

Svenska

NIMBUS-tidningen



Nr 3, maj 2012



En kort fabriks historia

Öresund Rundt

En historia om min Nimbus

Flatjernstræffet

Till årstræffen 2012

Svenska Nimbus-tidningen nummer 3!

Nu är körsäsongen igång, mitt premiärdatum syns i spalten här bredvid, men fortsättningen dröjde ett par veckor, det får erkännas. Men nu har vi varit på Flatjernstræf, vilket ni kan läsa om i slutet av tidningen. I övrigt fortsätter jag att skriva om sommarträffen i hopp om att vi skall bli många deltagare i år, för detaljer om anmälan se sista sidan som i denna tidning är sidan 18, fyra sidor mer än i tidigare nummer alltså!

I övrigt finns en kort fabrikshistoria på sidan 5 och lite om gamla Nimbusresor på sidan 8. Rubriken *En historia om min Nimbus* är tillbaka och eftersom det nu är andra gången i följd så kan vi kalla det en serie! Den här gången är det Ole Artved som skriver och samtidigt står för det danskspråkiga inslaget i tidningen. Artiklar på danska kommer jag inte översätta, det ligger lite i Nimbusintresset att klara broderspråket.



Särskilt vill jag uppmana alla att ta del av Oles PS, sist i artikeln. Alltså: Skriv gärna bidrag eller kom med förslag på artiklar eller synpunkter på vad ni vill läsa om, skicka gärna bilder också! Allt som bidrar till en varierad och omfattande tidning har vi alla glädje av!

Nästa nummer kommer troligen någon gång i slutet av sommaren!

Hoppas vi möts på någon träff!

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

Omslagsbilden visar "Gardinhandlarens Nimbus" fotograferad under sommarträffen 2008. Sidovagnen har en ACAP Jet-korg av lite ovanligt utförande. Partiet framför vindrutan är inte mjukt välvt utan har en tydlig rygg i längsriktningen.

Vårkänslor

Söndagen den 25 mars 2011 var den andra riktigt varma vårdagen i Skåne, sedan kom flera kalla. Hög tid att sätta igång Nimbusen för säsongen! Den hade tillbringat vintern med nysmorda ventilstammar och några centiliter olja i varje cylinder. Den gamla oljan tappades ur innan vinterförvaringen och en dryg liter frisk olja slogs på och fick jobba runt ett tag. Bensinen har varit urtappad och lite olja hade funnits i bensinkranen också för att bevara packningen. Det där med bensin i tanken eller inte över vintern är väl frågan nuförtiden, många teorier finns, men den här vintern valde jag att lyssna på dem som rekommenderar tömning.

Då och då har jag varit ute i garaget för att klappa om cykeln och trampa runt motorn några varv. Batteriet har haft det varmt och gott inomhus och fått några laddningsomgångar.

Så var det dags att rulla ut maskinen för tvätt och skinning. Sedan är frågan som vanligt, har brytarna oxiderat under vintern så att de behöver en uppfriskning eller inte? I med batteriet och säkringen. På med bensin, efterdragning av stiften, stäng choken och så några tramp på kicken för att få runt olja och få fram bensinblandning i cylindrarna. Sedan sanningens sekunder: vrid om nyckeln och ett kraftigt tramp på kicken, nästa kick och så en tredje gång och med den typiska plötslighet som en motor med överliggande kam har, startar motorn! Några tiotals sekunder intensiv oljerök som snabbt blåser bort och efter ett tag kan choken öppnas helt. Kvardröjande fukt från tvätten ångar bort och säsongen startar med några varv på gräsmattan! Efter att motorn har blivit ordentligt varm är det dags att byta olja till två liter frisk single grade. Nästa helg har jag tid till en kort tur och sedan kontrolläsa skruvar och bultar.



Den här första starten varje år är alltid lika trevlig, jag har längtat sedan sista höstdagen till det här tillfället och varje gång tänker jag på känslan efter den första genomgången av motorn våren 1970. Alla delar hade varit isär och den gången startade den på andra kicken!

Öresund rundt, eller Sommarträffen med Nødebo Nimbus

I år är det åter vår tur att ordna Öresund Rundt på svensk mark. Träffen har omväxlande körts i Skåne och på Nordsjälland sedan år 2001. Innan vi tittat mera på hur vi tänker oss årets träff kan det vara trevligt med en liten återblick.

De senaste träffarna i Skåne har haft mer eller mindre tydliga teman. Tydligast var temat för fyra år sedan när vi följde i *Karls hjulspår* under den första träffdagen.

Karl Kristensen körde under flera decennier med klichéer från firman Folker og Søn på Rødovrevej i Köpenhamn, via Dragör-Limhamn färjan till Tetrapak i Lund, i ur och skur. Karl, på sin Nimbus och med cigarr i munnen, var en känd figur i trafiken. Han hade två Nimbussar med lastsidovagn och en av dem var med under träffen. Vi körde samma väg som Karl hade kört, men fick naturligtvis ta en omväg över bron.



Första träffen 2001. Uppställning utanför gamla stationen i Harlösa. Foto Kerstin Jakobsson.

Första stoppet var vid Rødovre kyrkogård där Karl Kristensen är begravd, därefter i Tornby och sedan var det matpaus vid gamla färjeläget i Dragör där vi blickade förgäves över Sundet efter en färja.



I Karls fotspår år 2008. Lasse Persson berättar vid Rødovre kyrkogård. Det är Karl Kristensens Nimbus i mitten. Bilden är tagen av Kerstin Jakobsson.



Sommarträffen 2009. Ole Sommer, i blårutig skjorta i mitten, berättar om en av sportvagnsvärldens verkliga klassiker, SS 100, från det som senare blev Jaguarfabriken.

Trots att vi körde ett femtontal Nimbussar i kolonn rätt genom centrala delar av Köpenhamn gick det bra och vi lyckades hålla samman. På den svenska sidan avslutades minnesloppet på Tetrapaks parkeringsplats i Lund. De som skulle vara med på båda dagarna fortsatte sedan till Folan i Södra Sandby, tillverkaren av den fyrväxlade växellådan för Nimbus.

Kvällen tillbringades i Harlösa med grill, lite tävlingar och prat. Dag två gjorde vi en mycket fin tur på småvägar från Harlösa över Fulltofta, Höör, Norra Rörum, Röstånga där vi åkte upp till Skäralid och åt matsäck. Över Söderåsen tog vi oss sedan till färjeläget i Helsingborg där vi skildes åt.

Nästa år, 2009 var vi i Danmark. Vi samlades vid brofästet vid Kastrup och körde in i östra delen av Köpenhamn. Första dagen hann vi faktiskt med två spännande museibesök. Först Frihetsmuséet i närheten av Amalienborg, som berättar om ockupationstiden under andra världskriget. Sedan fortsatte vi längs Öresundskusten till Ole Sommers fantastiska bilmuseum i Nærum norr om Köpenhamn, där ägaren själv guidade oss runt. Vi övernattade i Ølstykke. Dag två hann vi också med två muséer, dels en privatsamling av fordon från

andra världskriget och dels ett friluftsmuseum med skulpturer. Anders Bundgaards skulpturer hade vi mött vid Frihetsmuséet dagen innan och vi skulle åter möta dem vid dagens slut vid Helsingörs järnvägsstation.

Under träffen 2010 var ett tema adelns och bondens landskap. Från Helsingborg körde vi förbi godsens Sireköpinge, Duveke, Akseveld och Knutstorp. Slottslandskapet präglades av stora åkerlytor, ibland med gamla ekar ute på åkermarken, bokskogar och gamla alléer. Därefter styrde vi genom områden med enskifteslandskap från 1800-talets början; kvadratiska ägokonstellationer med gårdsplatsen mitt på ägan och rätvinkliga vägsystem. Mot slutet av turen stannade vi till vid Svenstorps slott strax utanför Lund, slottet där Christian V övernattade natten före slaget vid Lund och Carl XI natten efter. Trots Tycho Brahe-minnena vid Knutstorp och slaget vid Lund blev nog stoppet vid Gantofta det mest minnesvärda. Vi tittade på en arkeologisk gåta. Sliprännor i bergssidan, flera hundra av dem och man vet inte hur gamla de är, hur de gjordes eller varför.

Träffen 2011 är refererad i nummer 1 av tidningen, januari 2012.



En Engströmkorg omgiven av fyra ACAP vid Skärålid, foto från träffen 2008.

Hur blir det då 2012? Ja vi träffas i Ödåkra klockan 10, se inbjudan på sista sidan! Vi möter den danska styrkan vid färjeläget i Helsingborg klockan 10 för att visa vägen till Ödåkra. Sedan styr vi kosan mot öster och nordöst. Här låg en gång den stora betesmarken Kulla fålad, som sträckte sig över stora delar av Kullahalvön. Vi passerar genom Ängelholm, en jämförelsevis sent tillkommen skånsk stad och äter lunch/frokost i Margretetorp.

Därefter korsar vi gränsen mellan kustslätt och skogsland mot sydöst och letar oss efterhand tillbaka mot Ödåkra, strax nordöst om Helsingborg, för kvällen och natten.

På söndagen är det kusten norr om Helsingborg och upp mot Kullaberg som vi kommer att utforska för att sedan skiljas åt vid färjan en liten bit in på eftermiddagen. För anmälan och detaljer, se baksidan!

På Lasse Perssons hemsida, <http://allitnil.df.lth.se/nimbus/>, finns mera om sommarträffarna genom åren!

A/S Fisker & Nielsen, tillverkare av Nimbus motorcyklar

Företaget grundades i Köpenhamn år 1906 av A. P. 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 och specialiserade sig snart på en av tidens nyheter, dammsugare. Man hade stor framgång med en lättviktsmodell - vikt 17 kg. Dammsugarna av märket Nilfisk är än idag en storsäljare.

Under första världskriget började direktör Fisker konstruera en motorcykel, en prototyp rullade 1918. Motorn var en fyrcylindrig sidventilskonstruktion med L-topp på 746 cc. Den var tydligt influerad av andra fyrcylindriga motorcykelmotorer från tiden, framförallt FN men även Henderson. Ramen skiljde sig där emot från de flesta, det var ingen cykelram med påhängd rektangulär tank. Den nya Nimbus hade ett kraftigt snedställt rör som viktig

bärande del, röret var samtidigt bensintank. Bakhjulet var fjädrat och kardandrivet, vilket var mycket ovanligt vid denna tid. Framhjulsfjädringen utfördes i några olika varianter, till sist fastnade man för en typ av svingaxel. Endast bakhjulet var bromsat. Ett antal prototyper producerades under några år innan den egentliga tillverkningen började 1921. Cyklarna med motornummer 13-500 kallas Nimbus typ A och de därefter, från 1924, typ B. Sammanlagt tillverkades 1252 cyklar av de två typerna fram till 1928. I folkmun kallades Nimbusmotorcykeln "Kakkelovnsrøret"

En av A. P. 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 halvsfäriska förbränningsrum.



Kakkelovnsrør fotograferade vid årsträffen på Nordsjälland 2009.

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. Vid tillverkningsstarten 1934 var det en mycket modern maskin. Mycket snart fick typ C smeknamnet "Humlebi" för sitt surrande motorljud.

Till skillnad från Kakkelovnsrøret var typ C konstruerad med tanke på en rationell tillverkningsprocess. De äldre motorcyklarna hade varit dyra och komplicerade att tillverka. Trots detta hade de blivit kända för tillförlitlighet och god kvalitet. Ett gott bagage inför lanseringen av den nya Nimbussen.

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 lägga ut anbud om motorcykelinköp, något man gärna ville vara med och konkurrera om. Årsmodell 1934 var därför inte en helt lyckad konstruktion. Bland annat fick man göra om smörjningssystemet

och konstruera en ny generator och laddningsrelä. Men man lyckades ta hem kontraktet med försvaret och sålde till polisen och posten samt många privata företag. Vid krigsutbrottet 1939 var Nimbus typ C en mycket modern och konkurrenskraftig motorcykel!

Målet var nu att tillverka 1000 motorcyklar om året, men detta lyckades bara år 1939 och 1952, den sammanlagda produktionen 1934-1959 blev 12 715 stycken varav uppskattningsvis fler än 7500 fortfarande finns kvar. Man kan knappast säga att det förekom en löpandebandsproduktion av Nimbus. Tillverkningen skedde i grupper av vanligen 25 cyklar i taget. Under andra världskriget och särskilt under ockupationstiden var produktionen mycket liten och dessutom, troligen med avsikt, mycket motsägelsefullt 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 exportordern, 102 motorcyklar till det jugoslaviska

försvaret, stod klar för utskeppning den 9 april 1940 men alla togs i beslag av tyskarna och användes av den tyska krigsmakten.

Efter kriget kom tillverkningen igång långsamt. Materialbrist och administrativa svårigheter fördröjde tillverkningen. Danska staten gjorde också vad de kunde för att försvåra genom att lägga mycket höga avgifter på försäljningen. Nimbus blev en dyr motorcykel och försäljningen till privatpersoner minskade. Utvecklingsarbetet minskade också, säkert mycket beroende på att den drivande kraften, Anders Fisker var svårt sjuk. 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 A. P. Fisker dog några månader efter sin 100-årsdag, 1975, direktör var då sonen Erik Fisker, Anders Fisker hade avlidit redan 1964. Familjen förlorade kontrollen över företaget år 1989. Idag tillverkas Nilfisk dammsugare av Nilfisk-Advance.

Källor

Andersen, René Friborg & Jørgensen, Knud 2007

Jørgensen, Knud 2005

Nyborg, Allan K 2006

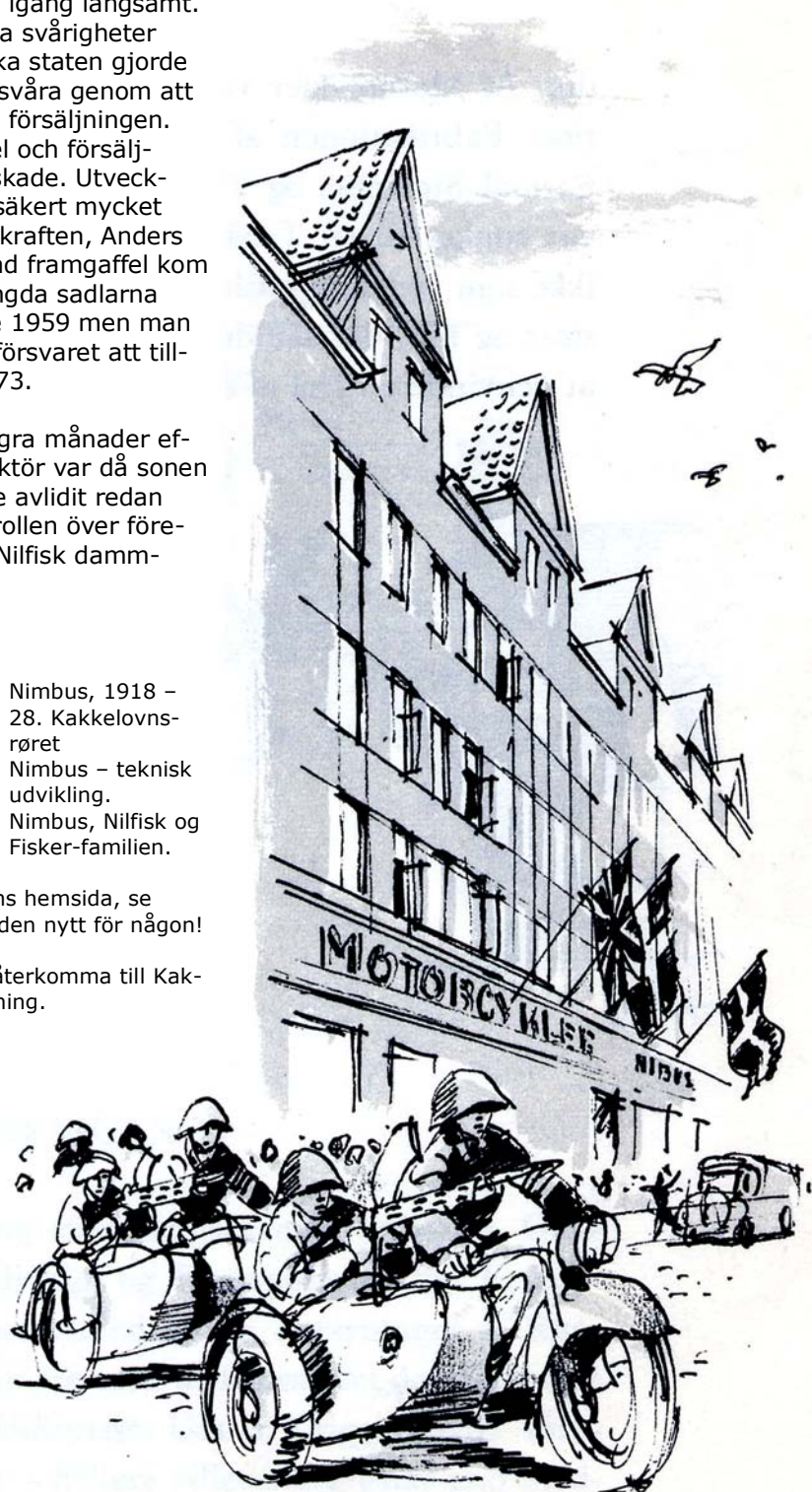
Nimbus, 1918 – 28. Kakkellovnsrøret

Nimbus – teknisk udvikling.

Nimbus, Nilfisk og Fisker-familien.

Texten är skriven till MC-Collections hemsida, se länksamlingen. Kanske är något i den nytt för någon!

I ett kommande nummer skall vi återkomma till Kakkellovnsrøret med en detaljgranskning.



Befrielsen 1945. Motståndsmän lämnar Peter Bangs vej på sidovagnsmaskiner som hållits gömda på fabriken. Teckning av Des Asmussen i 50-årsskriften: Aktieselskabet Fisker & Nielsen 1906-1956.

Nimbusresor

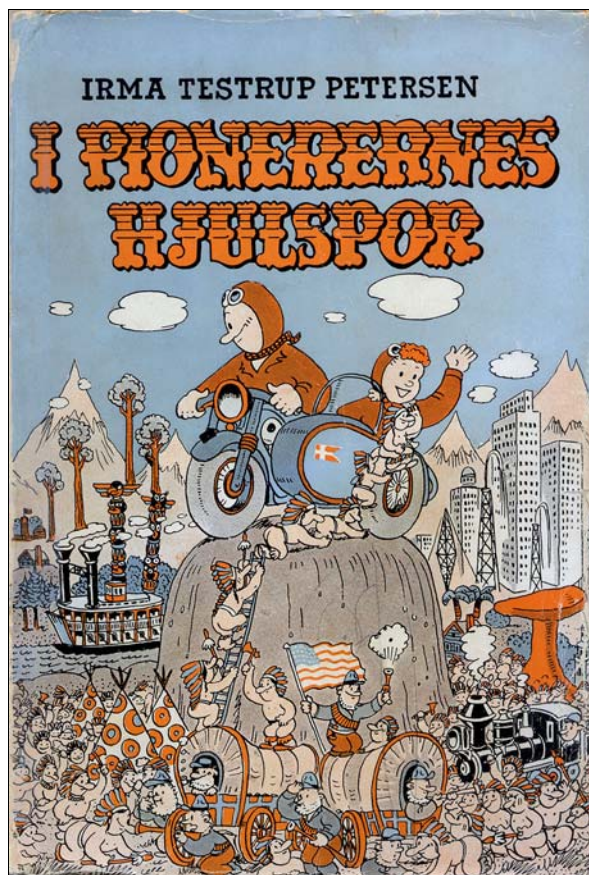
Mycket av litteraturen kring Nimbusmotorcykeln handlar om resor, särskilt om man tittar på det som skrevs medan motorcyklarna fortfarande tillverkades. Om man bläddrar i Nimbus-Nyt, den tidning i ungefär A5-format som Fisker & Nielsen-fabriken gav ut under krigsåren och in på 1950-talet, är detta mycket tydligt. En helt ovetenskaplig genomgång av de flesta numrena visar detta. Jag försökte gruppera sidorna på olika ämnen och det visade sig att berättelser om resor på Nimbus i andra länder än Danmark stod för 40 procent av innehållet, ytterligare 5 procent handlade om turer i Danmark. Särskilt många resebeskrivningar blir det i de nummer som kom ut några år efter kriget när det åter blev möjligt att resa, men även om man bara ser på krigsåren och de närmaste åren därefter står resorna för 30 procent av innehållet. Självklart är detta inte så konstigt.

Nimbus-Nyt kom till som ett sätt för fabriken att hålla kontakt med sina motorcykelkunder under krigsåren och krisåren därefter. Man ville givetvis hålla liv i motorcykelintresset och att under sådana förhållanden skriva om resor måste vara en god strategi. Såhär 50-60 år senare är det fascinerande läsning som ger bra tidsbilder. Reseskildringarna är skrivna med påtagligt gott humör och man blir ofta imponerad av resenärernas rent fysiska prestationer. Reseäventyren är också ofta av annat slag än man skulle uppleva idag, i alla fall på västeuropeiska vägar. Nuförtiden är det kanske bara Klaus och Tormod som nyligen åkte jorden runt på Nimbus som kan komma med något liknande eller mera imponerande (se <http://www.kccd.no>).

Reseskildringar finns även i bokform och här tänkte jag skriva lite om två av dessa böcker. Den första är: *I Pionerernes Hjulspor* av Irma Testrup Petersen, tryckt i Köpenhamn 1951. Boken handlar om en sju månader lång resa på Nimbus med sidovagn i Nordamerika under sommarhalvåret 1947. Redan omslaget är fantasieggande, tecknat av Gunnar Hansen med ett myller av nordamerikaner på framsidan omkring sidovagnsnimbusen och baksidan är full av teckningar av episoder ur boken. Omslaget påminner mig om en av de hittills obesvarade frågor jag har om Nimbus: Varför ritade Gunnar Hansen så påfallande ofta vänsterhängda sidovagnar?? Titta själva i gamla Nimbus-Nyt och i de otaliga marginalteckningarna som en del av böckerna är fulla av! Den artistiska friheten och strävan efter en god komposition av bilden är väl ett av svaren. Men ändå, vänsterhängt på Nimbus var mycket ovanligt!



Men tillbaka till själva resan! På de sju månaderna avverkade man fyratusen mil, i snitt 19 mil om dagen! Irma och hennes man Harry Petersen var inte direkt några ungdomar när resan företogs, båda hade passerat de femtio, vilket inte gör prestationen mindre! Även motorcykeln hade några år på nacken, den var ungefär tio år gammal, men fick en ordentlig genomgång på fabriken innan resan. Det är svårt att utifrån bilderna avgöra årsmodellen, men den har låg framgaffel med läderdamasker och det är inte den så kallade knopframgaffeln som kom 1938. Däremot har jag inte lyckats se om den har stor eller liten bromstrumma bak. Sidovagnen var obromsad och



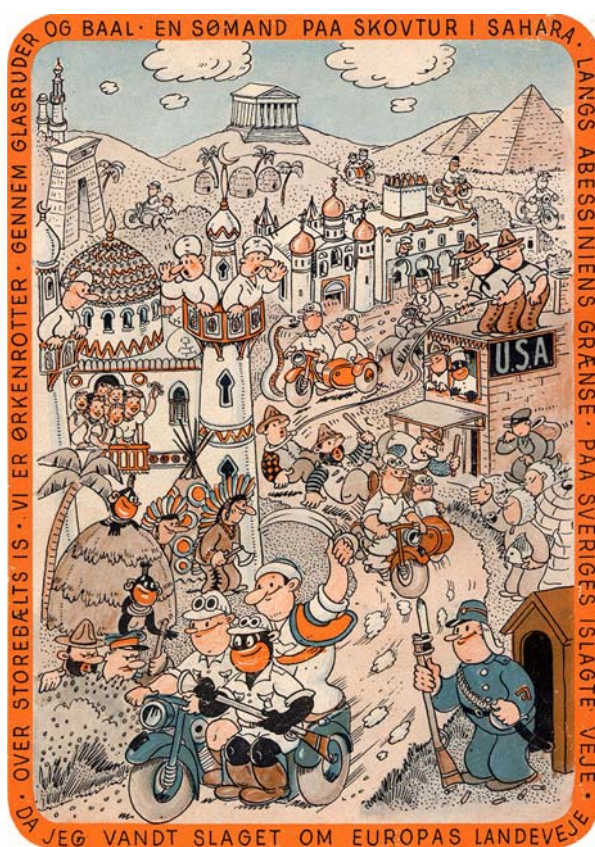
Bokens omslag, tecknat av Gunnar Hansen, fabriken reklamchef under många år. Visst sitter den till vänster!

hade fått en ny korg inför resan. Det ser ut som en Engström-korg, men har en ACAP-komet på sidan. Ekipaget hade den höga bakaxelutväxlingen vilket gjorde att den tungt lastade maskinen fick gå en hel del på tvåan när det bar uppför, och det gjorde det!!

De tre upplevde många äventyr och träffade många människor som hjälpte dem på vägen. Efter en sväng förbi Niagarafallen och i Canada styrde man mot väster, upp i Klippiga Bergen, till Salt Lake City och vidare till Los Angeles. På väg mot öster igen blev det många mil i Mexico, sedan mot St Louis och upp mot New York utmed östkusten. Allt är rappt och humoristiskt skildrat och med en värme som gör att man verkligen känner sig som en vän till författarna.

Boken är rikligt illustrerad med foton från resan och Nimbussen är med på många av dem. Man gjorde också en film under resan som man visade vid föredragsaftnar efter hemkomsten.

En annan resebok är *Jorden rundt paa tre hjul*, där Gunnar Hansen inte bara är illustratör utan även redaktör och säkerligen har satt mycket av sin prägel på skrivandet. Boken, som är



Baksidan till *Jorden rundt paa tre hjul* är en sammanfattning av innehållet, presenterat på Gunnar Hansens vis.

utgiven till Nimbusmotorcykelns 25-årsjubileum 1945, handlar om resor i alla världsdelar utom Australien. Här finns korta beskrivningar av de två skådespelarna Elith Foss och Palle Huld's två kända resor, den första Medelhavet runt 1935 och den andra Persien tur och retur, två år senare. Var och en av dessa mycket äventyrliga och strapatsrika resor är skildrade i särskilda, fortfarande mycket läsvärda böcker. Vidare finns en skildring av ett danskt par som nästan lyckades att korsa Sahara på Nimbus, de spräckte oljetråget mot en sten när det var 40 mil kvar! En omfattande resa i Nordamerika, en resa i södra Brasilien och ytterligare ett Afrikaäventyr, från Kartum till Nairobi. Mera hemikring, men ändå exotisk och strapatsrikt var resan över det isbelagda Stora Bält med motorcykel vintern 1940.

En annan typ av reseskildringar är tävlingarna och tre sådana berättelser finns med i boken. Den första är från de stora landsvägsloppens tid på 1920-talet och givetvis är det Kakkellovnsrøret man då kör på. Det är en skildring av hur den då välkände föraren Ingemann-Petersen vann loppet Rom-Köpenhamn år 1927. En nonstop-resa som varade i 55 timmar, inget för dagens säkerhetstänkande! Rekordfärden från Paris till Kruså vid tysk-danska gränsen med tre Nimbus typ C är ämne för en annan berättelse. Slutligen berättar Joseph Koch om ett av sina försök i Novemberkåsan före kriget. Joseph Koch är också huvudpersonen i ett kapitel om uppvisningskörning med hopp över liggande personer, balanstrick och hopp genom glasrutor med motorcykeln.

Varje berättelse introduceras av Gunnar Hansen, både med text och med en teckning, och de olika texterna i boken har som sagt säkert bearbetats en hel del av honom, den genomgående oförevägna tonen och sättet att skämta tyder på det. Här vimlar det också av små marginalteckningar av Gunnar Hansen, teckningar som tar fasta på de lustiga episoderna och som är små mästerverk i sig.

Och jag räknade! På de 20 första sidorna finns sju högerhängda sidovagnar och lika många vänsterhängda!

Sist i boken finns kapitlet ...OG 25 AAR GIK, en uppräknig, år för år av viktiga händelser i Nimbussens historia. Från den 25 oktober 1920 när den första serien Kakkellovnsrør sattes i produktion, till den 4 maj 1945 då Nimbus, beväpnade med maskingevär, deltog i befrielsekampen. Här finns gott om uppgifter om resor med Nimbus och om tävlingsframgångar, blandat med uppgifter om tillverkning, försäljning och tekniska förbättringar. I allt en läsvärd jubileumsbok!

En historia om min Nimbus - Tre danskere i Sverige

Ole Artved

Den ene nysvensk er af hunkøn "Hanne" er født i starten af anden verdenskrig, den anden, "Ole" er af hankøn, blev født og undfanget midt under denne modbydelige krig, men har en stor fascination for biler og motorcykler produceret 30 år før og efter krigen. Begge har nu hver især 2 ben fast forankret i den svenske muld. Den 3die og yngste "nysvensker" - "Nimbus" er af intetkøn - men køn, har ingen ben i mulden, men 3 hjul på asfalten og er født i 1952 - men som de fleste Nimbusejere ved, allerede undfanget i 1934.



Jeg har i mine 50 år som veteranmotorcykel- og veteranbilejer haft mange spændende køretøjer, men jeg vil her nøjes med at nævne motorcyklerne som optakt til at fortælle, hvorfor jeg nu i mit livs efterår er endt med en Nimbus:

Min første motorcykel var en dejlig Adler 250 cc fra cirka 1960, så kom i 1965 min hustru Hanne og en Zündapp Bella scooter 1952, siden i ikke kronologisk rækkefølge: BMW 600S, Nimbus Special (elfenbensfarvet), Nimbus Sport 1939 (blå), Nimbus special 1939 (rød), Rudge 500 cc 1926, Rudge 250cc 1932, Rudge 350 1933 radial ventilet (4 ventiler der stikker op i hver sin retning som på et pindsvin (igelkott)), en utrolig hurtig og letkørt MC, der iøvrigt blev nummer 1,2 og 3 i Isle of Man løbet samme år i sin klasse - en af de absolut

bedste motorcykler jeg har haft, 1939 Rudge Sport 500cc, 150cc Royal Enfield 1925 til min hustru, men håbløst langsom, så den blev hurtigt solgt, Harley Davidson med sidevogn 1917 (grå) nok den flotteste i min MC-historie, Harley Davidson 1921 med sidevogn, Harley Davidson Sport 1923 med 600 cc langsligende boxermotor (!!!). Parallelt med disse veteraner købte jeg en af mine drømmemaskiner, en 1994 Ducati 750 cc, men ak, ak, jeg var (er) for lille, for fed og for urutineret i med den fornødne sikkerhed at kontrollere og bremse sådan en moderne fartmaskine- men kors hvor den lød godt! Den stod et par år, iøvrigt på Hannes opfordring, i vores entre som et stykke moderne industridesign.

Straks efter vores flytning til Sverige købte jeg igen en urestaureret motorcykel, som jeg



Oles Nimbus af 1952 års model.



Husqvarna 1927

restaurerede, en Husqvarna 2 cyl 1927 en flot og forbløffende kraftfuld maskine, som dog sammenlignet med de andre motorcykler var lidt tung i styregeometrien, den skulle nærmest tvinges til at dreje. Og så nu år 2012 købte jeg min drengedrøm, en Nimbus Special fra 1952 med ACAP sidevogn på Nimbusstel og ikke mindst i den meget flotte bordeaux røde farve.

Som man kan se, var hovedparten af mine motorcykler produceret før anden verdenskrig. Dette misforhold mellem udbud af spændende MC'er og de valgte årgange skyldes alene det faktum, at hvis man indtil for eet år siden ønskede at være medlem af Danmarks Veteran Motorcykleklub (DVM) skulle man eje - eller have brugsret til - en MC fra 1939 eller ældre. Skal man deltage i vist nok verdens længste veteranmotorcykelløb - Skagenløbet, skal maskinen være fra 1934 eller ældre. Da jeg både har været aktiv i DVM og har kørt mange Skagenløb, var motorcykelvalget en ret bunden opgave.

Nå, nu til min "nye" Nimbus som jeg blev bedt om at skrive lidt om. Den blev købt i Herning (Danmark) for små 2 måneder siden fra et dødsbo. Den var annonceret i www.Veteranjournalen.dk Jeg fik prisen reduceret med ca 20 % - prisreduktionen skulle jo deles mellem 3 arvinger, så hver især tabte kun lidt, men jeg sparede meget. De vidste til gænge, at den kom til et "godt hjem" og ville bli-

ve flot restaureret. Motorcyklen er ikke voldsomt køn i lak og krom, men er i mekanisk i god stand.

Hvorfor ende min veteran"karriere" med en Nimbus med sidevogn, efter denne lange række af andre, meget spændende og ganske anderledes motorcykler?

Svaret er ganske enkelt omend to-delt. Den ene del af svaret er nok temmelig velkendt blandt vi pensionister, der nu har tid til at tænke tilbage på vor ungdoms mangeartede glæder og MC-drømme. Som 16-18 årig guldsmedelærling kørte jeg på en Crescent racer-cykel 10 km til et mødepunkt, hvor jeg blev samlet op af en guldsmedesvend og kom med ham og hans Nimbus med sidevogn de sidste 10 km til arbejde (desværre ikke hjem igen, for dengang skulle lærlingene feje og gøre rent efter endt arbejdsdag - så det var med bus sammen med alt for mange andre trætte mennesker).

Da jeg (næsten) fik kørekort, købte jeg Adleren, som så fragtede mig de 20 km til arbejde hver dag året rundt, om vinteren foret i skridtet med aviser, jeg skulle jo nødt miste min fertilitet (!).

Men Nimbussens utrolige stabilitet, flotte lyd - nærmest som en af de små 1,5 liters Bugattier - og det helt enkle og funktionelle danske design har gennem alle årene fasineret mig -

det var så den anden grund, med andre ord, Nimbus er for mig en blanding af nostalgi og glæden ved et enkelt og funktionelt design. Smag er som bekendt en personlig sag, som ikke kan diskuteres, så med fare for at fornærme de læsere, der stadig "hænger på", vil jeg hævde, at de sidste årgange af Nimbus med den høje forkromede forgaffel er den smukkeste af dem alle, ikke mindst når den er udstyret med en Bender eller ACAP sidevogn. Jeg er i dag ikke længere medlem af DVM, og har derfor bedre kunne vælge MC - nå ja, jeg går jo desværre glip af "Skåne Rundt", men har så alligevel købt min ungdoms drømmeMC



Den blev som omtalt tidligere købt i Danmark, så for at få den registreret i Sverige skulle den til "Ursprungs kontrol", en temmelig bureaukratisk proces. Først skulle alle originaldokumenterne sendes til transportstyrelsen (dem fik man iøvrigt ikke tilbage ØV). Dernæst skulle der betales 700 kr og bestilles tid. Jeg bestilte så tid til ursprungs kontrol og kontrolsyn samtidigt - troede jeg. Så op på traileren med Nimbussen og afsted til synshallen med Hanne som "skubbe-pige". Vel ankommen og dyret nede anmeldte vi os med en synskode - der var jo ikke nummerplade på. Jeg blev kaldt ind, og så skal jeg ellers love for, at der blev målt og spurgt. Først fik jeg at vide, at kontrolsynet kunne jeg godt glemme, det var der ikke tid til, han skulle kun lave ursprungs kontrol. Jeg fik så den ene ende af et målebånd i hånden og synsmanden den anden, så målte vi totalbredde på køretøjet og længde. Der blev kontrolleret motornummer, stelnummer og stelnummer på sidevognen. Heldigvis havde jeg medbragt nogle Nimbusbøger og originaldokumenter, for pludselig skulle jeg svare på hvor meget benzin benzintanken kunne rumme (!), samt på hvor mange HK motoren var på. Men efter nogen febrilsk bladrning i bøgerne kunne jeg heldigvis svare ham, det var bare ikke nok, han skulle fotokopiere de

relevante sider som dokumentation. Da jeg så efterhånden troede, at vi var ved vejs ende, blev jeg bedt om at følge efter synsmanden til en vægt på en jernskrot handel. Så op på traileren med Nimbussen og så afsted i rumpen på hans bil. Ned med motorcyklen og hen til vægten, og så skulle hele Nimbussen vejes, dernæst motorcyklen med sidevognen uden for vægten, og derefter sidevognen med MCen udenfor. Så mente synsmanden i al sin venlighed, at han nok alligevel kunne nå at kontrolbesigtige, så op på traileren og tilbage til synshallen. Ned med Nimbussen og klar til syn igen, men ak, ak efter 5-10 min. fik vi at vide, at ursprungs kontrol data ikke var gået igennem til transportstyrelsen, så han kunne ikke kontrolbesigtige, før han fik oplyst hvad der skulle stå på nummerpladen. Op på traileren igen, og så hjem til Gundrastorp nær Vittsjö.

Nå, men efter en uges tid kom nummerpladen og div. data, så jeg kunne køre på Nimbussen til Bilprovningen i Markaryd, tættere på min bopæl end hvor ursprungs kontrollen foregik. Det var en ganske underholdende oplevelse. Det var helt klart, at ingen af synsfolkene nogensinde havde set en Nimbus, så der var et lille opløb af teknisk interesserede mennesker. Synet gik flot og hurtigt igennem, og synsmanden bemærkede efter en prøvetur, at den i modsætning til mange andre sidevognsmaskiner var yderst retningsstabil kørende.

Jeg ønsker jer alle en god køresæson, og skulle vejen falde forbi Gundrastorp (der er en del af Skåneleden), byder vi på en kop kaffe og en smuk udsigt.

Ole Artved
oartved@gmail.com



PS: Husk kære veteranvenner, at enhver publikations succes er direkte afhængig af, at der tilgår redaktøren en vifte af forskelligartede artikler. Så med dette indspark kan jeg kun håbe, at andre også vil bidrage med lidt læsestof - stort som småt!!

Fladjærnstræffet den 20-22 april 2012



Från matpausen vid den gemensamma turen på lördagen. De sista kilometrarna före stoppet regnade det lätt, men solen sken igenom regnet och nu håller det på att klarna upp! Träden har en lätt ton av grönt och alla Nimbussarna har rullat på fint. Matpakken skall snart öppnas och i Hennings sidovagnskasse finns öl och vand. Det kan inte vara mycket bättre!

När blir något en tradition? Fladjærnstræffet, som i år genomfördes för tredje gången, har nog lyckats med det redan! Arndt Mörk och Ole K Sommer stod för initiativ och god organisation och träffpunkten var en scoutstuga strax norr om Sorö på Själland. Ett fyrtiotal Nimbus-sar med besättning mötte upp. Mötesdeltagarnas ålder fördelade sig, om än inte jämnt, från cirka sex år och uppåt.

Vädrgudarna var nog på vår sida, visserligen regnade det en del under lördag förmiddag men under den gemensamma turen fick vi bara några droppar på oss och sedan var det uppehåll under resten av dagen och under söndag förmiddag.

Vad gör man då under en träff som denna? Ja det viktigaste är just att träffas. Man möter gamla vänner och gör nya bekantskaper. Det som i första hand förenar är naturligtvis motorcykelintresset i alla dess former, men samtalen rör så mycket mera. Närmare bestämt allt mellan himmel och jord, för att vara riktigt exakt! God mat och dryck bidrager till god stämning.

Det finns gott om tid att titta på och diskutera motorcyklarna. Många är mycket välrenoverade och nära originalen på många sett. Några är kanske finare än när de lämnade fabriken. De allra flesta är väl använda och bär sina år väl.

De är ofta moderniserade genom åren, de stora bromstrummorna finns ofta även på tidiga cyklar till exempel. Några få är fortfarande arbetshästar. Alla reflekterar sina ägares personlighet och fantasi. Den blandningen är en av de många roliga sidorna med Nimbusintresset. Tänk så trist det varit om vi alla hade haft cyklar som var renoverade till att se ut som när de lämnade fabriken och om vi skulle rynka på näsan åt en signalhornsknapp av fel årgång eller en cykel från 1935 med gummi-stroppssadel! Visst är det viktigt att det finns motorcyklar i originalskick och att några ägnar tid, arbete och pengar till att leta fram trekols-generatorer och oljetrycksrelä till sin Nimbus typ C 1934. Men det är också roligt att se den gamle trotjänaren som gått tusentals mil och efterhand fått nya delar så att man kan avläsa årsringarna, eller möta hela familjer på två eller flera motorcyklar. Mångfalden behövs!

Från Västskåne kommer vi lätt över till träffarna på Själland och även till Fyn. Färjorna vid Helsingborg-Helsingör går ofta och man kommer snabbt ut på fina vägar på den danska sidan. Bron över Öresund ligger ju där den ligger och är ett bra sätt att komma över om man skall till områdena söder om Köpenhamn. Skillnaden mot färjeöverfarten är att man inte kommer undan en del motorvägskörande, något som inte är någon större njutning på en Nimbus. Så vi tog av från motorvägen och in



Närmast en sen femtiotalare med lås på kronröret, en nyhet för 1956.

på det gamla huvudstråket Køge landevej så snart vi kunde. Det var fredag eftermiddag och mycket trafik, men ett lagom tempo. Nästan framme i Køge tog vi västerut in i landet och passerade Solrød med sin solgula kyrka.

Efter någon mil var vi inne på en av de gamla landsvägarna tvärs över Själland, den från Køge, över Ringsted, Sorö och Slagelse till det gamla färjeläget vid Stora Bält. Motorvägen ligger ofta inom synhåll från den gamla lands-



Den eleganta korgen byggdes till ett Skagen Snörally. Skutan är försedd med propeller därbak.



En nyrenoverad cykel. Familjen hade två sådana!

vägen och vi kunde njuta av anblicken av mycket tät trafik på motorvägen medan vi själva nästan körde i ensamt majestät mot Sorö.

Sorö ligger alltså på västra Själland, från början fanns här ett kloster som anlades på en ö, kallad Soer ö, vid 1100-talets mitt. Staden är mycket yngre, den fick stadsrättigheter först i

början av 1600-talet. Klostret är starkt knutet till en av den danska historiens stora profiler, Absalon Hvide. Han var av stormansläkt och familjegodset låg i Fjenneslev en knapp mil öster om Sorö. Släkten hörde till kretsen närmast kungamakten och var under 1100-talet inblandad i de strider som rasade om makten. Absalon var fosterbroder med den som gick



Lördagsförmiddagens regn har upphört och vi gör oss klara för den gemensamma turen. Träffens yngste deltagare har redan på sig hjälmen.



Från lunchuppehållet under lördagens tur. Den blå cykeln i mitten används nästan dagligen!

segrande ur kampen om kronan, Valdemar, kallad den store. Absalon, som bland annat hade studerat vid universitetet i Paris, blev också en mäktig man och en nära rådgivare till Valdemar. Han blev biskop i Roskilde och senare även ärkebiskop i Lund. Men Absalon var inte någon mild kyrkans man utan en stridande biskop, lika hemmastadd med svärdet som bönboken och en utpräglad maktmänsklig. I Skåne, som ju var en del av Danmark, gjorde man uppror mot ärkebiskop Absalon när han satte in sina vänner som fogdar och skatteindrivare och dessutom krävde att prästerna skulle leva i celibat, vilket den tidigare ärkebiskopen inte fordrat. Upproret kvästes våldsamt, bland annat i ett slag vid Dösjebro.

Men Absalon uträttade även annat, han grundlade Köpenhamn och i Skåne tillkom både kyrkor och borgar under hans tid. En av kyrkorna, den i Gumlösa i nordöstra Skåne är Sveriges äldsta kända tegelbyggnad, den invigdes av ärkebiskop Absalon år 1192.

Men åter till träffen! Framme på träffplatsen sent på fredagseftermiddagen gick vi runt och hälsade och installerade oss sedan i ett av rummen. Det var mycket att titta på och många att prata med. Efter maten fortsatte

snacket både ute och inne, en och annan öl slank också ner i hastigheten. Nattmaten, røde pølser, var mycket populär och efterhand kröp vi i säng!

Lördagsmorgonen bjöd på en härlig frukost, men tyvärr lite grått väder. Ett ordentligt regnväder hann dra förbi innan vi skulle ut på den gemensamma turen. Under grå himmel körde vi alla iväg ut på smala slingrande vägar, mellan gårdar och byar, förbi bronsåldershögar och stenåldersgravar. Våren stod otåligt och väntade, trädens grönska var ännu inte utslagen men låg som en svag ton över dungarna. Samtidigt som solen till sist bröt igenom kom de sista dropparna, det kändes som om nu släppte vintern sitt sista grepp och det var vår. Strax rullade vi in på platsen för matpausen. Turen gick sedan förbi Själlands enda rundkyrka, Bjernede, byggd som gårdskyrka av en släkting till Absalon vid 1100-talets mitt. Vi passerade också Haraldsted där hertig Knud Lavard blev dödad 1131. Knud var far till den lille pilt som skulle bli Valdemar den store och blev en mansålder senare kanoniserad som Knud den helige, Danmarks skyddshelgon.

Efter den gemensamma turen var vi några stycken som körde tillbaka till Bjernede för att



Pelare i Bjernede rundkyrka, 850 år gamla!

titta noggrannare på kyrkan. Rundkyrkor uppfördes längs Östersjöns kuster under 1100-talet. De hade en försvarsfunktion förutom att vara kyrkor. De finns på Skånes sydkust, längs Smålandskusten och några i Stockholmstrakten. Flera återfinns på Bornholm. Fienden var vendarerna, en folkgrupp utmed den södra Östersjökusten, som framgångsrikt ägnade sig åt kustplundring på samma sätt som vikingarna hade gjort tidigare.

Lördagskvällen grillades och pratades det, vi blev även utsatta för en frågetävling där, efter en klurig utslagsuppgift, Preben Herskind utgick som rättvis segrare.

Söndag förmiddag var det hemfärd, motorcyklarna spann på bra, men det blev rått och dimmigt och Sverige hälsade oss välkomna med regn.

Nästa år kommer Roland och jag gärna tillbaka. Fladjernstræffet är ett bra sätt att öppna vårsäsongen på allvar! Hoppas att vi kan locka med oss några flera svenska Nimbusar då!



På Nimbus till årsträff i Skagen 2012, kommer du med?

Vi är några stycken här nere i Skåne som börjat fundera på att köra till Skagenträffen via Göteborg längs gamla E6 och andra lämpliga vägar. Själva träffen är den 3-5 augusti, men tältplatsen skall vara öppen hela vecka 31. Vi har ännu inte bestämt när vi skall åka.

En övernattningsplats i tält på vägen har vi tänkt oss för att kunna ta färjan Göteborg-Frederikshavn relativt tidigt på dagen och sedan köra de få sista milen till Skagen. Som tankarna går nu, tror vi det är bäst att köra det mesta av sträckan första dagen för att bara ha några få mil in till Göteborg dag två.

Övernattningsplatsen skall helst vara någonstans där det finns något spännande att titta på och där vi kan ordna en trygg plats även för motorcyklarna.

Takten skall vara avspänd för det kommer även vara sidovagnsmaskiner med och vi skall

ha småpauser under vägen, naturligtvis. Om vi kör 20 mil första dagen så blir det drygt fyra timmar på sadeln och det är ju överkomligt. Händigt folk, verktyg och de grundläggande reservdelarna kommer att finnas med om något krånglar.

Ännu har vi inte bestämt något om återresan, om vi tar den svenska sidan eller om vi kör genom Danmark, det finns många alternativ ner genom Jylland eller med färja till Själland.

Hör av dig till tidningen om du är intresserad av att komma med eller ansluta på vägen! Har du tips om lämpliga vägar, övernattningsplatser eller andra idéer är det också trevligt!

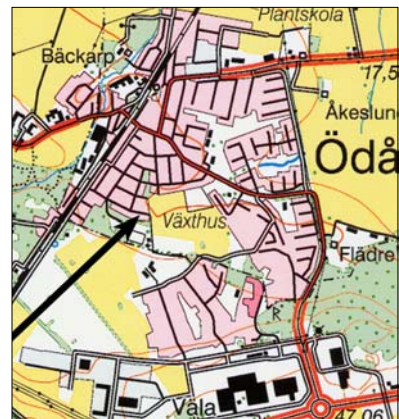
Det vore roligt om vi blev ett ordentligt gäng från Sverige. På en så stor träff som årsträffarna är det extra roligt om vi är några stycken som kan ordna en svensk hörna och synas lite.

Kalender 2012

Två punkter i kalendariet eftersom vi bara tar med "rena" Nimbus-arrangemang. Men i Danmark finns många små träffar. Kolla DNTs och lokalklubbarnas hemsidor!

21-22 juli Öresund Rundt, sommarträff med Nødebo Nimbus i Nordvästskåne. Anmälan senast 12 juli till Tord Nilsson tord.nilsson100@telia.com 042-20 49 96 eller i Danmark till Peter Ahrendt ahrendt@c.dk. Om man kommer med färjan så möter vi i Helsingborg klockan 10. Sedan kör vi direkt till Toftagatan 22 i Ödåkra och lastar av packningen och sedan ut på tur! Deltagare från Sverige kör direkt till Ödåkra klockan 10 så slipper ni Helsingborgstrafiken! **Kostnad SKR 250 betalas på plats i Ödåkra**. All mat under lördag och söndag ingår i priset. Öl, vin och vatten kan köpas till självkostnadspris på plats. Vi tältar i Ödåkra!

3-5 augusti DNT och Skagen Nimbus Club årsträff Skagen. <http://www.nimbus.dk/> . Träffplatsen är öppen hela vecka 31! Se även föregående sida!



Karta över Ödåkra. Kör in N P Mathiassons gata längs järnvägen och därefter fram till Toftagatan 22!

Nimbuslänkar

Lars Perssons hemsida liksom verkstädernas kommer vara fasta under denna rubrik, övriga kommer variera ibland.

Lars Perssons Nimbus-hemsida. Sidan skall byta adress och efterhand kommer gamla nummer av SNT vara nedladdningsbara från den nya platsen

<http://allitnil.df.lth.se/nimbus/>

Klubbar

Danmarks Nimbus Touring, den landsomfattande danska klubben
Nødebo Nimbus

<http://www.nimbus.dk/>

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

Teknik

Sten Weidinger - Nimbus Hotline
Ole och Jens Nimbus

<http://www.nimbuster.dk>

<http://www.thronborg.com/nimbus>

Reservdelar och verkstäder

JC Nimbus, John Carlsen
Århus Nimbus, Carsten Nielsen
Fyns Nimbus Center, Tage Johansen
Niels Nielsen`s MC og Cylinderservice
Smeden, Ole Nielsen
Møllers Nimbuser
PH's Nimbus Service, Preben Herskind

<http://www.jcnimbus.dk/index.htm>

<http://www.nimbus-aarhus.dk/>

<http://www.fynsnimbus.dk>

<http://www.nn-nimbus.dk>

<http://www.smeden-i-undlose.dk>

<http://www.mollersnimbuser.dk>

<http://www.nimbus-service.dk>