

# Aarhus NIMBUS Klub

Marts 2021 26' årgang Nr.102



## Aarhus Nimbus Klub

### Klublokaler:

True Byvej 7 - True - 8381 Tilst

Klubaftener: Onsdage fra kl. 19:00

### Hjemmeside:

<http://aarhuusnimbusklub.dk>

E-mail: [henriklahn@stofanet.dk](mailto:henriklahn@stofanet.dk)

Girokonto: 0084 98 08 38

### Formand og kontakt:

Henrik Lahn Hansen,

Klokkerbakken 8, 8210 Aarhus V

Tlf: 86 75 20 23

E-mail: [henriklahn@stofanet.dk](mailto:henriklahn@stofanet.dk)

### Næstformand og hjemmeside:

Sune Nielsen

Tandervej 35, 8320 Mårslet

Tlf: 23 83 18 17

E-mail: [sune-nielsen@mail.tele.dk](mailto:sune-nielsen@mail.tele.dk)

### Kasserer, klubvarer, medlemsreg og OK benzinkort:

Per Tage Hansen

Balshavevej 36, 8300 Odder

Tlf: 86 54 45 95

E-mail: [pt@balshave.dk](mailto:pt@balshave.dk)

### Sekretær og mødereferater:

Wilhelm Krogsdal

Søhusvej 4, 2.1

8400 Ebeltoft

Tlf: 42651289

E-mail: [wilhelmkrogsdal@cool.dk](mailto:wilhelmkrogsdal@cool.dk)

### Arrangementer, aktivitetskalender:

Hanna Frøhstuck Sørensen

Lyngsiesvej 8b, 8210 Århus V

Tlf: 25362227

E-mail: [demens@stofanet.dk](mailto:demens@stofanet.dk)

Peter Malund

Peder Skramsgade 18.1 8200

Aarhus N.

Tlf: 30240490

Jan Wulff

Bisgårdsvej 45 8300 Odder

Tlf: 20 42 41 02

E-mail: [jan.h.wulff@gmail.com](mailto:jan.h.wulff@gmail.com)

### Opsyn med klublokaler:

Keld Nielsen, Tlf. 86 17 75 27

### Startsteder for fællesture

**Vestpå:** Klublokalerne, True Byvej 7

**Nordpå:** Uno-X, Grenåvej 528

**Sydpå:** CircdIK, Chr. X's Vej 253

## Redaktører har ordet.

I dette blad, ville under normale omstændigheder, have været et referat af en forhåbentlig velgenemført generalforsamling, men det må vi kigge langt efter – som vi alle ved, er generalforsamlingen udskudt til bedre tider – Hvornår de så vil indfinde sig.

Det vi nu går og venter på, er den vaccine, som vi håber på, vil bringe os en mere normal hverdag, men man kan godt frygte, at "de gode gamle dage" måske aldrig vil komme tilbage fuldt og helt.

Vi håber alle sammen, at samfundet så småt skal åbne sig igen, så hverdagen kan vende tilbage.

For mit eget vedkommende er en tur til frisøren noget af det, der har den allerhøjeste prioritet, parrykken ligner efterhånden et tot pakgarn der er slået en skid i, men ellers er så meget normalitet som muligt, på alle områder det helt store ønske.

Mit andet Coronaprojekt fra sidste forår er en ommer, og det er udset til, at blive mit forhåbentlig sidste Coronaprojekt i denne omgang.

Jeg renoverede en ualmindelig rusten og medtaget knallert, en Wittler Moped model 1954, fra Hede Nielsen i Horsens, men det lykkedes mig aldrig at få skidtet til at køre. Det burde jo ikke være raketvidenskab at få en totakter uden gear til at fungere, og den startede da også nogenlunde som den skulle, men trækraften var/er ikke tilstede.

Min allerførste knallert som stor dreng var samme model og årgang, og den husker jeg som rimeligt velkørende.

Motoren skal af igen og så håber jeg den kan blive klar til at køre ud i det ÅBNE CORONAFRIE LAND-SKAB når den tid kommer.

Hav det godt til vi ses igen!

Dan Z



Ansvarshavende redaktør:

Dan Zachariassen

Agernvej 1, 8330 Beder : 21 63 51 08

E-mail: [zacha@webspeed.dk](mailto:zacha@webspeed.dk)

Teknisk medarbejder: Brian Sørensen

## Formanden har ordet.

Coronaen har desværre stadig godt fat i samfundet, ja hele verden og dermed selvfølgelig også klublivet i Aarhus Nimbus Klub. Forhåbentlig kan massevaccinationer og massetest være med til at løsne op for restriktionerne i løbet af foråret.

### Aktiviteterne!

Det med at mødes max. 10 medlemmer holdt indtil kort før jul. Så blev der strammet yderligere for samlingsforbuddet. Nu var det kun fem medlemmer, der måtte mødes. Bestyrelsen blev enige om at stoppe for klubaftener, indtil der igen ville blive lempet på restriktionerne. Det betød også, at juleafslutningen blev aflyst og generalforsamlingen udskudt til senere på året. Hvordan vi ellers bliver påvirket vil tiden vise. Aktivitetsoversigten venter vi med, indtil restriktionerne ophæves. I år skulle vi også gerne fejre vores 25 års jubilæum. Mon ikke det lykkes engang til sommer. Så er det forhåbentlig også blevet lidt varmere.

### Værkstedet

Trods samlingsforbuddet er vi er dog et par stykker (altid under 5 medlemmer), der mødes hver onsdag for at flytte lidt rundt på indretningen af værkstedet, hvilket længe har stået på agendaen. Maskinerne er flyttet op i den ene ende af værkstedet. Værkstedsbordene er sat på tværs og danner dermed en skillevej til maskinerne. Vi har dermed fået lidt mere bredde på værkstedet, så der kan arbejdes ved to lifte på samme tid. Liftene er endnu ikke blevet sænket ned i gulvet, men det bliver de, når resten af værkstedet er færdigt. Der er ført trykluft rundt til maskiner og arbejdsborde. Der vil også blive etableret et bedre arbejdslys over arbejdsborde, maskiner og lifte. Et malehold har været i gang med at friske op på væggene og værktøjstavlerne. Værkstedet trængte også til en lille opgradering. Nu venter vi bare på komme i gang med at skrue i de gamle Nimbusser.

Jeg håber, I alle trods situationen stadig er ved godt humør og klar til at mødes i klubben, når vi må.

Henrik

P.S. Hvordan står det til med længden på håret?

## Forside:

Et lille tilbage-kik på dengang, da verden ikke var gået af lave og vi mødtes...

Redaktionen har modtaget denne lidt anderledes artikel fra Jan Herbo-Rasmussen, som skriver:

### Kære redaktion

**Jeg har "arvet" en artikel, fra en periode hvor min morfar ingeniør Fraugde var ansat hos Fisker & Nielsen og som arbejdede på Nimbus motorcyklen fabrikken.**

**Han deltog i 1923 i et 6-dages løb i Sverige og Norge, hvor Nimbus klarede sig bedre end forventet. Kunne redaktionen være interesseret i at læse og måske bringe artiklen?**

**Med venlig hilsen og ønsket om godt nytår samt tak for det store arbejde I udfører.**

Mvh Jan

Da denne artikel er meget anderledes og viser hvordan der også dengang blev kørt "Offroad/GS" af gæve danske mc-folk og hvordan disse danskere klarer sig flot på et stykke dansk mekanik, bringer vi med glæde artiklen, dog i en forkortet udgave.

Redaktionen.

(Da det er en kopi af den originale artikel, som vedlægges i beskåret billedeform, kan billederne være ganske svære at bringe. Der er lagt raster i artiklens billeder og derfor fremstår de ganske utydelige.) (Det første billede er som artiklen fremstår idag og denne er nu renskrevet)

## Det store 6 DAGES MOTORLØB i SVERIGE

*Ingeniør Fraugde fortæller Jyde Motor om "Tävlingen"*

En af deltagerne, vor egen ingeniør Fraugde, havde lovet os og Jyde Motor's læsere en udførlig beretning om denne interessante begivenhed. Indtil nu har motorindustrien i "Nimbus" skikkelser jo nu taget hr. Fraugde. Han har travlt og har ikke fået tid til at skrive beretningen, men han fortæller derom alligevel:

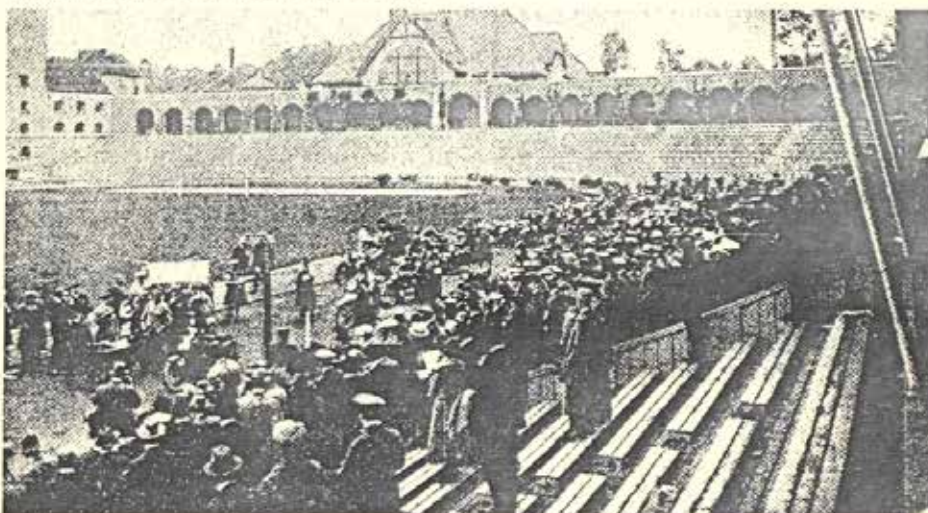
Danmark havde jo anmeldt 6 mand. Et "F.N." hold, bestående af Hedegaard-Schou, Walther Schmidt, København, og en belgier, samt et "Nimbus"-hold, bestående af prøvemester Rasmussen med sidevognsmaskine, Poul Rasmussen og jeg på solmaskiner. "F.N."erne havde ikke kørt strækningen igennem før, hvorfor de nogle dage før indledningen tog med toget til Christiania for at spadsere op ad "Korketrækeren" og derfra med toget til Stockholm. Vi ankom derimod med toget samme morgen, som instruktionsmødet fandt sted, og blev med agte svenske høflighed modtaget på banegården af et komitémedlem, der førte os til vort hotel. Her kom vi straks i den rette stemning, thi udenfor vajede det engelske, det norske og det danske flag, og på gaden stod maskiner af mange mærker og af meget forskellige nationer. Bl.a. tre små, engelske solmaskiner med en lille, køket vindskærm. Tro nu ikke derfor, det var sløjfedrenge, der hørte til, nej, den ene af dem var f.eks. indehaver af 11 verdens-

rekorder, og jeg må sige til hans ros, at han, trods de dårlige veje, reddede sin vindskærm hel og holden tilbage til Stockholm, og hans bløde hat, som han også var iført på hele turen, tog heller ingen skade.

Instruktionsmødet var ikke særlig interessant, udover, at man her første gang traf sammen. Nordmandene og svenskerne dominerede ganske ved deres mængde. Alle nordmandene og de fleste svenskere var iført khakidragter med tilhørende kasletter, fuldstændig af udseende som engelske officerer i feltuniform. De øvrige deltagere mødte der sig påklædning. Talen blev holdt først på svensk, derefter på engelsk og fransk - så var det forbi, og nu kom det højtideligste: Sidste eftersyn af maskinerne, anbringelsen af nummerpladerne og afleveringen. Det sidste var det værste. De indrømmer, vi var lidt benovlede, da vi udenfor skærmen afleverede vore kørt "Nimbus"erne. Soldaterne med et håb om, at de ville passe rigtig godt på de kære dyr, til vi om to dage skulle ud at prøve dem. Det var lørdag aften. Derefter var vi fri til mandag, men havde i mellemtiden fornøjelsen søndag middag at være Svenska Motorcykelklubbens gæster ved en lille, fiks frokost.

Mandag morgen startede vi fra Stadion. Lodtrækningen havde været det så, at svenskerne ferguede Erik Westerberg startede som nr. 1, som nr.

Starten på Stockholms Stadion mandag morgen



Original artiklen, som kan være ganske svær at læse grundet den "høje alder".

# Det store 6 DAGES MOTORLØB

En af deltagerne, vor egen ingeniør Fraugde, havde lovet os og Jydsk Motors læsere en udførlig beretning om denne interessante begivenhed.

Danmark havde jo anmeldt 6 mand. Et "F.N." hold bestående af Hedegaard-Schou, Walther Schmidt, København, og en belgier, samt et "Nimbus"-hold, bestående af prøvemester Rasmussen med sidevognsmaskine, Poul Rasmussen og jeg på solomaskiner.

"F.N."erne havde ikke kørt strækningen igennem før, hvorfor de nogle dage før indledningen tog med toget til Christiania for at spadserere op ad "Korketrækkeren" og derfra med toget til Stockholm.

Vi ankom derimod med toget samme morgen, som instruktionsmødet fandt sted, og blev med ægte svensk høflighed modtaget på banegården af et komitémedlem, der førte os til vort hotel. Her kom vi straks i den rette stemning, thi udenfor vajede det engelske, det norske og det danske flag, og på gaden stod maskiner af mange mærker og af meget forskellige nationer. Bl. a. 3 små engelske solomaskiner med en lille koket vindskærm. Tro nu ikke derfor, det var sløj-fedrenge, der hørte til, nej, den ene af dem var f.eks. indehaver af 11 verdensrekorder, og jeg må sige til hans ros, at han trods de dårlige veje, reddede sin vindskærm hel tilbage til Stockholm, og hans bløde hat, som han også var iført på hele turen, tog heller ingen skade.

Mandag morgen startede vi fra Stadion. Lodtrækningen havde maget det så, at svenskernes forgudede Erik Westerberg startede som nr. 1, som nr. 2 kom Ugo von Segebaden på en hjemmelavet, svensk motorcykel, Så Poul Rasmussen og jeg som nr. 3 og 4.

Det var i den tidlige morgen, og der var kun forholdsvis få tilskuere, som fra Stadions amfiteater overværede starten. Den gik planmæssigt, til nr. 4 i hvert fald. Der var god orden i tingene. – Man så lidt skeptisk på "Nimbus". Den var ny, havde et andet fysiognomi end alle de andre, og bagefter fik vi at vide, at det var spået, at vi ikke engang ville nå til Rätvik, der var endestationen for første dags tårn.

## FØRSTE DAG

Gav ingen særlige begivenheder. Vejene var ikke gode, men vi stod dem let igennem. Og sent på eftermiddagen nåede vi så Rätvik.

Da vi kom dertil, holdt der udenfor ca. et halvt hundrede luksus-auto's. Fine ting, Buick, Cadillac, Mercedes osv. – Automobilernes high class. Det er nok Stockholmerne, der er herude tænkte vi, men hvor var de? Publikum var stoute Dalkarle i nationaldragter. Dalflickor med sølvspændte sko. Hvor var luksusbilernes bemanning? Opklaringen kom, da aftenen var slut. Der sprang en 5-6 topluede Dalflickor om bord i en bil. Dørene smækkede. Selvstarteren knurrede. Eksplosionerne smældede ud i den stille nat, og af sted strøg flickorna, selv ved rattet, hjemad, måske 50 km. Afstandene er jo store deroppe. Og sådan omtrent forsvandt alle de 50 luksusbiler. Det var Dalarnes ungdom i nationaldragterne, der rullede bort, hjem i dem. Sådan er Dalarna.



## ANDEN DAG

En smuk indledning til en anstrengende tur. Vejen gik fra Rätvik rundt om Siljansøen og videre gennem det dejlige Dalarna. Ved vejen stod der folk i brogede nationaldragter og vinkede os en hilsen med på vejen. Frokost i Froda, og så begyndte trængslerne. Gennem det skønne Värmland gik vejen til den første af de kontrollerede bakker ved Bössevik. Bakken var i og for sig ikke så slem, men den var fuld af løse sten, der fik ikke så får til at komme ud af balance, så at de måtte sætte fødderne til. Vi to solo Nimbus kom samtidigt op ad bakken og var nær toppen ved at komme i kollision med en af de små engelske maskiner, der et øjeblik var på tværs af vejen. Vi måtte stoppe op, men da det var på grund af tredje mands fejl, gav det ikke pointstab. Claessens måtte derimod bruge fødderne og fik pointstab.

Dagen sluttede i Karlstad. Der var ingen mod-

Der hvor du er  
når du vil skifte bank.  
Gratis

Odder afdeling | Rathlousgade 6  
8300 Odder | tlf. 70 20 83 21  
sparkron.dk



**SPAREKASSEN  
KRONJYLLAND**

der hvor du er

tagelse, men byens indvånere benyttede lejligheden til et festligt komsammen, på vort hotel – vi boede alle samlet. Der ved fik de jo samtidigt lejlighed til at se "giraffen", os fremmede motorfolk.

#### TREDIE DAG

Vi benyttede opholdet i Karlstad til at rense karburator og komme ny olie på maskinen. Det var første og eneste gang på turen, jeg havde mit værktøj fremme. – På tredjedagen gik vi over grænsen til Norge. Og den dags hovedindhold var prøven på "Korketrækkeren". For at forstå, hvad denne prøve egentlig var, så må man vide, at stigningen er 1 på 8, enkelte steder endog 1 på 4. Til sammenligning kan tjene, at i Vejle Hule, bakken op ad landevejen mod Horsens, der er stigningen 1 på 18. Det var altså stejlt, og så er der fuldt af meget bratte sving. Til trods herfor blev der op ad bakken, der er 2 ½ km lang, holdt en gennemsnitsfart af 55 km i timen. – Vi fik imidlertid alle straffepoints, og jeg havde et uheld. Lige efter "Djævelsvinget" ville jeg køre ud i siden af vejen på noget som jeg troede var græskant, men det var en ganske smal, overgroet grøft, hvor jeg blev hængende på fodbrædterne, medens baghjulet malede rundt. Næste mand var lige efter mig. Jeg måtte vente, og det gav jo strafpointstab. Natten var rolig i Kristiania.

#### FJERDE DAG

indledes med en dejlig tur langs Kristiania-fjorden til Moss. Herfra gik det videre til Frederikshald og her begyndte strabadserne. Turen gik over Rabalds hede. Det regnede, og vejene, der var sort mosedynd og meget bløde, var snart forfærdelige og var tillige meget snoede. Heden er som en mose, hvor nøgne fjeldknausre rager op over. Det var løbets værste dag.

Claessen på F.N. væltede ved grænsen og forstuede venstre skulder, så han ikke kunne røre armen. Han ville ikke give op, men gennemførte, kørende med den højre arm alene. Undervejs væltede han derfor endnu 4 gange og var i høj grad medtaget, da han kom til Gøteborg.

På vejen ved Kungelf var der noget kludder med arrangementet. Efter den obligatoriske færge var vejen afmærket med de sædvanlige pile og streg på jorden. Den afmærkede vej gik nord for Kanalen og var meget dårlig, medens der syd for Kanalen gik en udmærket vej, som kunne nås ved brug af en anden færge. Kontrollen ved den obligatoriske færge gav en del af rytterne – fortrinsvis svenskerne – meddelelse om at man kunne følge den sydlige, gode vej, men glemte at sige det til alle! Der blev derfor næste dag nedlagt protest, idet de ryttere, der havde færget over anden gang, jo havde benyttet ikke tilladt hjælp og forladt den afmærkede vej. Da det fra ledelsen og dommerne erkendtes, at den afmærkede vej burde have været fulgt af alle, blev protesten taget tilbage inden afslutningen af løbet.

#### FEMTE DAG, VAR SØRGELIG FOR OS

Prøvemester Rasmussen styrtede, som De ved. Vejen var modbydelig kroget, med løse sten, og da Rasmussen et sted kommer i pæn fart og vil køre over en banelinje, går jernbanebommen, der havde fjernbetjening, pludselig ned, lige for næsen af ham. For at undgå at mase bommen og sig selv måtte han dreje skarpt rundt, og maskinen gik så lige mod en telefonpæl med det resultat at både Rasmussen og mekanikeren i sidevognen fik en slem himmelfart hen ad vejen. Me mange følgeskader.

Det var et hændeligt uheld, men kedeligt og så meget mere beklageligt, som det på dette tidspunkt så ud til, at "Nimbus" ville blive nr. 2 i den fabrikskonkurrence efter "Harley". Nu var den chance slået i stykker.

Vi overnattede i Norköbing.



## SJETTE OG SIDSTE DAG

gik ad meget slyngede veje, mange steder var det nye veje, der manglede enhver art befæstelse, så vi kørte i sand, der var ½ meter dybt. Eller det gik til den modsatte yderlighed, som når vi kørte 3-4 km i nylagte, skarpe skærver. Det var mindre morsomt. Ved Kathrineholm var der tidskontrol, og derefter kom hastighedsprøven. Den foregik på 1 km. God lige vej, der havde 500 meters tilløb ned ad en stejl bakke, - dette arrangement var især kærkomment for de svenske "Husquarna"-maskiner, som ellers ikke holder af at løbe stærkt.

Ved Fitje-Værtshus var den sidste tidskontrol. Her samledes hele banden, og kørte så i hold på 20 ind til Stadion ved Stockholm, ad den herligste brolagte vej, tænkes kan. Fra Stadions port gled vi ind i den dags startorden og kørte ¾ baneomgang. Derefter afleveredes maskinerne til besigtigelse, og så var det slut. - Det var søndag aften. Mandag aften sov vi længe. Det var en anstrengende tur. Men der var en lettelse for os: Vi havde ingen punkteringer og frygtede dem ikke. Vi havde nemlig det nye præparat "Invulner" i ringene, og det er sikkert.

- Var det også en god tur for "Nimbus"?

- Ja, absolut. - Svenskerne indrømmede bagefter at de lo af os ved starten, men det ændredes under løbet. Vi to solo-maskiner var hele tiden omsværmet af de svenske pressefolk. Vi blev fotograferet og filmet. De var svært interesserede i om vi kunne ta' de værste steder, og for hver gang det gik, uden anstrengelse, så steg respekten. Og da vi kom tilbage til Stockholm, lo man ikke mere.

- Vi var skeptiske sagde svenskerne, men nu er vi overbevist om, at "Nimbus" er en god landevejsmaskine.

Efter løbet og afkontrolleringen var alle maskiner udstillet, og her vakte den engelske "New Imperial" og "Nimbus" som de nyeste modeller størst opmærksomhed. Alle var endog meget interesserede i vore maskiner. - Og det havde nær givet anledning til skuffelse for 6.000 Stockholmere.

En Stockholmerjournalist, der havde noget med "Velodromen" (Stockholms cyklebane) at gøre, havde talt med os og englænderne om at lave en lille opvisning derude mandag aften. Men "Tävlingledelsen" ville ikke tillade at vi tog maskinerne fra udstillingen, fordi det var dem, der som sagt "trak" bedst. - Og journalisten græd. Publikum strømmede ind. Det var forfærdeligt, sagde han.

- Well! sagde englænderen med den bløde hat og de 11 verdensrekorder. -

- Så gør vi det selv!

Og handling fulgte der på.

- Nåja. Sagde "Tävlingledelsen", kan englænderne - så værsgo!

Og vi kørte ud på Velodromen. Der var som sagt 6.000 mennesker derude, og vi vakte overordentlig stor opmærksomhed, selvom "Nimbus" jo absolut ikke er nogen banemaskine. - Jo, det var en absolut fin tur for "Nimbus".

- Hvordan befandt danskerne sig i det internationale selskab?

- Udmærket! - det vil sige, at vi 5 danske annekterede jo straks belgieren, der var en guttermand. Og inden længe var vi gode venner med englænderne, hollænderne og Svejtserne. - Derimod var der lidt afstand til franskmændene. - Nordmændene var vi bon-kammerater med, og svenskerne kom vi ærligt talt ikke ind på livet. De var noget reserveret.

- Sproget?

- Jo, det gik meget godt: der var jo noget at vælge imellem og vi fik snart en international hilsen: Knud Danielsens: "Ohlala"

Med den hilste vi hinanden overalt, på restaurationerne, på turen, altid. Ja, og så var der et ord til, som de nemmede: "Skola"! - det var heller ingen dårlig hilsen.

## AFSLUTNINGEN

fandt sted ved en middag, hvor præmierne uddeltes. Præmierne var ikke særlig glimrende. Vi danske er vist forvænt. Men Guldplaquettes var dejlige, 2-3 millimeter tykke. Vi fik altså ingen af dem med hjem, men Poul Rasmussen fik foruden sin sølvplaque 2. præmie i klassen. Det var en sølvtallerken.

## EN SAMMENLIGNING MELLE DE FORSKELLIGE NATIONERS KØRSEL

Vi, for at begynde herhjemme, sidder jo lidt bagud, med bene og armene frem, en stilling, som svenskerne på forhånd be-  
tragtede med skepsis. De mente ikke vi kunne gennemføre på den måde. Men alle vi 5 danskere sad sådan, kørte med bart  
hoved hele turen igennem. Alle vore pakkenelliker, reservedele og den slags var i en rygsæk, som vi var ene om at køre med.  
- Apropos reservedele, så havde det svenske nationalhold et ambulant reparationsværksted med i form af en følgebil med  
mekaniker og alt. De skiftede cylindre, stempler, ventiler og alt, hvad skiftes kunne. - Ja, det gik.

F.N. havde udlagt reservedepoter langs hele ruten, og englænderne havde reserve- og reparationsgrejer med i en sidevogn.  
Os kaldte de "De glade danskere", vi sang, hvor vi kom frem.

Men stillingen - de fleste af de fremmede sad midt over maskinen med armene stærkt bøjede. Styret lige ud til siderne.  
Svenskerne og nordmændene sad lige op og ned, hvorimod svejtserne sad med benene bagud, bøjet frem, racerstilling.

Køremetoden var også forskellig. Svenskerne og nordmændene kørte nærmest ens og meget stærkt, skar selv de skarpeste  
kurver med fuld hastighed og om fornødent i forkert side. Svejtserne kørte betydeligt langsommere, var altid i den rigtige  
side og tog ikke chancen i svingene. De sagtnede når der ikke var fri udsigt. Englænderne var endnu mere forsigtige, kon-  
stante. De kørte som regel ikke under 35 og ikke over 50, holdt overalt så konstant fart som overhovedet muligt. Men de  
kunne køre hurtigt. En svensker ville køre forbi en englænder. Englænderen skottede tilbage, klappede fodbrædterne op,  
gas, og så gik det aldrig under 70 km i slev de værste sving, dal ned og bakke op - 3-4 minutter så havde englænderen vist,  
at svenskeren ikke kunne tage ham. Han klappede fodbrædterne ned og vinkede frem. Englænderne kørte absolut bedst.  
Svejtserne også godt, men lidt med temperament.

- og danskerne?

- vi kørte lidt forskelligt. Jeg kører så vidt muligt med konstant fart, medens Poul Rasmussen ikke gik hårdt på.

Prøvemester Rasmussens sidevognskørsel er jo tilstrækkelig berømt og bekendt.

Det var en morsom og streng tur.

## Mit Corona-projekt

*(Så blev det min tur til at fortælle om mit C-projekt)*

I sidste nr. af vores klubblad december 2020, fortalte Sune om sit Corona-projekt. Sune havde valgt at kaste sig ud i at genopbygge en gammel FF stationær motor fra 1936. Hvor længe Sune har haft sit projekt stående, inden han kom i gang ved jeg ikke, men mit projekt har jeg haft stående længe....meget længe.

Måske 10 år eller mere, det har så ikke stået, det har nærmere ligget og det oppe på loftet, eller mit lille "lager" som Hanna omtaler det.

Det hele startede for mange år siden, en dag ude i klubben hvor Egon, som vi ikke har iblandt os længer, fortalte om nogle kobberrør. Egon arbejdede som rejsemontør og under et besøg på en fabrik i Norge havde han bemærket, at de på denne fabrik havde kobberrør med næsten de samme mål udvendig som indvendig, som udstødningsrøret på en Nimbus. Egon var af uddannelse kobbersmed og vidste at sådanne rør ikke var nemme at finde. Han ville få sendt 2 "længder" af disse rør og hvis nogle af klubbens medlemmer var interesseret, kunne der så fremstilles udstødningsrør i massivt kobber. Disse rør kom hjem og et enkelt af klubbens medlemmer var med på ideen. Bent(vores forh. kasser)og Egon fik bøjet og forkromet 2 stk. rør. Klubben var inviteret ud hos forkromeren i ÅK Chrom i Højbjerg, hvor vi så på medens Bent's rør blev forkromet.

Desværre forlod Egon os alt for tidligt og klubben arvede meget grej fra Egon og heriblandt også flere metalemner. Mange af disse emner kom senere til salg på en aktion afholdt ude i klubben.

Blandt emner var en længde kobberrør.

Thorkild og jeg enedes om at købe, emnet, da der var længde nok til 2 stk. udstødningsrør. Med kobberrøret fulgte den plade(kobber), som fastholder røret til stellet på Nimbussen. Af forskellige grunde kommer min rørstump op på loftet og "genfindes" under en flytning. Jeg kontakter en ven i Ryomgård, Kurt Fogh. (det er den Kurt som har lavet "en maskine" som kan rense benzintanke indvendig, mekanisk med keramiksten). Kurt fremstiller træpropper, så røret kunne lukkes tæt og sammen med en blikkenslager bøjes kobberrøret. For at et sådan

rør ikke "bulker/bølger) i bøjningen, skal røret fyldes med tørt sand, som skal stampes hårdt og træpropperne presse i, i begge ender. Nu kan røret sættes i en passende matrice og bøjes til den rette vinkel. Jeg havde medbragt et gammelt udstødningsrør fra en anden Nimbus, så vi kunne ramme den rette vinkel. Tilbage var nu at fremstille en dorn som kunne presses/slåes ned i forreste del af udstødningsrøret, således at udstødningsrøret kunne tætomslutte den studs som manifolden har.

Så langt så godt, nu havde røret den korrekte form samt udpresning og det var lykkedes Kurt at bøje røret uden at det bulkede. Jeg måtte af forskellige årsager henlægge røret på "lageret" igen.

På et tidspunkt næver jeg for et klubmedlem, Ole Sømand, at jeg har ledt efter en flot fiskehale til at montere på mit kobberudstødningsrør, dog uden at finde en sådan. Ole vil kontakte en kollega, som også er udannet smed og som kan fremstille en sådan fiskehale. Nogen tid efter modtager jeg en fiskehale også fremstillet i massivt kobber. Et meget flot stykke håndværk, det er ikke helt færdigt, men dog klar til at blive endeligt forarbejdet. Igen, kom det dog kun til af holde udstødningsrøret ved selskab på oppe på "lageret"

Der er så sket det, at der har "sneget" sig et projekt ind på mit værksted, en gammel motorcykel. Efterhånden er den kommet så langt at de forskellige dele skal sendes til Polen, til forkromning.

Under et besøg på "lageret" spotter jeg så udstødningsrøret og det var jo meningen at dette også skulle forkromes, så det kom med ned på værkstedet(igen).

Der manglede jo egentlig kun at formgive fiskehalen og få søvloddet kobberpladen på røret....

Jeg kontaktede klubmedlem Leif Degn og han kan heldigvis søvlodde. Det skal søvloddes, da et udstødningsrør bliver meget varmt, under kørslen og kun en søvlodning kan holde til disse temperaturer. Vi har udstyr til at søvlodde i klubbens værksted og en dag i januar (midt under Corona-krisen) mødtes Leif og jeg derude.

Efter lidt opstilling og afrensning med Leif's flusmiddel, fik han sølvet til at løbe, således at røret og monteringspladen nu er en enhed. Dejligt med lidt hjælp fra en af klubbens mange gode håndværkere. Tilbage var nu det af slibe og polere

fiskehalen. Grovslibningen og finslibningen foretog jeg derhjemme, medens poleringen foregik på klubbens poleringsmaskine. Det er ikke den endelige polering, da jeg jo sender røret og fiskehalen til Polen. Den forkromer som skal ordne mine ting og sager, skal jo foretage den endelige polering inden tingene dyppes først i et kobberbad og herefter i et nikkelbad. (Da dette jo er et kobberrør, formoder jeg at chromeren kan springe det første bad over). Så skal det poleres igen, måske dyppes i kobber igen, poleres igen, før det endelig kan dyppes i et krombad.

Det er jo altid spændende at se resultat og det er også med en vis spænding at udstødningsrøret og fiskehalen skal inspiceres, når det kommer tilbage til mig.

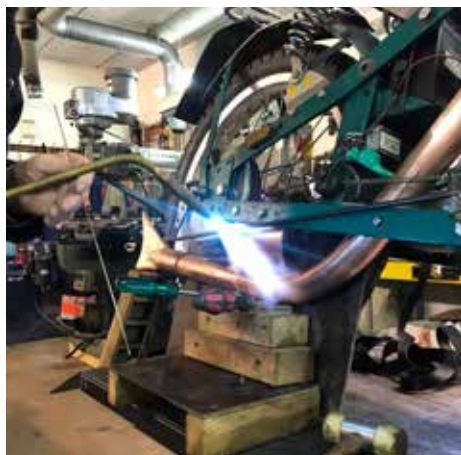
En lang og dog spændende proces et sådant rør fra Norge skulle gennemgå, før det kan monteres på en Nimbus, men mon ikke det så også holder meget meget længe.

Med hjælp fra mange forskellige og flinke folk er det endelig lykkedes af slutte projektet.

Men, når bare enden er go', er alting godt.

PS: En forkromet fiskehale og udstødningsrør veje: 4,5 kg

Brian Sørensen



Leif Degn sølvlodder....

**Så mangler der kun en enkelt lille ting, men mon ikke man kan tillade sig at sige at det bliver....prikken over i'et.....**





Sidevogn og de tre Nimbussers forlader, sammen med endnu en bil med fyldt trailer, bondegården lidt Nord for Grenå en kold og snefyldt nat for at sætten kursen mod Aarhus. Som så kun blev første "skridt" på en lang rejse mod Spanien.

**vognmand**

**bomholt as.**

**Kran & transport**

**Sintrupvej 38**

**DK-8220 Brabrand**

**Tlf : +45 8624 60 00**

**Fax : +45 8624 65 65**

**Mail : vognmandbomholt@c.dk**

**E-mail : www.bomholt.dk**



## FRA DANMARK TIL SPANIEN

Nu er det vist på tide at få afsluttet historien om vores tyske JUWEL sidevogn. Den har efterhånden været i godt et par år i Aarhus Nimbus Klubs regi. Faktisk starter det hele nogle år tidligere, men her er hele forløbet.

Frode Jensen - vores medlem i Grenå - stod og manglede en sidevogn til sin Nimbus. Til en fødselsdag kom han til at tale med en bondemand om bl.a. Nimbussers og at han manglede en sidevogn. Bondemanden sagde, at han havde tre Nimbussers totalt adskilt og en sidevogn stående. Bondemanden inviterede Frode ud for at se på herlighederne, når han engang havde fået fundet det hele frem. Frode fik at vide, at han kunne ringe om fjorten dage. De fjorten dage blev til flere gange fjorten dage og til sidst stoppede det.

Efter 2-2½ år blev Frode så ringet op af bondemanden, som nu havde fundet det hele frem, så nu kunne han komme og se på det hele. Han havde dog i mellemtiden fundet en sidevogn og manglede derfor ikke nogen. Men som aftalt tog han alligevel ud for at se det. Da han så omfanget af indholdet i den store trækasse, mente han, det var for stor en opgave for ham, så Sune blev kontaktet, om det kunne være noget for klubben.

Herefter ringede Sune til mig og spurgte, om vi ikke skulle tage ud og se på indholdet. En kold decembereften 2017 drog Sune og jeg ud til en bondegård lidt nord for Grenå. Her ventede Frode og bondemanden på os. Det var ikke ligefrem fordi, der var for meget lys, men med lys fra mobilerne fik vi kigget godt i den store trækasse med de adskilte Nimbussers. Vi var godt olieret, inden vi var færdige med at kigge, men det var meget spændende.

Ved siden af stod to Nimbussers og så sidevognen, som artiklen jo handler om. Efter vi kom hjem kontaktede Sune ejeren af disse herligheder og sagde, at vi var interesseret i det både Nimbussers og sidevognen. Beløbet blev aftalt til 30.000,- for det hele. Da det skulle gå hurtigt, var vi fem fra bestyrelsen, som lige lagde ud for købet. Et så stort køb skulle jo lige godkendes på den kommende generalforsamling og det var der ikke tid til at vente på. Et sådant tilbud ville vi ikke få igen.

Efter beløbet var blevet overført tog Sune og jeg igen ud til bondegården for at hente herlighederne. Frode stod igen og ventede - denne gang for at hjælpe med at læsse trailerne. Det hele foregik i mørke, men det lykkedes at få den store kasse op på traileren med sidevognen på toppen. Alt blev fragtet ned til Per, hvor det skulle stå indtil købet evt. ville blive godkendt på generalforsamlingen. Købet blev godkendt og det hele blev herefter fragtet til True. Som mange ved, var der mange til stede i klubben og stor interesse, da kassen skulle åbnes.

Tilbage til sidevognen. Den havde vi ikke tænkt, at klubben skulle bruge, så den skulle sættes til salg blandt klubbens medlemmer. Alle der havde lyst kunne komme med et bud til formanden. Kom der flere bud, ville der blive arrangeret en auktion for de interesserede. Det viste sig at, der kun kom et bud, men også et bud vi kun kunne være tilfredse med. Dan Kristensen bød 25.000,-. Det var jo tæt på, hvad vi havde givet for det hele og dermed et godt tilskud til restaureringen af den første Nimbus.

Dan ville bruge sidevognen til en af sine Nimbussers. Det gik desværre ikke sådan, da Dan døde i sommeren 2020. Dan havde mange motorcykler, som Brian hjalp Dan's kone med at få afsat. Dan's ønske var også, at sidevognen skulle tilbage til Aarhus Nimbus Klub. Vi skulle sælge sidevognen og beløbet skulle gå til Dan's kone. Det blev foreslået at lave en auktion over sidevognen. I forbindelse

med auktionen, hvor alle kunne byde, blev der i august arrangeret en grill- og auktionsaften. Dan's kone blev inviteret med. I bestyrelsen havde vi aftalt, at hvis der ikke blev budt eller at budene lå under 10.000,- ville klubben byde ind.

Dan Zachariasen skulle stå for auktionen og lagde ud med 25.000,-. Da vi kom ned på 10.000,- og ingen havde vist interesse, bød klubben de 10.000,-. Dan's kone var fuldt tilfreds. Det havde været en hyggelig aften og klubben stod nu igen med sidevognen.

Meningen med købet var ikke, at klubben skulle bruge den, men at hjælpe Dan's kone at komme af med den. Bestyrelsen ville så sætte den til salg igen og måske tjene lidt på den igen, en ny restaurering var jo så småt kommet i gang. Da det var en tysk sidevogn, mente vi det var smartest at sætte den til salg på mobile.de. Vi satte den til 3.000 Euro. Det blev hermed gjort. Vi fik en henvendelse i løbet af de første to måneder, som der dog ikke kom noget ud af. Jeg kontaktede så vores tyske medlem Stefan Weinberger, der bor i Ansbach for at høre, om han kunne hjælpe. Han mente at kende et par gode steder, hvor vi kunne annoncere den. Han fik den annonceret i Nimbus Club Deutschland, ved en Steibdealer, han kender og på motorradgespanne.de. Nu var det kun at vente.

Mellem jul og nytår var der så en, der henvendte sig. Det var en mand fra Spanien, som godt kunne tænke sig sidevognen til sin BMW model R11 fra 1931. Kort tid efter meldte en tysker sig, men det blev spanieren, vi fortsatte handlen med, da han viste stor interesse. Han fik klubbens kontonummer og overførte de 3.000 Euro plus 300 Euro til forsendelse. Efter Per T. oplyste, at vi havde modtaget pengene, tog Sune, Martin og jeg ud for at pakke sidevognen. Sune mente, at den palle, vi havde fået Nimbusserne i, kunne bruges. Efter vi havde demonteret skærm og hjul kunne den lige nøjagtig lægges i diagonalt. Skærm, hjul og beslag blev fastmonteret i kassen, låg på og så var den klar til forsendelse. Aftenen efter kørte Sune og jeg den ned på min arbejdsplads. Det var nemmere at få en fragtmand til at afhente kassen der. Inden kassen blev afhentet blev den behørigt wrappet i plastfolie.

Den 31. januar modtog Sune en besked med billeder på Messenger, om at sidevognen var ankommet i god behold. Et par dage efter fik jeg en mail, hvori den nye ejer var rigtig glad for sidevognen. Fra den nye ejer havde overflyttet beløbet og til han fik den, havde jeg næsten daglig kontakt med ham. Han kunne næsten ikke vente. Vigtigt for ham var det også, at den fremstod i original farve. Nu håber vi, at han sender et billede, når den er monteret på hans BMW.

Efter en lang rejse har den forhåbentlig fundet sin rigtige ejer.  
Henrik Hansen



Pakket og klar til rejsen mod Spanien og dernede kommer den så ud at køre igen og med en ny glad ejer.



Sidevognen på gulvet i klubbens værksted, støvet og lidt "træt".



Pudset og klar til forsendelse, efter at have stået i en garage i Brabrand et par år.



# De er "internationale".

Midt i al elendigheden var der da også enkelte lyspunkter i Coronaåret 2020, og et af lyspunkterne var, at de to forfattere, Knud Jørgensen og Sune Nielsen, udgav bogen "Nimbus – Alt om el".

Bogen blev til på baggrund af fem artikler i Aarhus Nimbus Klubs klubblad. Ikke fordi de artikler gav anledning til ret meget omtale, men alligevel var der på et tidspunkt en eller anden, der spurgte til, om det ikke var en ide, at de artikler blev udgivet i bogform.

Et er dog at skrive en række artikler i et blad, noget helt andet er det at udgive en bog.

Nu er det jo sådan, at den ene halvdel af makkerparret (Knud) ikke er helt ukendt med bogudgivelser. Jeg tror faktisk, at han på verdensplan er klart førende i Nimbus-udgivelser, og han er også kendt med bogproduktion som "print on demand".

For at gøre bogen så billig som muligt at fremstille, valgte forfatterne at holde indholdet i sort/hvid og så vidt muligt bruge egne fotos og tegninger.

Det kan være lidt svært at forstå, at man ikke på forhånd skal bruge en masse penge på at få trykt et oplag, men stort set gratis kan få fremstillet nogle prøvetryk, som man herefter kan rette i, før der bliver skrevet en kontrakt med forlaget.

For Knud var det vigtigt at få en fagmand med på produktionen, og her findes ingen bedre end Sune, der ud over at være en formidabel "motormand" jo også er topprofessionel på el-området.

Af erfaring ved Knud godt, at der ved en sådan bogudgivelse er i snesevis af "mandagsdommere", der står parat med den røde rettepen!

Selv om metoden til udgivelse er billig, skal bogen alligevel markedsføres. Og den udgift måtte forfatterne selv bære, og her var portoen lige ved at være den største udgift!

Bogen blev godt modtaget, dvs. omtalt. Der var kun én alvorlig fejl, og den blev straks rettet. Så en bog med denne fejl vil måske engang gå hen og blive et samleobjekt! (?)

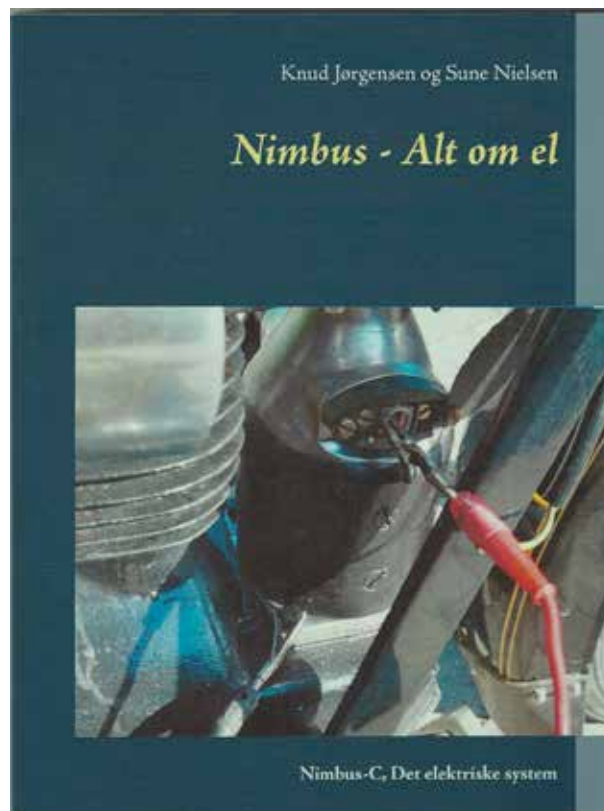
To gode oplevelser var: en aften i True (Coronasikker med kun otte deltagere á to omgange) og anmeldelsen i Svenska Nimbus-tidningen, som straks gav et salg på 12 eksemplarer. Nogle svenskere vil altså godt læse dansk! Så kan jeg lige tilføje, at også i butikken på Nimbusmuseet blev der hevet adskillige eksemplarer over disken, og efter reaktionerne at dømme var der klart "tommel op".

Nu kommer den så på tysk. Men det var ikke lykkedes, hvis ikke forfatterparret havde fundet en tysksproget, som læser dansk og har forstand på Nimbus. Det er Wolfgang Hense, formand for den tyske Nimbus sammenslutning.

Om ret kort tid kommer der også en engelsk version af bogen (britisk biker-engelsk). Det er Charles Duffill fra Perth i Australien, der skriver den. Charlie er oprindelig fra England, læser og forstår dansk og har to Nimbus motorcykler.

Det er utroligt, at en lille bog på bare 60 sider er så vigtig, at den udgives på tre sprog! Sune og Knud er nu verdensberømte!

Dan Z



## Kassererens betragtninger.

Her er lidt betragtninger omkring klubsituationen set fra kassererens skrivebord:

Året 2020 er jo forbi, men generalforsamling ligger lidt hen i det uvisse. Derfor kommer der ikke noget regnskab, da det ikke er godkendt på en generalforsamling.

Det ligger således, at det på trods af et meget lavt aktivitetsniveau i klubben, alligevel ender med et fornuftigt resultat, som vi godt kan være tilfreds med. Antallet af medlemmer pr 31.12.20 er status quo i forhold til året før. Der har været nogle udmeldelser, men de opvejes af tilsvarende nye medlemmer, så vi ligger stadig med knap 120 medlemmer.

Den 15. januar var der jo så betalingsfrist for kontingent for 2021, og det er forløbet særdeles glimrende. I skrivende stund, den 16. februar mangler vi indbetaling fra 4 medlemmer, som lige får en påmindelse, da det sikkert er en forglemmelse.

Så selvom Coronasituationen bevirker, at der jo ikke er den store aktivitet i klubben, er det dejligt, at medlemmerne bakker op om klubben, da det jo sikrer, at klubben stadig er sund og klar, når der igen bliver åbnet op for aktiviteterne.

Med venlig hilsen  
Per T. Hansen

# Alt til Nimbus og BMW R-modeller

Stort værksted og butik. Vi tilbyder service og reparation af alle typer Nimbus, sidevogne og ældre BMW R-modeller. Hjertelig velkommen til en kop kaffe og en snak. Åbent alle hverdage kl. 8 - 16.30.

Nye originale eller nyfremstillede dele på lager, også mange brugte dele. Bestil inden kl. 15 og vi sender normalt samme dag. Reparation af alle typer instrumenter. Speedometerkabler. Salg af nye og renoverede instrumenter. Eger og fælge i mange størrelser, også rustfri.

**Stort reservedelslager til NIMBUS og ældre BMW-R motorcykler**



## Aarhus Nimbus

Rombach & Nielsen aps  
True Byvej 29 - True  
8381 Tilst  
Tlf.: 8624 - 6222

Fax: 8624 - 6229  
[www.nimbus-aarhus.dk](http://www.nimbus-aarhus.dk)  
[info@nimbus-aarhus.dk](mailto:info@nimbus-aarhus.dk)



Veteranforsikring  
Danmark

Vi sætter pris på originalerne

Vi forsikrer veterankøretøjer frem til årgang 1991 og klassiske køretøjer årgang 1992-1996. Velkommen til vores fællesskab!

**25%**

rabat ved indtegnings af flere biler eller motorcykler

## Præmieeksempler



### Motorcykel - BSA

Dagsværdi 40.000 kr.  
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp  
**815 kr.**



### Knallert - Puch MS 50

Dagsværdi 15.000  
Ansvar + kasko  
**743 kr.**



### Klassisk bil - MX-5

Dagsværdi 150.000 kr. (1992)  
Ansvar + kasko  
**3.142 kr.**



### Veteranbil - Opel GT

Dagsværdi 150.000 kr.  
Ansvar + kasko inkl. redningshjælp  
**1.277 kr.**

Ud over forsikringsens pris opkræves lovmæssige afgifter. Det drejer sig om skadesforsikringsafgift på 1,1% af præmien og garantifondbidrag på 40 kroner. For veteranbiler opkræves desuden et miljøbidrag på 84 kroner.

## Hvem er vi?



Vores assurandør og specialist i veteranforsikring er Steen List der arbejder ud fra vores kontor i Herning.

Steen er naturligvis en del af veteranfolket og kører blandt andet Morgan +8.

Du er altid velkommen til at kontakte Steen for at høre mere om priser og indtegningsregler.

**75 91 21 92**

[veteran@thistedforsikring.dk](mailto:veteran@thistedforsikring.dk)  
[veteranforsikringdanmark.dk](http://veteranforsikringdanmark.dk)



En del af  
Thisted Forsikring