

Aarhus Klub

Oktober 2012

17' årgang nr. 68



Aarhus Nimbus Klub

Klublokaler:

True Byvej 7 - True - 8381 Tilst
Klubaftener: Onsdage fra kl. 19:00

Hjemmeside:

http://aarhuusnimbusklub.dk
e-mail: zacha@webspeed.dk
Girokonto: 0084 98 08 38

Formand, redaktør og kontakt:

Dan Zachariassen
Agernvej 1, 8330 Beder
Tlf. 86 93 65 34
e-mail: zacha@webspeed.dk

Næstformand, hjemmeside:

Sune Nielsen
Tandervej 35, 8320 Mårslet
Tlf. 86 29 40 28
e-mail: sune-nielsen@mail.tele.dk

Kasserer, klubvarer, medlemsreg.

Per Tage Hansen
Balshavevej 36, 8300 Odder
tlf. 86 54 45 95
e-mail: pt@balshave.dk

Sekretær:

Ole Kristensen
Carit Etlars Vej 6, 8320 Åbyhøj
Tlf. 42 94 28 06
e-mail: olenkristensen@hotmail.com

Aktiviteter, selskabskørsel:

Bente Kortsen
Lyngsiesvej 1, 8210 Århus V
tlf. 86 25 08 14
e-mail: bentekortsen@hotmail.com

Aktiviteter:

Jørgen Mogensen, Astrupvej 17,
Mesballe, 8550 Ryomgård.
tlf: 86 39 49 87.
E-mail: mesballeerne@hotmail.com

Ad-hoc opgaver:

Henrik L. Hansen
Klokkebakken 8, 8210 Aarhus V
Tlf. 24 60 48 57
E-mail: hlh@lindberg.com

Opsyn med klublokaler:

Keld Nielsen, Tlf. 86 17 75 27

Bladteknik og layout:

Sten Weidinger
e-mail: sten@weidinger.dk

OBS! Indlæg i bladet, er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens synspunkter, men står alene for den pågældende forfatters eget ansvar!

Startsteder for fællesture

Vestpå: Klublokalerne, True Byvej 7
Nordpå: Uno-X, Grenåvej 528
Sydpå: Statoil Slet, Chr. X's Vej 253

Formanden har ordet

Jeg plejer at bruge denne mulighed til at fabulere lidt over nogle af de ting, som i skrivende stund fylder mig, eller til at komme af med noget af det, jeg går rundt og tænker rigtig meget over, og sådan bliver det da også denne gang.

Inde i bladet har jeg skrevet en artikel om fællekørsel og "svensk kolonnekørsel", og det har jeg gjort, selv om jeg godt ved, at der er rigtig mange af medlemmerne, der efterhånden er ved at kaste op over at høre om svensk kolonnekørsel, om placering på vejen, om at holde afstand og mere i samme dur.

Men der er altså en rigtig god grund til, at vi gang på gang at tager det emne op. Det handler om både din og min sikkerhed, når vi følges ad i trafikken, og hånden på hjertet, - er det ikke ret vigtigt - trods alt?

I den forløbne sommer har vi haft to episoder; Den ene hvor der heldigvis intet skete, og den anden, hvor der kom en del materiel skade på to Nimbusser.

Fælles for begge episoder var, at der blev kørt alt for tæt!

Første gang, det var ved at gå galt, var på turen til museet i Horsens. Flere Nimbusser lå og klumpede sig sammen samtidig med, at en "sindssyg" bilist (sådan nogle findes desværre i trafikken), lavede en hasarderet overhaling.

Under overhalingen fangede bilens venstre forhjul rabatten i den modsatte side af vejen med det resultat, at føreren var ved at miste herredømmet over bilen, lige ud for klumpen af Nimbusser.

Dengang skete som skrevet ikke noget, men det kunne være gået rivende galt.

Nu var det så kun de bagvedkørende klubmedlemmer, der fik sig en ganske alvorlig forskrækkelse.

Anden gang gik det galt, heldigvis kun med materiel skade. Det var på turen med Birkebakken, hvor en opbremsning forrest i kolonnen forårsagede en påkørsel længere tilbage.

Det var heldigt, at det kun blev til den ene påkørsel, for der var helt sikkert bud efter flere længere nede i rækken.



Jeg ved, og det ved alle, der var med, at der inden vi kørte fra Birkebakken, blev advaret mod at køre for tæt, men der blev åbenbart talt for døde øren, for der blev kørt alt, alt for tæt!

Ifølge færdselsreglerne er der ingen tvivl: Det er altid den, der bagfra kører ind i en forankørende, der alene bærer det fulde ansvar for sammenstødet.

Det kan ikke gradbøjes, så hånden på hjertet:

Vi kører på maskiner, der er konstrueret til 1930-ernes og 1940-ernes trafik, og der er rigtig mange af os, der tilhører de samme årgange.

Selv om vi kører både godt og sikkert, må vi dog erkende, at vi ikke alle har den reaktionsevne, som vi før har haft.

Og selv om vore "Busser" opfylder lovens krav, så lader bremseevnen altså noget tilbage at ønske. Ikke mindst af de grunde, bør vi tage det med at holde afstand langt mere alvorligt.

Jeg ved, at der er enkelte klubmedlemmer, der af samme grund helt afstår fra at tage med på vore fællesture. Det er ikke mange, men det er det samme, jeg hører.

De føler, det er utrygt at køre i kolonnen, og det synes jeg, naturligvis er brandærgerligt.

Jeg vil slutte dette indlæg med at undskylde, at jeg endnu engang bringer dette emne på bane, men samtidig vil jeg understrege, at jeg ikke vil love, at jeg ikke kan finde på at gøre det igen.

Dan Zachariassen

Forsiden:

Den stolte ejer af et Nimbus "Kakkelovnsrør", Jørgen Møller, vandt en flot præmie under Classic Car Race 2012 i Aarhus.

Hvem er vi?

Vagn Nielsen besøger Søren Vestergaard

Det var kun et par dage efter Søren og Helles sølvbryllup, at Vagn Nielsen aflagde besøg i Vester Alling.

Egentlig var det vel nærmest en slags genbesøg, for det var kun nogle uger siden, at Søren dukkede op i Malling med et mere end 100 år gammelt kontorur, som hans forældre havde købt brugt i 1949.

Uret var nu endt hos Helle og Søren, men i en lidt trist forfatning, og da det var kommet Søren for øre, at Vagn er lidt af en troldmand, når det gælder gamle ure, så var det jo oplagt at spørge ham, om han kunne trylle lidt på urmagerværkstedet i Malling.

Det kunne han, og da han afleverede uret i Vester Alling, var det, om ikke så godt som nyt, så i hvert fald i en stand, så det igen både kunne gå og slå.

Søren og Helle havde lige holdt et par ugers ferie i forbindelse med deres sølvbryllup, og de havde netop samme morgen kørt de sidste af deres gæster til lufthavnen, så efter en gang oprydning, var de så småt klar til igen at tage fat på dagligdagen.

Inden de nåede så langt blev der dog lige tid til en Nimbusnak med Vagn, og det skete over en kop kaffe og en stang wienerbrød. Nå ja, Søren fik te.

Søren er uddannet automekaniker, og i dag driver han sammen med Helle firmaet Vintage Car Service. Et firma, hvor Søren primært beskæftiger sig med at restaurere, vedligeholde og genopbygge klassiske Jaguarbiler, men også andre veteraner og klassikere i den lidt dyrere ende af prisskalaen.

Men firmaet råder også over et meget omfattende reservedelslager til klassiske Jaguarbiler, og den del af firmaet, er det primært Helle der tager sig af.

Vagn var naturligvis interesseret i at høre om, hvordan det hele begyndte, og det går ret langt tilbage, for Søren startede som selvstændig mekaniker bare et halvt år efter, han var udlært.

Han var i lære i Århus, og det var i læretiden venerationen for de engelske biler blev grundlagt, for firmaet forhandlede og servicerede Morris, Austin og Jaguar.

Det var i Skæring, han begyndte som selvstændig, og i de første år, var det primært Morris Mascot og Austin Partner, han koncentrerede sig om.



I 1976 slog han sig sammen med en kompagnon. Det var i andre lokaler, men forsat med speciale i engelske biler. Det varede dog kun frem til 1980.

Søren havde da mødt en dejlig pige, – det var naturligvis Helle, og sammen købte de gården i Vester Alling ved Auning, og her etablerede Søren sig med det firma, han driver i dag.

Helle er oprindelig uddannet pædagog, og det er sikkert ikke det dårligste udgangspunkt, når man skal leve sammen med Søren.

I hvert fald gav beboerne i byen højlydt udtryk for, at de fandt at Søren nærmest måtte være tosset, og at hans projekt var fuldstændig tåbeligt. Den slags kunne slet ikke gå i en by som Vester Alling.

Men Søren gjorde alle skeptikerne til skamme. Gården blev efterhånden bygget om, og indrettet til værksteder med både svende og lærlinge på lønningslisten, og det endte med, at Helle sagde sit faste job som pædagog op og kom hjem og overtog administrationen af firmaet.

SPAREKASSEN KRONJYLLAND

Rimelig stor. Rimelig rar.



Vi giver os tid til kunderne
Vi giver dig personlig betjening
Vi træffer hurtige beslutninger

Odder Afdeling - Rathlousgade 6
Tlf.: 7020 8321 - www.sparkron.dk

Selv om der i dag ikke er så meget fart på som før, tiderne er ikke til helt så meget luksus som tidligere, så kommer der stadig projekter i en pæn strøm, og der skal dagligt ekspederes masser af reservedele til både ind- og udland.

Det var så lidt om firmaet, men nu ville Vagn også høre noget om, hvordan Nimbusinteressen begyndte. Den går faktisk mere end 25 år tilbage, hvor Søren anskaffede sig sin første Nimbus med sidevogn, med den bagtanke, at den skulle bruges til ferieture.

“Men jeg kunne jo godt se, at det var lidt bøvlet. Vi var efterhånden blevet 5 i familien, så hvis vi skulle køre på Nimbus måtte vi jo anskaffe os en til, og så dan blev det”, fortæller Søren.

Søren og Helle er i sandhed ægte Nimbusentusiaster, for gennem årene er det blevet til rigtig mange og lange sommerferieture.

De har været i Sverige, Norge, England, Irland, Skotland og på Shetlandsøerne.



Faktisk har de også kørt rundt ved Middelhavet i Sydfrankrig, men på den tur var ”Busserne” dog med biltog frem og tilbage. Nå ja! En Nimbustur Cuba rundt er også på Nimbusfamiliens CV.

Søren fortæller, at flere af turene har været på mellem 3000 og 3500 kilometer, og kun to gange har der været tekniske problemer med Nimbusserne.

I dag foretrækker de deres nyere Triumph motorcykler, når de skal af sted på sommerferie, men mon ikke de også har gjort det godt nok med Nimbusserne.

Helle fortæller i øvrigt, at de jo både af interesse, men også af faglige grunde, færdes en del i ”Jaguarmiljøet”.

Men når de rigtig skal hygge sig, er det med Nimbusfolket det foregår. De mennesker er så ligetil, fastslår Helle.

Søren samler på både motorcykler og biler, deriblandt hele 5 Nimbusser, og Vagns hyggelige besøg i Vester Alling slutter da også med, at Søren og Vagn sammen ”beser staldene”.

Det gav selvfølgelig anledning til endnu en lang motorcykelsnak, men den del af turen forbliver en hemmelighed mellem Søren og Vagn.

Oplevet/refereret af Dan Zachariassen

Årstræf 2012

Torsdag d.2 august mødtes vi, 8 Nimbus og 11 personer, ved klubhuset kl. 9.00, og efter en lille efterreparation af Jørn's bagtøj, kørte vi i strålende solskin med vinden i ryggen mod Skagen.

Turen gik ad den gamle landevej mod Randers, videre over Mariager og Hadsund til Kattegatkysten fra Als og hele vejen til Skagen.

Turen ud langs Mariager fjord er billedskøn og det samme er turen langs Kattegatkysten, på en sådan tur er en Nimbus helt perfekt, tempoet passer en Nimbus godt og man har, som chauffør, god tid til at nyde turen.

Vi havde flere pauser på turen derop, bl.a. i Øster Hurup hvor frokosten blev indtaget og så en lille pause på færgen mellem Egense og Hals.

Træffet var henlagt til en boldbane på Hedebo skolen i den sydlige ende af Skagen.

Skagen er altid et besøg værd, men denne gang havde vi vores egne guider med.

Lissie og Jørn tog os med på, først en gåtur, rundt i Skagen med indlagt øl-pause og senere frokost og derefter en køretur til Højen (Gl.Skagen) og den tilsandede kirke.

Jeg har ikke besøgt den tilsandede kirke siden jeg var i Skagen som barn, så min glæde var stor da der nu var adgang til kirketårnet.



Om eftermiddagen underholdte Lissie og Jørn med sang og musik og snart var der en større forsamling i Aarhus lejren.

Gruppen fra Aarhus bestod bl.a. af Nanna og Gunnar, og for første gang var det Nanna der kørte Nimbussen med Gunnar som bagsædepassager. Flot kørt Nanna.

Vanen tro var der fællestur lørdag eftermiddag, en kort en af slagsen der gik gennem Skagen by og havnen for at ende på Grenen.

Derefter var der festmiddag, en rigtig god en af slagsen og der var nok af den.

Tidligt op søndag morgen, alt skulle pakkes sammen, desværre havde det regnet i løbet af natten, så teltene var våde, men det blæste lidt, så alt tørrede hurtigt op, og vi fik pakket sammen og kunne vende næsen hjemad af samme rute som på udturen.

Tusind tak til Skavboerne for et godt træf samt til alle der deltog fra Aarhus Nimbus Klub.

Sune Nielsen

Fælleskørsel igen – igen!

Du kan betragte denne artikel som en genopfriskning eller repetition af den artikel om det samme emne, som Brian tidligere her skrevet.

I ”formanden har ordet” på side 2 har jeg redegjort for, hvorfor jeg mener, det er nødvendigt igen at tage fat på dette emne, så vi springer den del over her, og skærer ind til benet.

Hvordan og hvorfor kører vi ”svensk kolonnekørsel”?

Det er efterhånden mange år siden, vi besluttede os for at få bedre styr på kørslen på vore fællesture.

Der skete blandt andet for mange fejl-kørsler, hvor vi kom bort fra hinanden, og der opstod ofte en form for panik, hvis der opstod tekniske problemer.

Det resulterede i, at vi begyndte at køre ”svensk kolonnekørsel”, et system, der vistnok er udviklet i det svenske militær.

Systemet går i korte træk ud på, at der i spidsen af kolonnen er en ”pilot” som under hele turen har denne faste plads.

Piloten har to meget vigtige funktioner.

For det første er det vigtigt, at han/hun er 100 % sikker på, hvilken vej der skal køres.

For det andet er det pilotens opgave at sætte vejvisere af, alle de steder, hvor der er en risiko for at køre forkert, altså hver gang, der skal ændres kørselsretning.

Det er køreren lige efter piloten, der skal sættes af, og han/hun stiller sig sådan, at den nye kørselsretning markeres klart og tydeligt.

Agterlanternen.

Nu standser vi for et kort øjeblik turen og springer tilbage til starten, for vi skal lige have styr på den anden faste position i kolonnen, nemlig agterlanternen.

Som det fremgår af ordet ”agterlanterne”, er det den sidste kører i kolonnen.

Vedkommende har først og fremmest til opgave at sikre sig, at vejviserne bliver samlet op og vist tilbage i kolonnen, så de kører lige før agterlanternen, og det er også et must, at ingen, jeg skriver ingen, forlader vejviserposten før der er visuel kontakt med agterlanternen.

Det betyder, at agterlanternen skal være markeret klart og tydeligt, f.eks. med en vest eller lignende. Under alle omstændigheder er det vigtigt, at alle i kolonnen ved, hvem der er agterlanterne.

Så er det også en fordel, at agterlanterne er i stand til at skruer, for det er jo her eventuelle ”havarier” ender.

Tilbage til selve kolonnekørslen.

Piloten altså har sat 2’køreren som vejviser, og det betyder så naturligvis, at den hidtidige 3’kører nu er rykket op som ny 2’kører – klar til at blive sat af som næste vejviser, og således foregår det til turen når endemålet.

Det skulle jo ikke være så indviklet, men erfaringen viser desværre, at det ikke altid går som planlagt.

Hvor er det så, der opstår fejl? Det sker desværre engang imellem, at piloten enten glemmer at sætte en vejviser af, eller at vejviseren overser tegnet fra piloten og kører videre.

Sker det, er det OK for den efterfølgende at udvise konduite og forlade kolonnen og stille op som ny vejviser.

En anden fejlkilde opstår, hvis der er en i rækken, der får motorstop.

Så er det rigtig svært bare at køre videre, men hjælpen er jo på vej, her er det agterlanternens opgave at hjælpe.

Så det rigtige er at køre videre!

Er der derimod tale om en ulykke, brydes alle regler naturligvis, i sådanne tilfælde standser man for at hjælpe.

Hvor det også går galt.

Det er nævnt tidligere, men vi ser også, at det også går galt de gange, hvor en vejviser, der er sat af, mister tålmodigheden, fordi der går for lang tid. Det er alene agterlanternen, der giver signal til vejviseren, så der skal udvises lidt tålmodighed.

Det var kørslen i selve kolonnen, men der er også et par faktorer mere, der er vigtige at holde sig for øje.

Placeringen på vejen.

For sidevognsmaskinerne er der ikke de store problemer, idet de jo fylder så meget, at køreren helt naturligt befinder sig der, hvor han skal.

For solomaskinerne er det helt anderledes, for der er adskillige, der meget gerne vil køre helt ude ved vejkanterne.

Tro mig jeg ved det, for det er ofte mig, der kører som agterlanterne, og jeg ser alt!

Det spor er til cykler og knallerter.

En motorcyklist på en solocykel skal placere sig der, hvor han, som Brian plejer at sige, ville sidde, hvis han kørte i en lille rød Toyota.

Hvis du ikke kan se dig selv som fører af en rød Toyota, er det OK at vælge en anden bil, bare du placerer dig rigtigt!

Endelig er der - måske det aller-vigtigste:

AFSTAND, AFSTAND og AFSTAND.

Der skal være minimum 50 meter mellem os, når vi kører i kolonne og meget gerne meget længere afstand.

Når vi kører svensk kolonnekørsel kan man ikke blive væk, og der er ingen grund til, at vi ligger og kører lige i rumpen af hinanden.

Tænk på, at vi meget ofte kører i underkanten af de lovlige 80 km. i timen, og at vi derfor skal give andre trafikanter mulighed for at køre forbi og også at komme ind til siden, hvis der kommer modkørende.

Dan Zachariassen

Nyt om de historiske nummerplader

Står du foran en anskaffelse af en historisk nummerplade til Nimbussen, skal du lige være opmærksom på, at der ikke mere er mulighed for at forudbestille nummerpladen.

Det vil sige, at køretøjet skal være synet og godkendt, inden du kan bestille en nummerplade, og da ventetiden på nummerpladerne er otte uger, kan der altså gå et par måneder, inden du kan komme ud at køre på en nyrenoveret Nimbus!

Naturligvis kan du købe en hvid plade, men du får ikke pengene refunderet når den sorte plade kommer.

Dan Zachariassen

Rask MC

Lakering af MC - Nye og Klassiske
25 år erfaring
Special Lakering efter Opgave
Kun Topkvalitet

Tlf. 86 56 06 76 Mobil 24 82 82 84
E-mail harry@raskmc.dk
www.raskmc.dk

Alternativ MC-transport

Som I ved bruger jeg en del af min til på Nimbusmuseet i Horsens, og en lørdag i forsommeren, hvor jeg havde vagt på museet, havde jeg også besøg af Ole Kristensen, som blandt andet passer museumsbutikken.

Ole havde egentlig sagt farvel, men kom tilbage sammen med en fyr, som lige skulle se museet inden han returnerede til Sjælland.

Jeg blev hevet ud på parkeringspladsen, og der ventede mig et syn, som jeg aldrig havde set mage til. En Nimbus med sidevogn, midlertidigt indrettet som MC-transporter.

Historien er kort fortalt, at fyren fra Sjælland havde fundet en 200 cc. Java fra 1960 på QXL's netauktion, og her givet et bud på 1800 kr.

Da hans bud var det eneste, fik han Javaen, som i øvrigt så rigtig fin ud, altså en meget fair pris. Men nu stod han med et logistisk problem, for han boede på Sjælland, mens Javaen stod i Rask Mølle i Jylland.

To gange broafgift med bil og trailer ville betyde, at han oven i de 1800 kroner han skulle betale for motorcyklen, skulle lægge adskillige hundrede kroner for at få den transporteret tilbage til Sjælland, så det ville ende med, at den billige Java ville blive knap så billig, altså noget af fidusen ville ryge sig en tur.

Det problem løste han ved at fjerne sidevognskassen på sin Nimbus, og erstatte den med en 2,5 meter lang og ca. 30 cm. bred planke, som han boltede fast på sidevognens stelramme.

Med nogle solide stropper blev Javaen fikseret på planken, og den stod sikkert på sidevognen på turen tilbage til Sjælland. Igen et eksempel på, at Nimbus-folk er kreative mennesker, og det så bare rigtig sjovt ud!

Dan Zachariassen



FIDUSEN

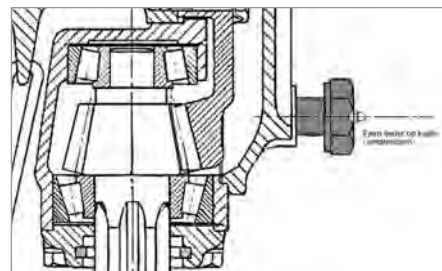
Fidusen denne gang er udtænkt af Vagn Nielsen, og ideen fik han efter, vi en dag havde talt om, at det var lidt "bøvlet" at efterfylde bagtøjet med lidt frisk fedt i smøreniplen oven på bagtøjet.



Han havde naturligvis fjernet både kugle og fjeder i niplen, så risikoen for, at kuglen skulle falde ned og gøre skade på tandhjulene var fjernet, men alligevel var han ikke rigtig tilfreds med tingenes tilstand.

Jeg kunne fortælle ham, at jeg havde lært blot at skrue en af skrueerne til bagtøjet ud, og så sprøjte fedtet ind gennem hullet.

Det prøvede Vagn, og det virkede også, men der røg efter Vagns mening for meget fedt ved siden af, og derfor spændte han en gammel skrue op i drejebænken, borede et 6 mm hul igennem. I hovedenden blev der med en snittap skåret et 8 mm gevind svarende til gevindet på smøreniplen (se ill.). Jeg behøver vel ikke at nævne, at kugle og fjeder i niplen også blev taget ud.



Da Vagn smurte bagtøjet hævdede han baghjulet med en donkraft, og lod hjulet trille langsomt rundt.

Efter endt arbejde blev skruen taget ud, og erstattet med den "rigtige" skrue.

Fra fabrikkens side var der oprindeligt ikke smørenippel i bagtøjet. Der var en skrue som man fjernede, og så skulle man bruge en fedtsprøjte med en spids påfyldningsstuds.

Det har altså været konstruktørernes tanke, at det skulle være muligt at efterfylde med fedt, og Vagns ide kan altså gøre den proces lidt lettere, men den kan naturligvis ikke erstatte, at det er tilrådeligt fra tid til anden at skille bagtøjet ad og erstatte alt fedtet. Så kan man jo også danne sig et indtryk af "tandhjulenes tilstand".

Dan Zachariassen

Classic Race Aarhus, 22.-24. juni 2012

I år var det 3. gang, at løbet blev afholdt. For tre år siden var der to ting i familien, og sidste år valgte vi, at deltage i veteranmotorcykelklubbens Jyllandsløb på Djursland.

Så i år var det 1.gang, at jeg var ude på Strandvejen i Aarhus. Jeg havde de to andre år hørt og set noget på TV. Sidste efterår blev der sendt 6 udsendelser på TV3+ om Cortina Racing. Det er det team, som Prins Joachim er med i.

En af disse udsendelser handler udelukkende om løbet i Aarhus 2011. Der fik jeg set ca. 40 min. fra løbet. Derfor var det med stor forventning, at jeg ville til løbet i år.

Jeg havde på løbets hjemmeside set, at der var en særlig P-plads for oldtimer-køretøjer.

Endvidere kunne man også samtidig tilmelde sig til "The Goodlook Concour". Det er en konkurrence, hvor fører og køretøj passer sammen tidstypisk.

Nu da jeg havde anskaffet mig den gamle Nimbus syntes jeg, det kunne være spændende at deltage i denne konkurrence.

Derfor måtte jeg længere bagud i garderoben efter min gamle læder-pjækket, som jeg havde købt af Bent Lemming for mange år siden.

Jeg havde også kørehandsker, briller mm. For 20 år siden var det almindeligt, at vi i veteranmotorcykelklubben havde en del tidstypisk tøj på.

Dog manglede jeg nogle ting, så jeg brugte en dag til at besøge adskillige genbrugsbutikker i Aarhus for at finde noget mere påklædning, hvilket også lykkedes.

Om lørdagen skulle man blive ved sit køretøj til dommerne havde været forbi ens køretøj. 3 køretøjer blev udtaget til en præmieoverrækkelse om eftermiddagen på en scene i Mindeparken.

Jeg var så heldig at blive én af de tre, så derfor måtte jeg have røret med ind i parken.

De to andre var en dame kørende i en fin Fiat 600, og en mand i en flot Porsche.

Røret og jeg fik en 2.plads. Om det skyldes røret eller mig skal være usagt. Jeg synes det var sjovt at gå rundt i det gamle tidstypiske tøj.

Der var da flere, som havde fundet det klassiske look frem, men det varer nu da vist nogle år inden vi nærmer os Goodwood i England, hvad det angår.

Men vi kan da håbe, at der bliver flere de næste år. Jeg brugte da også en del af dagen i Goodlook Street, hvor flere oldtimer-klubber havde en stand.

Der var også en scene med underholdning.

Løbet vil også blive afholdt næste år. Jeg var der kun om lørdagen. Om søndagen var der meget regn.



Lidt om hvordan jeg fandt Kakkelovnsrør No 131, årgang 1922

Røret købte vi i februar i år, men det var ikke en pludselig indskydelse.

Else og jeg havde allerede et år forinden talt om, at det kunne være sjovt også at deltage i veteranmotorcykelklubbens Fladtankerløb. Det er for motorcykler fremstillet før 1928. Vi blev enige om, at vi ville prøve at finde et rør.

Det er ikke så tit, der er noget til salg, og de når ofte ikke engang at blive annonceret. Foråret 2011 var der dog et til salg på Sjælland, men gennem forskellige kontakter fandt jeg ud af, at det ikke var værd at rejse efter.

Så derfor begyndte jeg, at kigge lidt i "stalden", for finde ud af hvad der kunne sælges for at finansiere røret. Det ville også være rart at have solgt først, før man købte noget andet.

Det blev min BMW R 68(sportsmodel) fra 1953 jeg satte til salg på Mobile.de, og efter et par måneder kom der to fra München og købte den. Det viste sig senere, at det var nok til købet af røret. Nu måtte vi så bare vente, til der var et rør at købe.

En dag i februar blev vi så ringet op af en fra Bornholm, der fortalte, at han havde et rør han ville sælge fra et dødsbo. Han havde set vores annonce i veteranmotorcykelklubbens blad.

Nogle få dage senere kørte Else og jeg af sted med traileren til Bornhol.



Der var mange ting i dødsboet der skulle sælges.

Der var 12-15 Nimbusser, en Henderson, flere tyske motorcykler, mange veteranknallerter, stationære motorer, nogle biler og meget andet.

Manden havde haft røret i mange år, men det var først i 2005 det kom ud at køre igen.

Det havde ikke kørt siden Egeskovløbet 2009, for rallypladen sad stadig på cyklen. Røret stod i et skur, og det var ikke lige de bedste forhold om vinteren. Det kunne også ses på det.

Vi blev enige om prisen, og vi tog det med til Aarhus. Jeg har også allerede arbejdet en del med det af såvel mekanisk som kosmetisk art.

Vi deltog også i Fladtankerløbet i år på den, men efter ca. 10 km blev der problemer med magneten.

Vi gennemførte dog løbet. Magnetten blev siden repareret, og vi deltog i Egeskovløbet her i august.

Jørgen Møller

Det historiske hjørne

Motorcyklen i Danmark 1890-1940

I februar nummeret af bladet omtalte jeg en bog, som jeg af Søren Vestergaard var blevet bedt om at bringe videre til Nimbus Tourings arkiv.

Bogen, der bærer titlen "MOTORCYKLER Maskiner og Sport", udkom på "Folmer Christensens Forlag" i 1946, er egentlig en artikelsamling, redigeret af to af dansk motorcykelhistories helt store personligheder nemlig Mogens H. Damkier og Svend Aage Engstrøm.

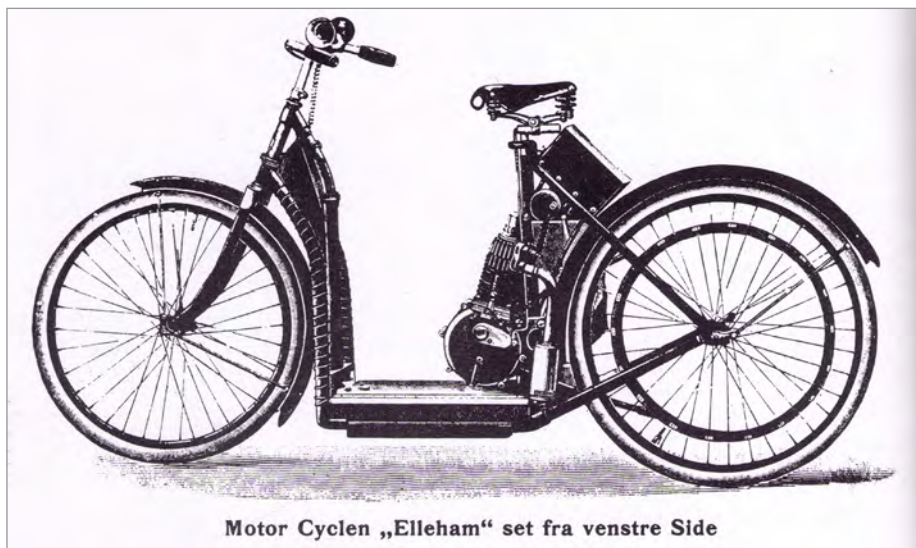
Artiklerne kommer omkring både motorcyklens historie, konstruktion og anvendelse, både i hverdagen og indenfor motorsporten.

I øvrigt fremgår det af et stempel i bogen, at den på et tidspunkt har været en del af Aarhuus Stiftstidendes Bibliotek, så mon ikke der er tale om et anmeldereksemplar, som avisen har fået tilsendt?

Det fremgår også, at den på et tidspunkt har været godt brugt, for der er ganske enkelt klippet adskillige modeltegninger ud af bogen, så selv om der er tale om et ganske pænt og velbevaret eksemplar, er det altså også en lidt "forpjusket" udgave, der nu langt om længe er afleveret til rette vedkommende.

Da jeg læste bogen blev jeg inspireret til denne udgave af "Det historiske hjørne", for bogens første afsnit, der er skrevet af Povl Westphall, omhandler motorcyklens historie (naturligvis kun frem til besættelsen i 1940), og heraf fremgår det, at det var konstruktøren af automobilmotoren, Gottlieb Daimler, der var den første, der eksperimenterede med at sætte en motor på et tohjulet køretøj, det var i 1885.

Selve Daimlers motorcykel, der som det fremgår af billedet, var noget af et skummel, fik ikke i sig selv nogen praktisk betydning.



Men den blev en inspirationskilde til andre konstruktører, der for alvor kom i gang i midten af 1890-erne.

Og det var ikke mindst trehjulede konstruktioner, der banede vejen for de egentlige motorcykler.

Første i Danmark

Den første motorcykel, der blev importeret til Danmark var en Hildebrand & Wolfmüller, og den købte en grosserer Christian Gottschalck i 1893.

Den prøvede blandt andre kronprins Christian (den senere Christian d. X), men på trods af det, var det bestemt ikke sådan, at de første motorcykler skabte nogen form for almindelig begejstring.

Det gik meget langsomt i begyndelsen.

Det var først, da de første danskbyggede maskiner dukkede op, der kom lidt entusiasme, og her var det først og fremmest opfinder Jacob Christian Hansen-Ellehammer, der så tidligt som i 1903 påbegyndte en serieproduktion af sin "Elleham".

Den vakte bestemt berettiget opsigt, også selv om den vel nærmest bedst sammenlignes med en krydsning mellem et overdimensioneret løbehjul og en damecykel med motor. m

Men konstruktionen virkede, og i 1906 kørte motorjournalisten Nervø fra Rådhuspladsen i København til Frederikshavn.

Turen startede på en lørdag og sluttede mandag morgen, og uden nogen form for uheld eller mekaniske problemer, hvilket var lidt af en sensation på den tid.

Første danske motorcykel

Ifølge Povl Westphall præsenterede maskinfabrikant H.C. Frederiksen sin første Anglo-Dane motorcykel i 1904 (ifølge Villy Poulsen "Danske motorcykler" (gl. udgave)) var det nu først i 1909).

Det var en motorcykel, der i langt højere grad lignede de udenlandske forbilleder, og også Anglo-Dane opnåede en vis popularitet.

Men de to var ikke ene på det danske marked, for i det første årti af 1900-tallet, var der rigtig mange, der forsøgte sig som motorcykelkonstruktører, men der var nu ikke så meget af det, der blev præsenteret, der holdt ret meget ud over selve prototyperne.

I de første mange år var motorcykler ganske kostbare at anskaffe, og det var bestemt ikke noget, der blev allemands ejede, de var forbeholdt "de rige".

Så kom verdenskrigen, og det betød (desværre kan man vel næsten sige), at der nu blev arbejdet mere målrettet med motorkøretøjernes tekniske udvikling.

Sådanne tekniske landvindinger ser man altid under alle større krige.

Langkær Hundepension

Langkær hundepension er en moderne hundepension, som opfylder alle de nye krav der stilles til en hundepension. Vi er beliggende ca. 20 min. kørsel fra Billund lufthavn.

Bøllundvej 20
7330 Brande
Telefon: 42 36 66 55
Mail: info@vovseferie.dk



Anglo Dane

Dengang havde de kæmpende hære først og fremmest brug for køretøjer der markerede sig med såvel stabilitet som driftssikkerhed, noget det hidtil havde knebet gevaldigt med.

Nimbus ser lyset

P.A. Fiskers kakkellovnsrør var egentlig også et produkt af verdenskrigen.

Ikke sådan at forstå, at den blev skabt som krigsmateriel, men med verdenskrigen mistede P.A. hele det store Centraleuropæiske eksportmarked for sin støvsuger.

Det var først og fremmest for at holde gang i produktionen, han kastede sig over fabrikation af motorcykler.

Selv om der fra 1919 til 1927 kun blev fremstillet i alt 1252 Nimbus motorcykler ved vi, at "røret" blev en teknisk succes.

Nu var motorcyklerne efterhånden blevet mere almindelige, også som arbejdskøretøjer.

Det var først og fremmest erhverv som arkitekter, landinspektører, læger og dyrlæger, der benyttede motorcyklen erhvervsmæssigt.

Danmark blev et "motorcykelland". Også set med internationale briller hørte bestanden af motorcykler pr. 10.000 indbyggere til i den højere ende, og ikke mindst i Københavnsområdet var der op gennem 1930-erne rigtig mange motorcykler.

Motorsporten havde også dengang stor bevågenhed, og det betød at interessen for motorcykler steg ganske betydeligt.

Samtidig med, at mange småhåndværkere erhvervede sig en motorcykel som arbejdskøretøj, blev det også mere almindeligt, at man anskaffede sig en motorcykel til fritidsbrug.

Selv om P.A. Fisker definitivt havde opgivet at videreføre motorcykelproduktionen, var beslutningen ikke mere endelig, end han sammen med sønnen Anders besluttede at forsøge igen.

Denne gang med udgangspunkt i en motor, som Anders var ophavsmanden til.

Den karakteristiske firecylindrede luftkølede rækkemotor som jo blev kendt under kælenavnet "Humlebie".

Et navn der kom af den firecylindrede motors meget karakteristiske summen.

Fisker & Nielsen var mest kendt som et firma, der satsede på funktionalitet, frem for at ligge under for modestrømninger.

Man forsøgte derfor at imødekomme efterspørgslen af de mere sportsprægede motorcykler, da de i 1937 modificerede Nimbussen ved at forsyne den med hvælvede stempler, oplagt udstødning og fodgearskifte.

Bogen slutter afsnittet om motorcyklens udvikling med udbruddet af Anden Verdenskrig i 1940

Dan Zachariasen



Nimbus "Kakkellovnsrør"



YAMAHA

www.yamaha-aarhus.dk

Bremårevej 13 8520 Lystrup

Tlf.: 8613 1577

Vi har et stort udvalg af ekstraudstyr til dig og din motorcykel

De viste illustrationer af Elleham og Dania er lånt fra Villy Poulsens bog "Danske Motorcykler" udgivet af forlaget Classic 1996, og gengivet med forlagets tilladelse.

Illustrationerne af Daimler motorcyklen og Kakkellovnsrøret er hentet i arkivet.

Turen med børnene fra Fenrishus

Også i år var der en håndfuld af klubbens medlemmer, der den første torsdag i juli måned valgte at bruge et par timer på at køre en lille tur med børnene fra Fenrishus i Hasle.

Det er altid svært for os at fornemme, hvor meget de meget stærkt handicappede børn får ud af turen, men ifølge personalet, der jo kender og fornemmer børnenes reaktioner, er det en stor oplevelse for dem, og set i det lys er det en tradition som jeg håber, vi vil holde fast ved, så længe der er et ønske om at vi kommer.

Det var ellers med en vis usikkerhed, jeg i år mødte op, for da jeg ankom til Fenrishus, var der ikke et "øje" på parkeringspladsen, og jeg plejer jo ikke at være kendt for at være den, der er først på pletten, men det viste sig, at jeg havde udstukket to forskellige mødetider, så alt faldt på plads, og børnene fik den årlige Nimbustur.

Efter turen var der frokost til deltagerne, og så skulle jeg hilse og sige, at frokosten på Fenrishus er i en klasse for sig. En lille skilling til klubkassen blev det da også til!

Dan Zachariassen



UDSALG - UDSALG - UDSALG - UDSALG - UDSALG - UDSAL

Klubben har et lille lager af de oprindelige hvide T-shirts og grå Sweatshirts.

Disse trøjer sælger vi nu på tilbud, og efterfølgende vil det være bestillingsvarer.

T-shirts:

1 stk. str. S, 1 stk.

str. M, 1 stk.

str. XL, 2 stk.

str. XXL, 1 stk.

str. XXXL

sælges til kr. 75,00 (dagspris kr. 110,00)

Sweatshirts:

2 stk. str. L,

1 stk. str. XXL

sælges til kr. 165,00 (dagspris kr. 245,00)

Henvendelse til Per T. Hansen
på tlf. 21 43 73 83

Trøjerne sælges efter først til mølle-princippet, og når der er udsolgt kan der ikke skaffes flere til den pris.



Mindeord

Det var på dagen, hvor juninummeret af bladet skulle afleveres til trykkeren, vi modtog meddelelsen om, at klubbens nestor Carl Johan Albertsen d. 5. juni var afdøet ved døden 91 år gammel.

Albertsen var de seneste år af sit liv bundet til en kørestol, og derfor var han jo også afskåret fra at deltage i klubbens aktiviteter, men medlemsskabet af Aarhus Nimbus Klub betød rigtig meget for Albertsen lige til det sidste, og med hans bortgang mistede vi også en af de virkelig autentiske Nimbuskørere.

Albertsen var murer, og gennem mange år drev han sin lille enmandsforretning fra adressen i Åby med sin elskede Nimbus som det eneste arbejdskøretøj – Så kendt var han i Åby, at han gik under tilnavnet ”Nimbusmureren”, en titel han var stolt af.

Her kan jeg ikke undlade at fortælle om en oplevelse, vi havde tilbage i efteråret 1998. Vi var på daværende tidspunkt ved at forberede den store Nimbusudstilling, vi skulle afholde på Århus Bymuseum i januar/februar 1999.

Det skulle i høj grad være en udstilling, hvor hovedvægten skulle lægges på det kulturhistoriske, og da vi stod og skulle bruge en autentisk ”arbejdsnimbus” var det oplagt at spørge Albertsen, om han ville stille sig til rådighed.

Jeg ringede til ham og forelagde problemet, men blev hurtigt belært om, at det kunne der ikke være tale om, – ”Jeg bruger den”, fastslog Albertsen.

Selv da jeg forklarede, at det jo kun drejede sig om 6 uger i januar og februar, var der tale om en klar afvisning – ”Find en anden, der er nok der står stille hele vinteren, – jeg kører på min hver dag”, – og så var den samtale slut.

Og det udstillede jo kun min naivitet, for selv om Albertsen på det tidspunkt nærmede sig de 80, så var der stadig gang i murerforretningen, og derfor var Nimbusen selvfølgelig helt uundværlig. Derfor er det også rigtigt at fastslå, at Albertsen var en af de helt autentiske Nimbuskørere.

En æra er slut, men Albertsens Nimbus ruller videre helt efter hans ønske, og nu med barnebarnet Martin som ejer, og vore tanker går til ham og Albertsens tre børn, Per, Lone og Erik.

Æret være hans minde!
Dan Zachariassen



Mindeord

Det var med sorg vi har modtaget meddelelsen om, at medlem nr. 166 Vivi Boe Thomsen d. 28. august efter længere tids sygdom er afdøet ved døden.

Vivi, der det meste af sit liv boede i Aarhus, var oprindelig uddannet tilskærer/syerske, men på et tidspunkt valgte hun at skifte spor og uddanne sig til kørerlærer.

I mange år drev hun køreskole i Aarhus med teorilokaler på De Mezasvej og i Fredensgade, indtil hun med sin samlever, Verner, flyttede til Grenå, hvor hun fortsatte sin køreskole. Vivi har kørt motorcykel i mange år, mens selve Nimbusinteressen dog var af lidt nyere dato, men småturene i og omkring Grenå kom til at betyde rigtig meget for hende.

Vivi udtalte i et interview tilbage i 2006 til René Friberg, at hun var glad for medlemsskabet af Aarhus Nimbusklub, selv om den lange afstand fra Grenå, og vel også de skiftende arbejdstider som kørerlærer betød, at det var vanskeligt at deltage i klubbens daglige aktiviteter, men at både hun selv og Verner altid så hen til den årlige tur til åbningen af Tivoli Friheden.

Nu er Vivi Boe ikke mere, og i denne svære tid går vore tanker til Vivis nærmeste.

Æret være hendes minde.
Dan Zachariassen

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
info@nimbus-aarhus.dk



Veteranforsikring Danmark

"Vi sætter pris på sjæl og charme ..."

Præmieeksempler for veteranbiler og motorcykler
fra 1977 eller før:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	560	207
75.000	815	207
125.000	1.005	207
175.000	1.192	207
225.000	1.372	207
275.000	1.571	207
325.000	1.816	207
375.000	2.059	207
400.000	2.178	207
475.000	2.495	207
525.000	2.790	207
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 1.386	kr. 0

Præmieeksempler for klassiske køretøjer fra
1978 til og med 1984:

Dagsværdi	Ansvar + kasko	Ansvar
25.000	1.378	471
75.000	2.007	471
125.000	2.472	471
175.000	2.934	471
225.000	3.375	471
275.000	3.866	471
325.000	4.467	471
375.000	5.065	471
400.000	5.357	471
475.000	6.138	471
525.000	6.862	471
o.s.v.		
Selvrisiko	kr. 4.153	kr. 0

- 25% rabat ved indtegnning af flere veteran- eller klassiske køretøjer.
- Forsikringen omhandler Vejrhjælp i hele policens kørselsperiode, hvis køretøjets alder er mindst 35 år. Kontakt os venligst og hør nærmere om pris og indtegningsregler.

Veteranforsikring Danmark

v/ Ole Højgaard - Trelde Næsvej 227 C - 7000 Fredericia
Tlf. 75 91 21 92 - oh@thistedforsikring.dk
www.veteranforsikringdanmark.dk