sig slår man först på parkeringsljus, sedan halvljus och därefter helljus.

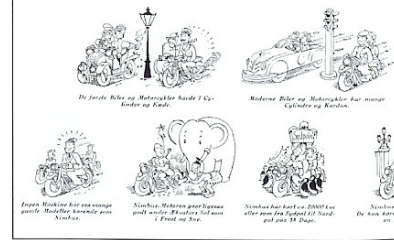
Till skillnad från Kakkellovnsrøren är det mycket lätt att demontera bakhjulet på en typ C. Man lossar de två navskruvarna som håller bakskärmens bakre fäste och lossnar även skärmens främre fäste något. Därefter tar man loss bromsstaget och skruvar ut de tre skruvar som håller bromsskolden respektive bakdrevet. Sedan drar man bara bakhjulet bakåt efter att ha lyft upp skärmens bakände. Om man dessförinnan satt upp cykeln på stället så vilar cykeln, med avtaget bakhjul, på stället och framhjulet! Inget ytterligare stöd behövs.

Målet var alltså att tillverka 1.000 motorcyklar om året, men detta lyckades bara år 1939 och 1952. Den sammanlagda produktionen 1934-1959 blev 12.715 exemplar varav uppskattningsvis fler än hälften fortfarande finns kvar. Man kan knappast säga att det förekom en löpandebandsproduktion hos Nimbus. Tillverkningen skedde i grupper av vanligen 25 cyklar i taget. Under andra världskriget och

I motorcykelkatalogen från 1939 utvecklar reklamavdelningen konstruktionsfilosofin för motorcykeln. Dessutom får vi det illustrerat av reklamchefens, Gunnar Hansen, karaktäristiska teckningar. Gunnar Hansen arbetade på Fisker & Nielsen i mer än 43 år. Han var en mycket flitig man som förutom arbetet på F & N även illustrerade böcker och tecknade serialalbum.



BILENS FORDELE PAA 2 HIJUL...
Den almindelige Motorcykel er vistnok til at Trædecyklen, først som en Cykel med pushbar Motor - Cykel med indbygget Motor. Men Nimbus var den første konstrueret af en virkelig Bilen, der havde alle de gode Egenskaber som et bilhjul - kort sagt. Bilen Fordele på to Hjul. Egnet og med den Konstruktion som kun kan gøres i en Specialbil, der stikker den fra Grænsen og ikke marker den af. Dette er et fremtidigt... Bilen bestil sin Pris - der sælges i Dag. Bilen Nimbus i Danmark og noget af



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 lokalklubbarna 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 Västersjön i Nordvästskåne. Svenska och danska Nimbus-entusiaster 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 klubbtruff 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