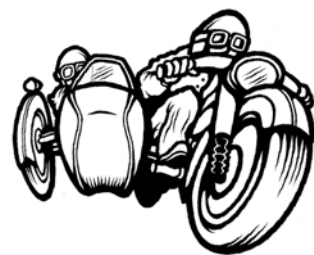


*Svenska*

# **NIMBUS**-tidningen



Nr 2, mars 2012



**En 46:a som blev tio år äldre    En historia om min Nimbus**

**Stel og ramme**

**Besök i Nødebo**

**Svensk generalagent 1940**

## Nummer 2-2012!

Tack för alla uppmuntrande tillrop! Detta nummer går till över 60 mottagare och jag har ytterligare över 30 adresser dit jag skickat brev utan att få svar än! Så fortsätt gärna att hjälpa mig sprida tidningen och hör av er med synpunkter! Det är flera av er som vill vara med och skriva och det är mycket roligt, plus att det gör tidningen mera varierad och bättre.

I detta nummer har jag haft hjälp av Ernst Blomstrand med artikeln på sidan 3 och den har inspirerats av kontakten med muséet MC-Collection. Ett av begreppen som aktualiseras i den artikeln klargörs av Knud Jørgensen i en artikel på sidan 6. Knud har skrivit flera böcker om Nimbusmotorcyklarna och medverkat i Danmarks Nimbus Tourings tidning, Nimbus Tidende, i stort sett sedan starten.

Kaj Hansen har hittat en spännande annons från en spänd tid på sidan 8. Annonsen visas och bakgrunden diskuteras.

Vidare finns ett kort referat från ett kvällsbesök i Nødebo samt en presentation av en bok av Allan K Nyborg.

*En historia om min Nimbus* på sidan 12, kan kanske bli ett stående inslag. Mårten Ohlsson skriver första bidraget, vem blir nästa?

På sista sidan finns liksom i första numret ett kalendarium och en del länktips.



Misstag kan vara svåra att undvika när man skriver. I nummer 1 spelade jordrotationen, eller möjligen kontinentalförskjutningen mig ett spratt. På sista sidan påstod jag att Sorö ligger på en av de danska öarna. Det stämmer naturligtvis, men det skall vara Själland, inte någon annan!

*Omslagsbilden visar M3656 på interimsskyltar sommaren 1969. Se artikeln på sidan 3. Bilden kommer från Ernst Blomstrand och är tagen av Carl-Åke Blomstrand.*

## Sommarträffen i Skåne

Sommarträffen är nu bestämd till tid och plats. Den går av stapeln helgen den 21-22 juli. Detaljerna står i kalendariet på baksidan av tidningen. Kom med!

Träffen kan ju vara lite omständlig att ta sig till för er som bor i Mellansverige eller längre norrut, men i Skåne, södra Halland och Smålandshörnet är det kanske bara tio mil till Helsingborg och det klarar ju en Nimbus lätt på under två timmar. Det är ingen skam att sätta cykeln på ett släp för att klara transportsträckan heller!

En sådan här träff ordnar vi själva, utan sponsorer, stor organisation eller andra märkvärdigheter. Klart det är en del jobb för dem som organiserar, men den insatsen får man tillbaka i mötet med dem som kommer. Så slå er ihop ett par tre stycken och ordna en enkel träff själva!

Vad behövs då? Vackra vägar och några fina ställen att stanna på finns över hela Sverige. Vid en helgträff behövs en plats att övernatta på någorlunda bekvämt. Det kan vara någons trädgård, en camping eller annat enkelt. Motorcyklarna skall stå säkert förstås och vi är inte alla så unga, så det kan vara en fördel om det finns något alternativ till tält. Mat och dryckfrågan kan lösas på många sätt.

Kopiera gärna turkartor till alla, det är bra om någon kör fel och det är roligt att ha efteråt. Kördisciplin är viktigt! Första cykeln kan inte köra 70-80 för då blir det 120-130 längst bak i kön, ingen Nimbusfart precis! Uppsikten framåt är viktig för var och en, men lika viktigt är att se bakåt så kompiserna där inte kommit på efterkälken. Kör inte i klump, håll din plats och glöm inte att trafikreglerna gäller! Svårare är det inte.

Kostnaden för var och en för en sådan här träff blir ett par tre hundralappar, hur mycket kostar en vanlig helg? Så ordna något själva, börja i liten skala några stycken, så blir ni säkert flera nästa gång! Jag har ett e-postregister för tidningen och utnyttjar gärna det för träffkallelser över hela Sverige!

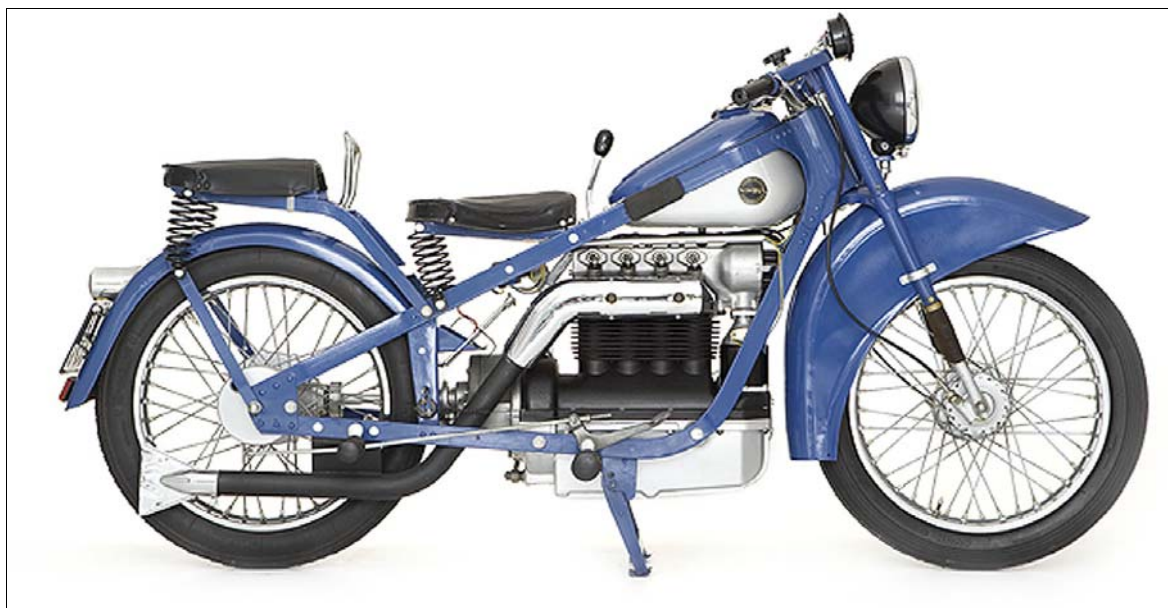
Svenska Nimbus-tidningen är ett oregelbundet utkommande organ för ömsesidig glädje. © Lasse Wallin och artikelförfattarna. Eftertryck utan angivande av källan avrådes. Kontakt: [lasse.wallin@kulturlandskap.se](mailto:lasse.wallin@kulturlandskap.se) 046-23 31 16 dagtid, 046-577 48 hem. Teckningar av Christian Wallin.

## Hur en 46:a blev tio år äldre

När jag spred nr 1 av Svenska Nimbustidningen fick jag kontakt med MC-Collection i Sollen-tuna. De har en Nimbus i sin utställning och behövde mer information om den. De undrade om jag ville skriva underlag för en informa-tionsskytt och en fabrikshistorik.

MC-Collection har skapats av två privatsamlare och de uppmärksammar motorcyklar mycket som designobjekt. Det är ett spännande sätt att greppa allt det som motorcyklar är, teknik, formgivning, livsstil, känsla, sport, filosofi.....

Tillbaka till motorcykeln på hemsidan. Det som kännetecknade modell Sport när den först pre-senterades var det uppdragna avgasröret och fotväxel. Båda delarna var nyheter på model-len när den kom 1937, nytt var även den hög-re kompressionen på motorn vilket gav effekt-ökning från 18 till 22 hkr. Motorcykeln på hem-sidan hade det låga avgasröret och handväxel mellan tanken och sadeln, dessutom hade den de äldre bromstrummorna med diametern 150 mm både fram och bak. Sporten byggdes från början med de små bromsarna, som hade varit



*Nimbus från MC-Collections hemsida. Enligt uppgift en Sport från 1946, men snarare en tio år äldre cykel! Jämför med bilden på sidan 9!*

Nåväl, Nimbussen fanns på hemsidan och det skulle vara en blå modell Sport från 1946. Jag tittade på hemsidan och blev förbryllad. Bilden visade motorcykelns högra sida, den var blå, men såg inte ut som en Sport och definitivt inte som en 46:a!

Att årsmodellbestämna en Nimbus är inte det lättaste. Egentligen finns det inte **års**modeller om man skall vara korrekt, ändringarna infördes inte årsvis och speciellt under och strax efter kriget monterade man ofta det som fanns till hands, så cyklar från samma år kan se olika ut i detaljer. Ett antal hållpunkter finns emel-lertid, framgaffeln, bromstrummorna och sadelupphängningen är några. Det hela kompliceras också av fabrikens konstruktionsfilosofi, att nykonstruerade delar skulle kunna passa även på de äldre cyklarna. De flesta Nimbussar är, eller har varit, moderniserade. Inte så konstigt, de har ofta levt ett långt liv med många ägare och varit med om både goda och mindre goda tider.

med sedan introduktionen 1934, det verkar som om 140 cyklar sett ut så. Större broms-trummor, diameter 180 mm, kom först på bak-hjulet under 1937 och sedan på framhjulet 1939 på fabrikens cyklar.

Jag bad min kontaktman kolla tillverknings-numret på styret – jodå en kontroll med Nim-busfabrikens lagerböcker (se DNTs hemsida) visade att 6680 var en blå Sport såld av återförsäljaren Acap på Blegdamsvej i Köpenhamn år 1946.

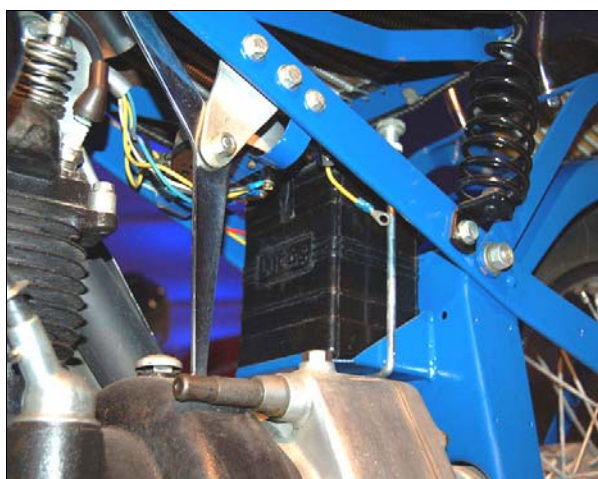
Jag bad om flera bilder från MC-Collection för det var andra detaljer som inte stämde, bland annat framskärmen. I mina ögon såg cykeln ut som en modell Luksus från 1936-37. Att Nim-bussarna blev moderniserade och ändrade var som sagt vanligt, men inte skulle man ändrat en Sport från tiden efter kriget till något äldre och satt på de små bromsarna, det verkade inte rimligt. Ett byte av avgasrörsmodell var inget konstigt och jag kunde även tänka mig

att man av någon anledning ville bygga om fotväxeln till handväxel, fram till 1947 fanns alla uttag kvar på ramarna för detta. Men bromsarna – knappast troligt!

Bilderna kom efter helgen, min kontaktman Lasse Kärrbäck hade varit noggrann och fotograferat igenom hela cykeln! Bilderna visade som väntat delar från lite olika tider, det har de flesta cyklar. Ramen hade, som en 46:a skall ha, uttag för växelspaken i plåten bakom tanken och mothållet för kopplingswiren på det vänstra ramjernet i höjd med generatormotorn. Båda dessa detaljer försvann med lager nummer 7500 år 1947. Men ramen hade också fyra hål för att nita fast ramnummer- och specifikationsskylten på skärmplåten ovanför kicken, detta kom med cykel 7501 och dessutom fanns ett fästhål för pumpen på skärmplåten bredvid batterihyllan, detta sista kom först år 1950! Hur få ihop detta pussel?

Reparationramar tillverkades av fabriken på 1960-talet, särskilt försvaret hade behov av sådana. Uppenbarligen var det en reparations- eller universalram, som cykeln nu var uppbyggd på (se Knud Jørgensens artikel på nästa uppslag!). Dessa ramar skulle med nödvändighet vara anpassade till alla äldre Nimbusar, så en reparationsram borde ha alla de hål, fästen etc. som var nödvändiga för att få den att fungera med delar från 1934 och framåt!

Nästa steg kom med uppgifterna om första svenska ägaren och det första registreringsnumret M3656. Detta registreringsnummer hade jag nyligen sett! I Jens Jessens bok *Nimbus i sort-hvid og farver* finns den på foto på sidan 95 med Joseph Koch i sadeln. Bilden visar en sidovagnsmaskin med stora bromsar, fotväxel och låg framgaffel – och utan hål för skylten på skärmplåten. Den förste svenske ägarens namn var Ernst Blomstrand, kunde jag hitta honom? Det visade sig lätt med dagens teknik! En man med det namnet bodde i Skåne och javisst stämde det! Nu får Ernst berätta:



*Min far, Carl-Åke Blomstrand, köpte ekipaget hos Joseph Koch år 1968. Det bogserades där- efter hem till Limhamn med hjälp av en Olds 36:a. Vraket fick så en omfattande renovering och stod körklar 1969. Bifogade bilder är från detta år, notera interimsskylten. Vi åkte mycket det året, min syster bak mig på Triumph och mor i Nimbusholken. Det blev en hel del turer även till Danmark. Det är vid ett sådant tillfälle min far fotograferade Koch på vår Nimbus inne på gården med butik och verkstad. Det är för övrigt min mors scarf, som Joseph Koch elegant virat runt halsen. Jag körde vår Nimbus en hel del under vintern 71-72 och erfor en kylslagen natt ett dyrt bankande från motorns nedre region. Efter ett andra försök i konsten att byta lager (och ställa tändning) lyckades jag få allt att stämma. Men glädjen varade inte så länge eftersom cykeln såldes.*

För denna gång lämnar vi cykeln här. Någon gång under åren därefter har den kanske blivit reservdelar och numret hamnat på en äldre Nimbus utan papper som sedan vandrat vidare till MC-Collection.

Avslutningsvis några ord om det här med cyklar i originalskick. Att restaurera en gammal motorcykel tillbaka till originalskick är en viktig sida av vår hobby, men inte den enda. En gammal motorcykel eller bil är som ett gammalt hus som har haft ett långt liv, slitits, åldrats, förändrats, restaurerats, byggts om och –till. När man bevarar en sådan pjäs är det viktigt att i vissa fall bevara en del av, i det här fallet, motorcykelns långa liv. Min personliga uppfattning är att de mest fascinerande cyklarna är de slitna, de där årsringarna syns! Sådana ekipage ser man ofta i engelska gammelbils-kretsar och glädjande nog även bland Nimbusvänner. Tre sådana Nimbusar var med i första numret av tidningen, se sidorna 4, 6 och 13.

Men även en 36:a med nyare ram och lånad identitet är en Nimbus och en härlig motorcykel. Hoppas den får ut och köra då och då!

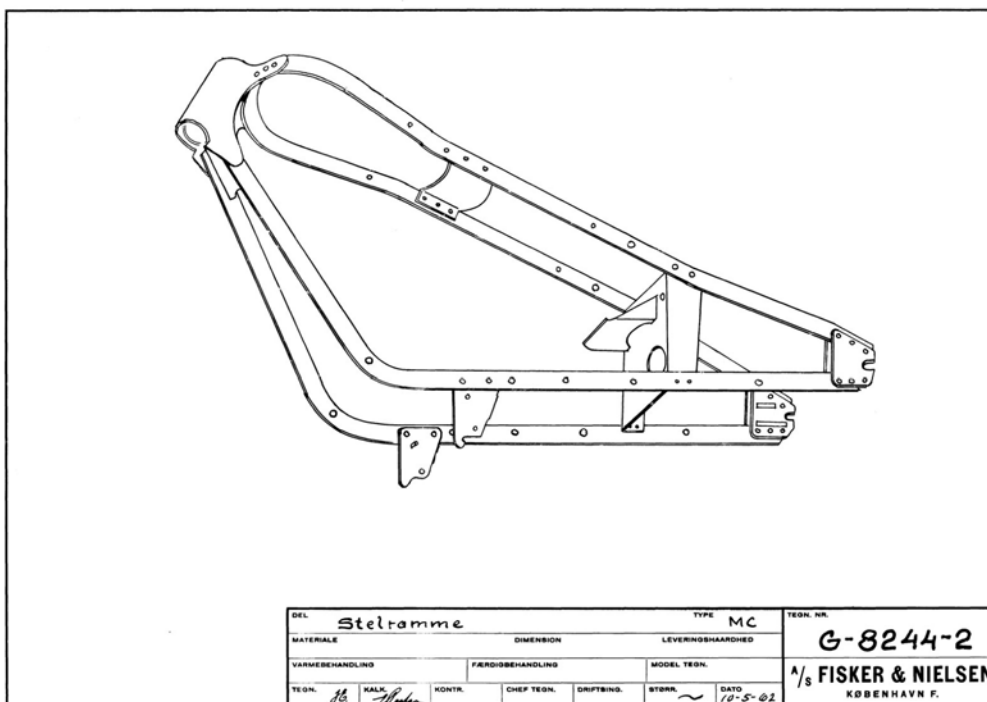
*Vid batterihållarens överkant syns hålet för pumpnippeln, en detalj från 1950. De fyra hålen på skärmplåtens ytersida är till för en typskylt som monterades här från 1947. Observera även att batterihållaren är svetsad, inte nitad, vid ramen som år 1946. Foto Lasse Kärrbäck.*



Joseph Koch på familjen Blomstrands Nimbus. Bilden tagen av C-Å Blomstrand, kopian är från Jens Jessen.



Familjen Blomstrand sommaren 1969, med nyrenoverad Nimbus 1946 och Triumph Speed Twin 1939. Bilden kommer från Ernst Blomstrand.



## Nimbus – stel eller ramme?

Av Knud Jørgensen

Det danske sprog rummer mange ejendommeligheder! En af dem er, at stel og ramme er (næsten) synonyme. Men dog ikke juridisk. Det er nemlig strengt forbudt at bytte stel, mens det er helt i orden at skifte ramme!

Fra 1. april 1956 blev der i Danmarks stillet krav om et nummer, som uafhængigt af produktionsnummeret skulle være slået ind i stellet/rammen. Det skulle på Nimbus gøres på venstre side af kronskjoldet, hvor der kom til at stå f. eks:

NIMBUS – C  
S – 15103

C er typebetegnelsen og S betyder stel.

Indtil da var motorcyklers (og sidevognes) nummer præget på en plade, der kunne være monteret forskellige steder. På en Nimbus A/B, "Kakkelovnsrør", på kronrøret og på Nimbus-C først mellem sadel og tank, derpå på styret og siden på skærmladen under sadlen. På denne plade og på cylinderblokken kan man fortsat efter 1956 læse produktionsnummeret. For den nævnte Nimbus er det 13656. Den sidste Nimbus havde ifølge fabrikkens lagerbøger produktionsnummer 14015 og stelnummer 15460.

### Reparationer

Stel/ramme til Nimbus er nittet sammen. Derfor kan reparationer normalt udføres uden problemer. Fra nr. 13041 sker der dog den

ændring, at kronskjold med kronrør svejdes på og som nævnt, at der fra produktionsnummer 13573 skal være et S-nummer i kronskjoldet. Hvis stel/ramme med nummer i kronskjoldet havde været udsat for brand, så det var udglødet og hærdeningen af fladstålet ødelagt, krævede det - juridisk set - at maskinen skulle udgå og ophugges.

### Ombytning

Da serieproduktionen ophørte i 1959, var der naturligvis mange stel på lager. Fabrikken havde en kontrakt med staten om pligt til at kunne levere reservedele i 15 år, altså indtil 1974. Desuden var der en lang række af de tidligere forhandlere, som valgte at fortsætte som autoriseret reparatør og reservedelsforhandler efter 1959. Til dem skulle der også være ombytnings-stel. En tegning fra 1962 viser en stelramme (bemærk benævnelsen!)

### Universalstel

Nogle - men ikke alle - stelrammer, som udgik fra fabrikken efter 1959 til forsvaret eller til forhandlerne var forsynet med alle de huller, som der i årenes løb havde været. Desuden var der normal et nummer i kronskjoldet. Det var et nummer, som var højere end 15460, som aldrig var lagerført og oftest blev spartlet ud og malet over!

Jørgensen, Knud: NIMBUS – teknisk udvikling. 2. udg. 2005, s. 70 ff.

Jørgensen, Knud: NIMBUS – vedligeholdelse. 2. udg. 2008, s. 115 f.



## Isle of Man på kakkelovnsrør - en klubbafton i Nødebo

Sedan flera år har skånska Nimbusförare, på initiativ av Lasse Persson i Harlösa, haft gemensamma träffar med lokalklubben Nødebo Nimbus. Träffen har omväxlande förlagts till Skåne och Själland under sensommaren. Sommarens träff kommer att gå i Nordvästskåne

Roland Nihlén och jag kom överens om att vi skulle åka över på en av deras klubbkvällar också. Ämnet för kvällen den 15 februari 2012 lockade oss båda. Om man sett och hört Kakkelovnsrør i verkligheten kan man inte undgå att fascineras av deras utseende, ljud, prestanda och tillförlitlighet. Sensommaren 2011 åkte fyra rör-ägare på sina maskiner från Danmark till Isle of Man för att övervara ett av TT-loppen. Tävlingen kombinerades med en stor träff för klassiska motorcyklar med över 15 000 deltagande ekipage. De har skrivit om resan i DNTs medlemstidning, Nimbus Tidende novemhernumret 2011, och nu skulle två av dem hålla föredrag om resan i Nødebo. Vi får väl erkänna att vi tog bil, inte Nimbus den här gången!

Nødebo ligger på norra Själland ungefär 2 mil väster om Helsingör, på västssidan om Esum sjö. Klubben startade år 1976 och har ungefär 40 medlemmar. Klubbkvällarna under vinterhalvåret tillbringas på Nødebo Kro mitt i byn, den varma årstiden är det ofta korta turer på möteskvällarna. Klubbtidningen, Nødebo Nimbus Nyt kan laddas hem från deras hemsida [www.nodebonimbus.dk](http://www.nodebonimbus.dk).

Vi anlände till Nødebo Kro ungefär en halvtimme före mötesstart och träffade flera bekanta redan på gårdsplanen. Uppslutningen var god, ett trettiotal medlemmar hade mött upp. Fördelen med att ha mötet på en kro var uppenbar - öl, kaffe och kakor serverades.

Egon Nielsen och Henning Petersen turades om att berätta om resan och föredraget illustrerades av rikligt med bilder. På røren hade man kört tvärs över Danmark, till färjan i Esbjerg och sedan diagonalt över England. Isle of Man ligger i Irländska sjön och är ungefär lika stor som Bornholm, för att nu ta en svensk jämförelse. Man övernattade på pubar och hotell och hade en problemfri resa.

De fyra Kakkelovnsrøren väckte uppmärksamhet i England och man var imponerad av att de kört så långt på egna hjul. Ett av røren erövrade också 1.a pris som bäst renoverade motorcykel i äldsta klassen!

Under hemresan fick man några smärre tekniska problem, men inget värre än att det gick att åtgärda på vägen.

Kvällen avslutades med att vi fick se en film från styret på en modern TT-cykel i tävlingsfart runt banan. Medelhastigheten på vissa delar var över 220 km/tim.

Plana toppen, gubbar!

# Nimbusfabriken sökte ensamrepresentant i Sverige 1940

Kaj Hansen och Lasse Wallin

En klok svensk industriman formade för många år sedan en slogan som nog är tänkvärd. Han sa "Utvecklingen är bara en" ty man kan bara fundera över hur det blivit om man gjort något annat. Att göra om det går kanske, men aldrig i den tid som gick.

Jag har haft en sådan fundering och orsaken till detta är följande händelse: En dag på 1980 talet kom en arbetskamrat till mig på jobbet med en gammal tidning. Han hade köpt ett gammalt hus och var i full gång med att renovera och isolera det. Kvällen innan hade han krupit runt på vinden och där funnit några gamla dagstidningar. Han blev intresserat av tidningarna och började studera dem. I en tidning fick han se en Nimbusbild och eftersom han visste att jag var Nimbusägare tog han tidningen med till mig.

Tillsammans började vi studera tidningen mera ingående och fann att det var Stockholmstidningen från den 2 april 1940. Nimbusbilden var i en annons från Nimbusfabriken A/S Fisker & Nielsen i Köpenhamn, de sökte en ensamförsäljare för Nimbus i Sverige.

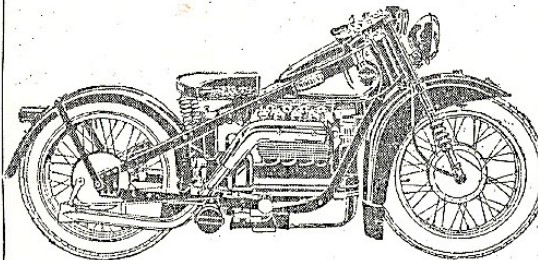
Tydligt hade Nimbus framtidsambitioner med att sälja motorcyklar i sitt stora grannland Sverige, men som bekant ockuperades Danmark och Norge bara en vecka senare, nämligen ödesdagen den 9 april 1940. Efter detta fanns det förmodligen inga möjligheter att exportera motorcyklar till Sverige de nästkommande fem åren.

Hur det blivit om inte ockupationen inträffat och stoppat Fisker & Nielsens framtidsplaner, kan man alltså också bara spekulera i, man kan förmoda att det funnits många flera entusiaster med Nimbus i Sverige än vad det nu finns.

Men man kan fråga sig om det primära syftet med annonsen var att sälja motorcyklar! På lång sikt var målet säkerligen detta, men situationen i Europa vid denna tid var ju inte sådan att motorcykelförsäljning hade högsta prioritet.

När tillverkningen av Nimbus typ C planerades var tanken att fabrikationen skulle bli lönsam vid en årlig tillverkning av ettusen motorcyklar. Investeringarna hade varit stora, en fabriksbyggnad för en million danska kronor hade byggts och kostnaderna för inköp av maskiner för produktionen hade varit ännu högre. Dammsugartillverkningen var mycket

## Ensamrepresentant FÖR SVERIGE SÖKES



NIMBUS, DANMARKS LEDANDE MOTORCYKEL

Bilens fördelar på två hjul! 4-cylindrig motor. Fjädrande kardanaxel. Teleskopframgaffel med progressiv fjädring. 22 HK, vilket är fullt tillräckligt för person- och paketsidovagnsdrift.

Nimbus användes vid motoriseringen av den danska hären, av Postväsendet vid tömning av brevlådor och av talrika andra offentliga institutioner i Danmark.

Många förfrågningar från privatpersoner i Sverige visar, att vår moderna konstruktion har väckt intresse bland svenskt motorfolk.

Hänvändelser från redan inarbetade motorcykelfirmor föredragas.

NIMBUS helt igenom byggd på Nimbus-Fabriken.



NIMBUS, har bevisat sin överlägsenhet i 4 världsdelar.

NIMBUSFABRIKEN  
A/S FISKER & NIELSEN, Köpenhamn F.

Annonsen ur Stockholmstidningen den 2 april 1940.

lönande men investeringarna för motorcykel-tillverkningen var stora och det var nödvändigt med noggranna kalkyler.

När motorcykeln kom på marknaden i juni 1934 var den ännu inte riktigt färdigutvecklad, den drogs med en del barnsjukdomar. Motorns smörjsystem, relä och generator var väl de allvarligaste, men även framgaffeln och senare reläupphängningen gav bekymmer liksom mekaniskt oljud. Nytt smörjsystem och ny generator erbjöds som garantireparation mot en begränsad kostnad för kunderna. Garantiföretagandena var givetvis kostsamma för företaget, men cykeln hade blivit populär och man lyckades redan första året få in beställningar från militären samt posten och polisen förutom många privatkunder.

Ett stort administrativt problem för dansk industri under 1930-talet var Valutakontoret. Myndigheten hade skapats 1932 för att möjliggöra



en positiv handelsbalans genom att kontrollera valutaströmmarna över landets gränser. En av svårigheterna var materialbrist och Valutakontoret skulle reglera materialimporten enligt principen att export av tillverkade produkter skulle ge tillåtelse till import av råmaterial och komponenter. Systemet var mycket byråkratiskt.

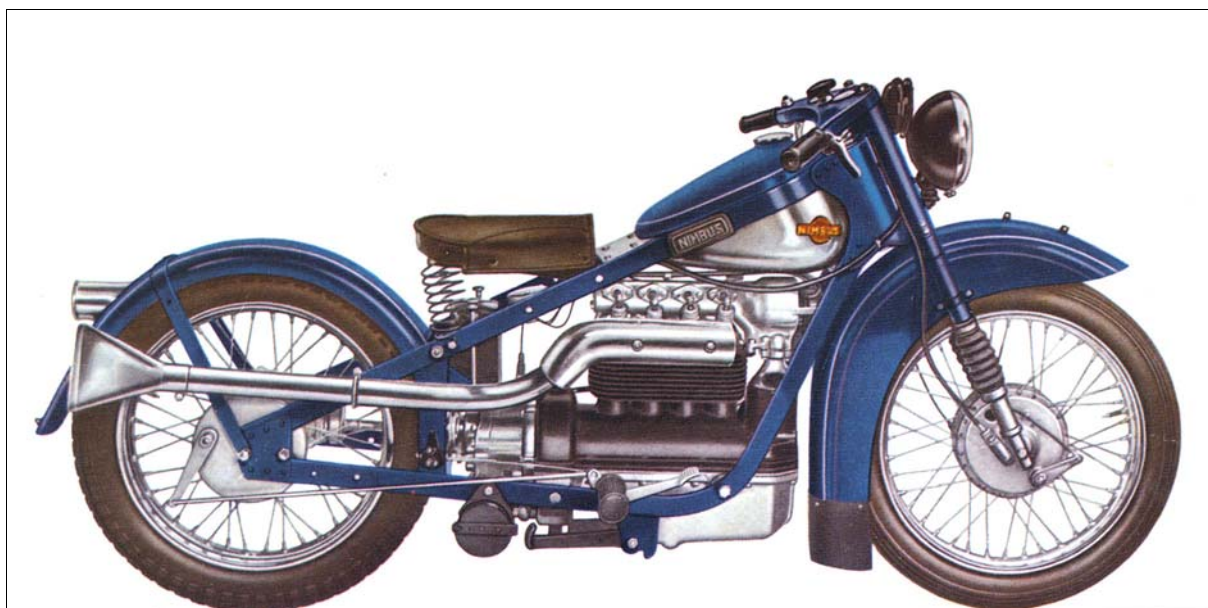
Mycket av Fisker & Nielsens dammsugarettillverkning gick på export, men endast en del av den importkvot som detta gav kunde komma motorcykeltillverkningen tillgodo. Detta förhållande begränsade produktionen kraftigt. Först 1939 nåddes tillverkningsmålet ettusen cyklar! Då hade man också en mycket bra motorcykel att erbjuda som hade stått sig väl i konkurrensen — om man bara kommit ut på den internationella marknaden. När kriget bröt ut den 1 september ändrades förhållandena givetvis radikalt. Mycket som tidigare tillhört vardagen blev bristvaror, däribland bensin, däck och annat som hörde till en motorcykel. Krav på körtillstånd infördes mycket snart och även om man hade körtillstånd var det inte säkert att man fick tillräckligt med bensin.

I Sverige var förhållandena liknande. Vi hade emellertid fördelen av en stor råvaruexport, det svenska järnet var efterfrågat och gick till stor del till Tyskland. Naturligtvis hade även Sverige en kontroll av valutaflödet, men något särskilt valutakontor, liknande det danska, bildades inte förrän 1940.

Under vårvintern 1940 steg spänningen, Tyskland och Sovjetunionen hade delat Polen och Frankrike och Storbritannien hade förklarat Tyskland krig. Men kriget var än så länge ett avvaktande ställningskrig. Finska vinterkriget hade riktat uppmärksamheten mot Norden och de allierade hade planer att gå mot Finland genom Norge och Sverige och därmed också få kontroll över den svenska järnmalmen. Detta, och ett sabotage mot tyska intressen i Norge, gjorde att även Tyskland såg mot norr, bland annat för att få en utgångspunkt för att slå mot Storbritannien.

Det är kanske i detta sammanhang man skall se Fisker & Nielsens annons. Ville man skaffa sig ett alibi för att inte behöva producera åt en erövrare i händelse av invasion. Skulle en eventuell export till det neutrala Sverige kunna vara en sådan möjlighet. Eller räknade man med att de allierade skulle komma först och att man skulle exportera till ett Sverige på den allierade sidan? Chansen för ett snabbt avgörande i kriget var fortfarande en möjlighet att räkna med. Företagsledningen måste ha prövat ett otal scenarion för att vara rustad för en oviss framtid.

Naturligtvis är dessa resonemang spekulationer och vi kommer troligen aldrig att få något svar. Sannolikheten för att företagsledningen satte sådana här tankar på papper är liten, möjligen kan det ha skett efter kriget. P. A. Fisker var en klok dansk industriman!



*Tivoliblå Nimbus Sport ur en ofta återgiven broschyr från 1939. Modellen stod för en god del av försäljningen det året. Jämför även med bilden på sidan 2, en Sport från 1946 skiljde sig inte från en 39:a.*

## En ny bok: *De autoriserede Nimbus forhandlere*



Den stora danska klubben, Danmarks Nimbus Touring, tog redan på 1980-talet över delar av Fisker & Nielsens motorcykelarkiv. Efterhand har man fått mera material från olika håll och samlingarna är idag omfattande. Klubbens nuvarande redaktör och arkivarie Allan K Nyborg har skrivit en hel del böcker som delvis bygger på arkivmaterialet och flitigt utnyttjar det som illustrationer. Den senaste boken i raden handlar om återförsäljarnätet: *De autoriserede Nimbus forhandlere* (Förlaget Motorploven, Hadsten, 2011. Pris dkr 498). Boken är en dyr tegelsten, med porto från Danmark slutade räkningen på 900 svenska kronor. Vad får man då för detta?

Boken är på 390 sidor inom hårda pärmar och inleds av ett bakgrundskapitel som kortfattat behandlar företagets historia. Därefter följer ett avsnitt om försäljnings- och serviceorganisationen som byggdes upp för Nimbus typ C. Avsnittet är beskrivande, men åtminstone jag saknar en problematiserande del. Exempelvis redovisas i faksimil protokollet för ett återförsäljaremöte den 4 februari 1935, alltså när motorcykeln funnits på marknaden ett halvår. Protokollet är på fem och en halv sida, men författaren kommenterar det inte. Här finns många spännande trådar att ta upp: exempelvis resonemang om leveranspris från fabriken kontra återförsäljningspris och rabatter. På mötet förs en mycket öppen diskussion om utformning av nya modellvarianter och pris-påslag etc, även det något som kunde diskuteras och kommenterats – hur blev det, hur mycket lät man sig från fabriken påverkas av återförsäljarnas tankar, vilka var de starka personligheterna.

Ett kapitel i avsnittet om försäljningsorganisationen har rubriken *Fakturering, avancer, betalning og leverering*, en mycket lovande titel som jag direkt bläddrade fram till. Det innehöll några ord om reservdelskataloger och en och en halv spalt om tidens telegramspråk. Nog så intressant i sig, men det var inte det kapitlet skulle handla om. I avsnittet som helhet går mycket information och flera anekdoter igen från Allan Nyborgs tidigare böcker.

Huvuddelen i boken är avsnittet om de enskilda auktoriserade försäljarna. Det är uppdelat i två delar. Dels avhandlas det vi kallar för landsorten, stad för stad från Aa till V och dels huvudstadsområdets försäljare, där även de två reparationsverkstäderna Joseph Koch och Harry Dreiager är med.

Avsnittet är även här beskrivande och det innehåller mycket Orts- och personhistoria. Återigen efterlyser jag lite analys. Hur lösnade försäljningen, varför gick agenturerna från företag till företag i vissa städer, medan andra behöll agenturen i tiotal år. Hur påverkades man av växlande konjunkturer, vilka var de vanliga servicebehoven osv.

En del av försäljarna blir till levande personer och det är här jag tycker att Allan Nyborg är som bäst, när han beskriver personer och händelser, men låter sina egna värderingar träda i bakgrunden och låter läsaren skapa sig en bild.

Boken är mycket rikligt illustrerad, ibland över spaltutfyllnadens gräns. Här hade man kunnat begränsa sig lite och fått en mera hanterlig bok, några illustrationer återkommer två gånger och en del av Gunnar Hansens teckningar har misshandlats genom att förstöras för mycket. Återkommande återgivningar av handskrivna anteckningar från rundresan till återförsäljarna 1936 hade kunnat få stryka på foten för referat eller tydligare text.

Sammanfattningsvis, mycket att läsa och nästan för mycket att titta på. Ytterligare en kritisk redigering och mera problematiserande analys hade varit en fördel. Jag borde köpt boken när jag var i Danmark i annat ärende istället för att lägga flera hundra på porto!

*En sida ur boken syns till höger. Alfred Mortensen i Vejle var en av de landsortsförsäljare som sålde flest nya Nimbus, 385 stycken. Man var återförsäljare under hela den tid Nimbus C producerades och fortsatte sedan som reparationsverkstad. Endast försäljaren i Odense sålde flera.*

## VEJLE

1923-1965 Alfred Mortensen

1965-1980 Leo Rasmussen

1980-1985 Jan Rasmussen

1985-2011 Kjeld Sigvert (KS-motor)

*Motorforhandler Alfred Mortensen, født 2/10-1897 i Vejle, død 31/3-1970. Foto fra opslagsværket »Automobilets Historie og dets Mænd«, udgivet i 1938. Man kan formode, at Mortensen var ca. 40 år, da billedet blev taget.*



Forretningen i Nørrebrogade 20 i Vejle var i 63 år rammen om salg og reparation af motorcykler. Alfred Mortensen var indehaver af forretningen fra 1923 til 1965. Selve forretningen overtog han efter sin fader N.J. Mortensen, som drev en cigarhandel. Nu blev det så til en Cykel-, Cigar- og Motorcykelhandel. Der blev desuden solgt benzin foran forretningen, og man havde udlejning af motorcykler.

Alfred Mortensen var udlært som automobilmekaniker 1917-21 hos Adler A/S i København.

Dengang var Adler også et bilmærke, men efter krigen var det kun motorcykler, som var på programmet over motorkøretøjer. Til sidst producerede man skrivemaskiner og regnemaskiner.

Når Alfred Mortensen var i lære hos et bilfirma, skyldes det, at der dengang ikke var en særlig linie for motorcykelmekanikere.

*Forretningen i Nørrebrogade 20 i Vejle, hvor der fra 1923 til 1986 blev solgt og repareret motorcykler.*

*Facaden til Nørrebrogade 20 er som den fremtrådte kort tid efter Leo Rasmussens overtagelse i 1965.*

*På sternen af udhængt over forretningsfacaden, anes stadigvæk skyggerne af Alfred Mortensens navn. På førstesalen kan man se skiltning med køreskole og teorilokale. Eksempel på teoribog med Alfred Mortensens stempel ses et par sider fremme.*

*Bemærk, at på dette billede er der to indgangsdøre til butikken. På de følgende billeder er der kun en dør.*



# En historia om min Nimbus

Mårten Ohlsson

Den 23 maj 1972 införskaffade jag min nuvarande Nimbus Sport lagernummer 7208 med identiskt motornummer, hos Gunner Soderman Solvangets Alle 2 Greve Strand i Danmark. Pris 840 DKr. Tydligt tillkom det tull 37 kr och accis 405 kr så totalt blev det 1300 kr enligt kvitto. Det stämmer inte riktigt om man summerar, men skillnaden är minimal. Den frakta-

jag stannad. Det var en köpare. Han bjöd ett så högt pris om den klarade besiktningen att jag inte kunde motstå. Nimbusen klarade SBP, jag fick pengarna och fick gå från bilprovningen till hemmet. Ungefär en halvmil. En del av köpesumman använde jag att skaffa min nuvarande Nimbus för.



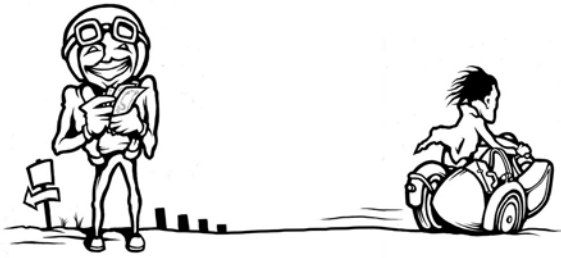
*Mårtens Sport fotograferad sommaren 2011. Passagerarsadeln är tillfälligt avtagen. Nedan till höger den gula 1955:an fotograferad färdigrenoverad år 1972.*

des hem på ett släp som tillhörde min svärfar. På något sätt fick vi hem maskinen via Helsingborg med hjälp av hans veteransamlingslicens. Jag betalade aldrig något till staten.

Det fanns även andra motorcyklar till salu hos Söderman, bland annat en James på kanske 200 kubik, jag tror motorn låg i en Triumphram. Men för en fattig fänrik räckte inte pengarna, priset var kanske 300 dkr.

Nu backar jag ett snäpp: Något år tidigare köpte jag en Nimbus med sidvagn årsmodell 1955. Jag renoverade den, målade om den till gult, och på väg till Svensk Bilprovning blev





Min Nimbus Sport renoverades med min svärfars goda hjälp och nästan allt som var slitet byttes ut. Det fanns ju en reservdelsbutik på Enghavevej i Köpenhamn som jag ofta besökte. Väl renoverad och klar garagerades den på Hammarshus Slott i väntan på inregistrering. Jag for runt på tullkontor och andra myndigheter men fick aldrig klart för mig hur man skulle hantera ärendet.

Efter ett samtal till TSV Fordonsbyrån så ombads jag skicka in en berättelse om situationen. Så skedde, och den sista oktober 1983 fick jag "Undantag från 11 § 4 stycket bilregistreringsförelsen (1972:599) (BRK)".

Under åren har jag kört Qvarnarallyt i Kristianstadstrakten flera gånger. Första var juni 1984. Sedan tror jag att jag bara missat ett under alla åren. Nästa alla har startat från Degeberga. Vi har faktiskt segrat några gånger och dessutom erhållit andra placeringar.

23-5-72-

Till: *Han. Lennart Oqvist*  
*Blås -*

Fra: **GUNNER F. SODEMANS**  
**SÖLVANGETS ALLE 2**  
**ORRYE STRAND • 8007 65**

Ang. Modtaget for N I M B U S ? 1939-40

Motor Nr 7208 Maskinen er som beset og afprøvet  
Stel " 7208 Uden Registrering.

Ialt Kr. *SK. 840 -*

Athentet. *G. Sodemans*  
*L. Oqvist*



Särskilt kommer jag ihåg en episod efter Qvarnarallyt någon gång innan sekelskiftet då jag blev intervjuad efteråt. På frågan vad som var så speciellt med en Nimbus svarade jag "den går alltid". Skulle aldrig sagt detta för på vägen hem från Degeberga så stannade motorn vid Vittskövle slott och vägrade starta igen! En omfattande felsökning vid väggkanten gav inget resultat och till sist fick jag ringa hem efter hjälp. Hustrun ryckte ut med hästrailern och hittade mig och dottern sovandes i diket bredvid maskinen. I veckan som följde rev jag system efter system och hittade till sist det som förorsakat stoppet och omöjliggjort omstart. Kolet som förbinder fördelarlocket med rotorn var uppplitet och hade lossnat och fjädern i sig var givetvis inte tillräcklig för kontakt!

Maskinen fungerar annars jättebra men hade en tendens att stänka olja. Så hösten 2011 fick Christen Kristensen i Perstorp uppgiften att byta alla packningar. Dessutom införskaffades ett sidostöd för 950 kr så att min sargade kropp skulle kunna nyttja denna fantastiska maskin även framöver. Christen är duktig på att reparera gamla Nimbussar. Vet mer än vad instruktionsböckerna säger.



Ovan, Mårten vid starten av Qvarnarallyt 1984.

Ovan till vänster är kvittot från köpet av den blå Sporten. År 1972 var den svenska kronan värd mer än den danska. Köpesumman motsvarade 20-25% av en månadslön.

Bilden till vänster visar aluminiumbeslaget på framskärmen. Sådana beslag var vanliga och fanns även på familjen Blomstrands Nimbus, se sidan 5.

# Kalender 2012

Nu börjar träfftider och annat komma in. Kontrollera alla uppgifter när tidpunkt för anmälan eller programpunkt närmar sig! Det är endast Nimbusrelaterade träffar som tas med här!

- 20-22 april Flatjernstræf, Sorø på Sjælland. Anmälan och inf.: <http://www.nimbusabc.dk/>
- 21-22 juli Sommarträff med Nødebo Nimbus i Nordvästskåne. Som vanligt skall vi försöka kombinera fina Nimbusvägar med natur, kultur och lite gemensam historia. Anmälan senast 12 juli till Tord Nilsson [tord.nilsson100@telia.com](mailto:tord.nilsson100@telia.com) eller i Danmark [ahrendt@c.dk](mailto:ahrendt@c.dk). Ett program kommer att finnas på Lars Persons Nimbussida lite längre fram i vår och i nästa nummer av tidningen. Hemsidesadress se nedan.
- 3-5 augusti DNT och Skagen Nimbus Club årsträff Skagen. <http://www.nimbus.dk/>

## Nimbuslänkar

Lars Perssons hemsida liksom verkstädernas kommer vara fasta under denna rubrik, övriga kommer variera ibland. Nu skall länkarna fungera vid knapptryck också!

Lars Perssons Nimbus-hemsida. Sidan har <http://mcnimbus.info>  
Bytt adress och efterhand kommer gamla nummer av SNT vara nedladdningsbara från denna plats

## Klubbar

Danmarks Nimbus Touring, den <http://www.nimbus.dk/>  
landsomfattande danska klubben

Nødebo Nimbus <http://www.nodebonimbus.dk/>

Århus Nimbusklubb, en av många lokalklubbar <http://www.aarhusnimbusklub.dk>  
Klubben har en trevlig tidning på hemsidan!

## Privata sidor

Steffens sida <http://www.123hjemmeside.dk/nimbus35/38841738>

## Teknik

Sten Weidinger - Nimbus Hotline <http://www.nimbuster.dk>

Ole och Jens Nimbus <http://www.thronborg.com/nimbus>

## Reservdelar och verkstäder

JC Nimbus, John Carlsen <http://www.jcnimbus.dk/index.htm>

Århus Nimbus, Carsten Nielsen <http://www.nimbus-aarhus.dk/>

Fyns Nimbus Center, Tage Johansen <http://www.fynsnimbus.dk>

Niels Nielsen`s MC og Cylinderservice <http://www.nn-nimbus.dk>

Smeden, Ole Nielsen <http://www.smeden-i-undlose.dk>

Møllers Nimbusser <http://www.mollersnimbusser.dk>

PH's Nimbus Service, Preben Herskind <http://www.nimbus-service.dk>