

Aarhus



Klub

Juni 2015

20' årgang nr. 80



Aarhus Nimbus Klub

Klublokaler:

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

Hjemmeside:

http://aarhusnimbusklub.dk
e-mail: henriklahn@stofanet.dk
Girokonto: 0084 98 08 38

Formand og kontakt:

Henrik Lahn Hansen,
Klokkebakken 8, 8210 Aarhus V
Tlf: 86 75 20 23
e-mail: henriklahn@stofanet.dk

Næstformand og hjemmeside:

Sune Nielsen
Tandervej 35, 8320 Mårslet
Tlf. 61 63 12 09
e-mail: 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

Sekretær og mødereferater:

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

Arrangementer, aktivitetskalender og selskabskørsel:

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

Arrangementer og aktivitetskalender:

Jørgen Mogensen, Astrupvej 17,
Mesballe, 8550 Ryomgård.
Tlf: 86 39 49 87.
e-mail: mesballerne@hotmail.com

Ad-hoc opgaver:

Jacob Jensen, Hørninggårdsvej 12,
8362 Hørning. e-mail:
jensenjacobsen@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: Statoil Slet, Chr. X's Vej 253

Redaktøren har ordet.

Kære Nimbusvenner.

Er det ikke forunderligt, nu sidder du igen med et blad i hånden (eller på skærmen), og vi har endnu engang forsøgt at lave et (forhåbentlig), spændende og vedkommende blad.

Om det lykkedes for os må du bedømme, men hvis det ikke lykkedes helt, må vi trøste os med, at ingen kan være forpligtet ud over egne evner.

Du vil denne gang bemærke, at "Hvem er vi" – eller "Stafetten" ikke er med, og det er ellers noget, der har været et fast indslag i bladet i rigtig mange år.

Faktisk var det Brian, der dengang han var redaktør, fik ideen til en serie, hvor vi på skift præsenterede hinanden, sådan at den der var blevet præsenteret i et nummer, lavede en ny præsentation af et andet medlem i det næste nummer, dog med det lille forbehold, at man kunne få hjælp til skriveprocessen, hvis man ikke var rigtig tryk ved selv at sætte sig til tasterne.

Siden Brian satte gang i "Hvem er vi" er der rigtig mange klubmedlemmer, der er portrætteret her i bladet. Vi har faktisk ret godt styr på hvem der har været med, og det er ret spændende, at løbe listen igennem.

Desværre er det også lidt vedmodigt, for man støder jo på kammerater, der ikke er her mere, men sådan må det jo være.

Den omfattende liste, er også begrundelsen for, at vi holder en pause, for selv om der stadig er enkelte, der ikke har været med, kan det efterhånden være lidt svært at finde "nye" kandidater.

Sidder du derude, og gerne vil præsenteres i "Hvem er vi", er du meget velkommen til at give mig et kald – serien kan til en hver tid genoptages, men ellers vil vi se os om efter andet stof.

Det kunne måske være "Sommerens bedste Nimbushistorie", som vi præmierer med to gode flasker rødvin. Historien skal handle om Nimbus. Den må meget gerne være morsom, og så skal den selvfølgelig sandfærdig, selv om vi anerkender, at overdrivelse fremmer forståelsen. Indsend senest 15. august – gerne med et foto.

God sommer til jer alle

Dan Zachariassen.

Ansvarshavende redaktør:

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

Bladteknik og layout:

Brian Sørensen
Lyngsiesvej 8B 8210 Aarhus V.
Tlf. 21757479 e-mail: bah@stofanet.dk

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

Eftertryk tilladt med kildeangivelse

Formanden har ordet.

Så kom sæsonen for alvor i gang med åbningen af Tivoli Friheden. Vejret de foregående dage lagde ikke op til en god start, men på selve dagen den 2. april fik vi fint vejr. Det fik helt sikkert flere til at møde op og med 57 cyklere var vi da også flere end sidst. Hele dagen forløb som den skulle uden problemer, herligt.

Besøg af IDA

Den 8. april var der pigeaften og samme aften var IDA (Ingeniørforeningen) også blevet indbudt til en aften sammen med os. Med ingeniørforeningens 20 tilmeldte foruden vores egne 27 medlemmer blev der temmelig pakket i lokalerne. Knud havde lavet et lille power point show med en fortælling om Nimbussens historie. Den viste sig at gå ret langt tilbage i tiden, længere end de fleste vist lige vidste (den med Jelling stenen var i hvert fald god). Sune tog sig af værkstedet og forklarede velvilligt alle interesserede om tekniske spørgsmål. Der var stor interesse for det, vi går og laver og specielt for det tekniske i Nimbusserne. En stor tak til Dan for den rigtige gode kage, mums! En rigtig god og hyggelig aften. Førstehjælpskursus

På generalforsamlingen diskuterede vi hjerterestarter og førstehjælp i hjertelungeredning. Ud fra interessen blev der efterfølgende arrangeret to førstehjælpskurser i hjerte-lungeredning. Desværre var der ikke tilmeldinger nok til to, men kun til et kursus. Kurset levede ellers op til alles tilfredshed takket være Otto, som virkelig havde styr på, hvordan den skulle skæres. Lad os se, om der ikke kunne blive tilslutning til en aften mere med førstehjælp på et senere tidspunkt.

Sommer

Første halvår er ved at være gået. Trods knapt så godt vejr som sidste år, møder I stadig op til Nimbuskørsel. Lidt flere ville ikke være dårligt, men stadig en fin tilslutning

Sommerferien ligger ikke ret langt forude, men det er ikke ensbetydende med, at klubben ligger stille. Der er stadig mulighed for at få brændt lidt benzin af sammen med vennerne i klubben på nogle fællesture.

Til sidst ønskes alle medlemmer og deres familie en rigtig god sommerferie og til dem der skal deltage i det årlige DNT træf i Ry, ønsker vi en rigtig god tur.

Vi ses!

Henrik

Forside.

Et par fiske fyre, engang i 60'erne, på en lejet Nimbus. (som i hverdagen fungerede som skolecykel)

Lokalitet: et sted i Mårslet

Fotograf: Ukendt

Den "gamle" post

Ejner møder Brian.

Tekst: Dan Zachariassen.

Foto: Gamle snapshots samt Dan Zachariassen.

Hanna Frühstück, der jo har haft sit virke indenfor ældreomsorgen og har arbejdet med demens, har mange gange talt for, at vore Nimbusser er rigtig gode til at fange de "gamle drenges" interesse, og hun har, som vi ved, flere gange arrangeret møder mellem Nimbusserne og de "gamle drenge", der kommer på kommunens lokalcentre.

Sådan var det da også, da hun for nogen tid siden var inviteret til at afholde en oplysningsdag på Skæring Lokalcenter, og hvor hun havde bedt Brian om at møde op med Nimbusseren.

Det blev som altid, når vi deltager i sådanne arrangementer, til nogle ture med både personale og brugere.

Mødet med Ejner

Pludselig kom Ejner Nielsen – en 82 årig bruger af centeret. Han pegede på Brians Nimbus og sagde, at sådan en havde han kørt på, da han som ung var ansat ved postvæsnet.

Det blev efterfølgende til en lang snak over kaffen, hvor Brian efterlyste gamle billeder, og Ejner mente da nok, at der måske var lidt at hente i de gamle familiealbums.

Søndag eftermiddag d. 17. maj inviterede vi os selv til en hyggesnak i det lille hus i Egå, hvor Ejner bor sammen med sin kone, og det blev til en lang snak mellem Brian og Ejner om Nimbusser i almindelighed og om Ejners liv i særdeleshed.

Selv om Ejner har boet og virket i Aarhus det meste af sit liv, stammer han oprindeligt fra Haderslev, hvor faderen var møbelsnedker, desværre i en tid, hvor det var meget småt med arbejde, så for at få noget at rive i flyttede familien til Nakskov, hvor der var arbejde at få på værflet.

Herfra gik turen til Aarhus, hvor faderen fik arbejde som værkfører på et mindre bådværft.

Her reparerede man blandt andet tyske motortorpedobåde, og de havde brug for en værkfører, der mestrede det tyske sprog, og det var lige noget for en sønderjyde som Ejners far.

Bådværftet er for længst nedlagt, men da Ejner forklarede, hvor det lå, kunne Brian, der jo kender Aarhus Havn bedre end sin egen bukselom-

me, fortælle, at resterne af slæbestedet faktisk endnu kan findes på stedet.

Ejner blev telegrafbud.

På den måde blev Ejner aarhusianer, og da han kom ud af skolen søgte han ind til Det Kongelige Danske Post & Telegrafvæsen.

Her kunne drenge mellem 15 og 18 år nemlig få ansættelse som telegrafbude – et godt fast job til en ung mand og et direkte springbræt til en senere ansættelse som postbud.

Der var selvfølgelig telefonen, men når man dengang skulle kommunikere skriftligt, var telegrammet det hurtigste, man kunne byde på.

Hvis man skulle sende en skriftlig besked, henvendte man sig til en telegrafstation, og bestilte et telegram, der så blev sendt elektrisk fra en sender til en modtager, der så printede beskeden ud på en lang papirstrimmel, der blev klippet i stykker og klæbet på telegrammet, som efterfølgende behørigt blev forseglet med en rød label.

Herefter var det så Ejner og de andre telegrafbudes opgave hurtigt og sikkert at bringe telegrammet ud til modtageren.

Underligt at tænke på, at det trods alt ikke er så forfærdelig længe siden, – i dag sender vi lange e-mails Jordan rundt på sekunder!

Ejner var glad for jobbet som telegrafbud. Det var spændende og afvekslende, blandt andet var en af de store opgaver at køre med telegrammer til de skibe, der lå i Aarhus Havn. Her foregik en stor del af kommunikationen til skibene via telegrammer.

Også på konfirmationssøndagene var der gang i den. Her blev telegrammerne nærmest leveret i bundter, og mon ikke drikkepenge var ekstra gode på disse festdage.

Selv om der ikke mere bliver leveret telegrammer ved døren af uniformerede bude, har betegnelsen dog overlevet. Telegrammet til konfirmanden lever stadig i bedste velgående!

Kassetømmer.

Tiden som telegrafbud førte som planlagt Ejner videre til en titel som postbud eller rettere som kassetømmer. For det var det, han blev – Postvæsnets "cowboys"-, der tre til fire gange dagligt drønedede afsted på deres gule Nimbusser for at tømme postkasserne.

Drøne afsted er måske for meget sagt, for Ejner husker ganske tydeligt, at der i høj grad var grænser for, hvor hurtigt de kunne køre. Postvæsnet havde nemlig plomberet motorerne for at sænke farten.

Fakta:

Det er ganske rigtigt, at postvæsnets Nimbusser var forsynet med en form for "plombe", en lille metalplade, der blev anbragt mellem karburatoren og indsugningsmanifoldet, og som reducerede indtaget af brændstof. Der ligger flere af disse "plomber" på Nimbus Museet i Horsens.

Ejner fortæller også, at det ind imellem lykkedes budene at fjerne disse plomber, og det gav så i en begrænset periode, indtil "forbrydelsen" blev afsløret, lidt mere fart til turen.

Han fortæller også begejstret om hvordan de øvede sig i at køre med den hævede sidevogn op over fortove og rundkørsler.



Ejner, foran Hotel Ansgar, som telegrafbud.

Værnepligten.

Men alt får som bekendt en ende, og det fik det også for Ejner, selv om det egentlig kun var planlagt til at skulle være en midlertidig en af slagsen. Han havde et udestående med forsvaret.

Værnepligten kaldte.

Soldatertiden kom til at vare lidt længere end oprindeligt planlagt, for Ejner kom på korporalskole, og det gav nogle ekstra måneders tjenestetid.

Ejner hørte ikke til de soldater (dem er

der ellers rigtig mange af), der kørte Nimbus ved militæret. Det blev faktisk kun til en gang, hvor han og et par kammerater på vej hjem fra skydebanen snød sig til at blive foreviget på en "herreløs" Nimbus, der var efterladt i Frøslevlejren.



Som ansat i postvæsnet stod Nimbusen og ventede på Ejner, da hans mellemværende med forsvaret var overstået, og han genoptog sin tjans som kassetømmer i Aarhus.

Indimellem tog han også en tårn som motoriseret telegrafbud, da udbringningen af telegrammer til yderområderne blev foretaget på solo Nimbusser.

Så skulle alting vel egentlig være så godt, og det var de da også lige til den dag, hvor han modtog en genindkaldelse til forsvaret. Der var kommet et nyt våbensystem, og som korporal i mobiliseringsstyrken, skulle Ejner oplæres i de nye våben.

Fakta:

Dengang bestod forsvaret dels af uddannelsesstyrken (rekrutterne) og dels de færdiguddannede soldater – dækningsstyrken, men så var der jo også de mange tusinde hjemsendte soldater, der havde mødebefaling til at skulle møde i tilfælde af mobilisering. Den del af forsvaret var det, man kaldte for mobiliseringsstyrken.

Militærnægter.

Den genindkaldelse var Ejner bestemt ikke tilfreds med. Faktisk var han så utilfreds, at han meddelte forsvaret, at han ikke agtede at møde frem.

Svaret hertil var, at så ville han blive betragtet som militærnægter, og at han så måtte påregne at blive sendt til militærnægterlejren i Kompedal, hvor han ville blive sendt ud for at hakke roer. Det nægtede Ejner også, og det betød, at han så skulle en tur i fængsel.

Han var selvfølgelig godt klar over, at det her ville skabe problemer i for-

hold til ansættelsen i Det Kongelige Danske Post & Telegrafvæsen. Som tjenestemand kunne man ikke være en straffet person, og derfor bad han da også om foretræde for postmesteren.

Da han stod overfor mester, der sad bag sit kæmpestore skrivebord, i korrekt retstilling og med kasketten under armen, forklarede han, at han havde en kammerat, der var emigreret til New Zealand, og han ville egentlig gerne have et halvt års orlov, så han kunne komme en tur derover for at besøge ham.

Det er rigtigt, at han havde en kammerat, der var emigreret til New Zealand, og han ville egentlig også gerne derover for at besøge ham, men da han stod der og



fremførte sin anmodning, besluttede han alligevel, at lægge kortene på bordet, og han indrømmede så, at han altså også lige skulle en tur ind bag tremmer.

Det fik i den grad postmesteren til at løfte øjenbrynene helt op til hårgården, og Ejner fik i utvetydige vendinger besked på, at nu, havde han bare at få sit mellemværende med forsvaret bragt ud af verden, og når det var gjort, kunne han vende tilbage til tjenesten ved postvæsnet.

Ejner havde imidlertid taget sin beslutning. Han havde efter sin egen opfattelse været soldat nok, og det lod han mester vide, mens han kylede sin kasket hen ad det store skrivebord, og det var jo lige så godt som at skrive under på sin egen afskedsansøgning.

Nye tider

Ejner havde imidlertid taget sin be-

slutning. Han havde efter sin egen opfattelse været soldat nok, og det lod han mester vide, mens han kylede sin kasket hen ad det store skrivebord, og det var jo lige så godt som at skrive under på sin egen afskedsansøgning.

Nu stod Ejner uden arbejde, så turen til New Zealand blev selvsagt ikke til noget. I stedet måtte han finde på noget at rive i, og det betød, at han begyndte at arbejde som klunser.

Han handlede med alt muligt lige fra gammelt jern og metaller til træskosåler, der var standset ud af gamle kasserede bildæk, og det gik faktisk ret godt.

Helt uden Nimbus var han heller ikke, for han anskaffede sig en Nimbus til privat kørsel, og den benyttede han indtil hustruen gjorde

vrøvl over, at hun fik for meget vind i ansigtet. Så blev den solgt og erstattet af en Vespa scooter med sidevogn.

–Kan man nu forstå det? Ejner havde en ven der drev et lille firma som

Lillebil vognmand.

Fakta:

Begrebet Lillebil stammer helt tilbage til 1920. Det opstod som et alternativ til taxaer.

Taxakørsel krævede autorisation fra kommunen, og det var de enkelte kommunalbestyrelser, der bestemte, hvor mange taxaer man skulle have i den enkelte kommune.

Lillebiler derimod var et frit erhverv, og enhver kunne lave en lillebilcentral og det betød, at der fra først i 1920-erne og frem til 1973 fandtes et hav af lillebilcentraler. Lillebiler måtte ikke søge hyre på gaderne og slet ikke på de autoriserede pladser, som tilhørte taxa. De skulle hver gang efter en endt tur køre tilbage til deres hjemsted, og derfra kunne de så få en ny hyre.

Det var Hyrevognsloven fra 1973, der endelig afskaffede skillelinjen

mellem taxa og lillebil. Fra da af var alle hyrevogne, og i dag er der kun den forskel, at begrebet taxa er et beskyttet navn og taxi er den internationale betegnelse for en hyrevogn.

Aarhus Minitaxi

Det var netop muligheden for at nedsætte sig som lillebilvognmand, der havde fået vennen til at planlægge et alternativ til Århus Taxa. Han ville etablere et alternativt selskab, hvor vognmændene med små familiebiler, bl.a. Renault og Simca, kunne tilbyde de aarhusianske kunder ture til lave faste priser.

Hvis man kunne tage til takke med de trange forhold i de små biler, kunne man blive fragtet indenfor bygrænsen for 3 kroner, mens man for de lidt længere ture i oplandet måtte slippe en flad femmer.

Fakta:

Det var tilbage i 1965 Aarhus Minitaxi, blev stiftet som et alternativ til Aarhus Taxa. I folkemunde hed det 1647 eller 86 16 47 00, og selskabet eksisterer stadig - i dag under navnet "Dantaxi".

Vennen spurgte Ejner, om ikke han ville være med, og fristelsen var for stor, og med faderen i ryggen kørte han i banken og lånte penge til sin første hyrevogn, en Simca 1200, og der lagde han grunden til et langt liv som taxivognmand. Faktisk blev han ved med at køre taxi indtil han for 4 år siden i en alder af 78 år havde frikørt sin sidste hyrevogn.

Således gengivet efter Ejner Nielsens oplæg. Søndag d. 17. maj 2015.



Dan Z og BS blev taget god imod, hos Ejner Nielsen i Egaa.



Det historiske hjørne.

Tekst og foto: Dan Zachariassen

Da jeg pinselørdag havde en vagt på Nimbus Museet i Horsens, kom der en dame ind ad døren og sagde, at hun havde lovet en nabo at aflevere en gave til museet.

Der kommer faktisk jævnligt folk med forskellige effekter, og det er altid spændende at se, hvad de kommer med.

Denne gang var det et frihedskæmperarmbind og et legitimationskort fra modstandsbevægelsen i Aarhus.

Det særlige ved dette armbind er, at det ud over et zinkskjold præget med de tre kronede løver og ni hjerter er lysebrunt med to røde bånd og ikke som det armbind, man ellers kender, som er blå med to røde og et hvidt bånd (britisk inspireret), og som oprindeligt var tiltænkt de militære ventegrupper, der skulle træde i funktion efter besættelsens ophør.

Jeg må indrømme, at jeg blev en smule forfjamsket, for det var jo ikke ligefrem Nimbus-effekter, og jeg spurgte da også, om ikke det i stedet skulle afleveres på Industrimuseet, selv om det heller ikke her ville være en oplagt gave.

Nej, – det skulle afleveres på Nimbus-museet, og jeg tog da også pænt imod gaven, og fik, som vi jo skal, navn og adresse på giveren.

Nu ved vi jo godt, at hvis man er tilstrækkeligt nørdet, så gemmer der sig stort set altid en Nimbus-historie i alting, og efter at have forhørt mig lidt rundt om, og også "Googlet rundt på nettet", fandt jeg også lidt af en Nimbus-historie i dette armbind.

Først skal vi lige have fundet en forklaring på, hvorfor Aarhus armbindet så

anderledes ud end de armbind, der blev brugt alle andre steder, og den forklaring havde Knud Jørgensen.

Så vidt han erindrede var det oprindelig Egon Petersen, der jo var lidt af en ekspert i modstandskampen i Aarhus, der havde fortalt historien.

Da afslutningen på besættelsen nærmede sig, gjorde modstandsfolkene sig klar til at "overtage" vitale samfunksfunktioner, og for at de kunne optræde synligt, fik de udleveret armbind, som de skulle bære i det offentlige rum.

I Aarhus fik man imidlertid opsnappet en oplysning om, at en gruppe HIPO-folk (Hilfspolizei (hjelpepoliti) et dansk uniformeret politikorps, der fungerede som tysk hjelpepoliti i 1944-45), havde anskaffet sig tilsvarende armbind, og da man bestemt ikke havde lyst til at have HIPO-folkene til at skjule sig bag falske identiteter, fik man i huj og hast fremstillet disse brune armbind, der blev lavet af alt, hvad man nu kunne fremskaffe i den vareknappe tid. Det kunne være alt fra melsække til skindrester.

Modstandsfolkene kendte i hvert fald til en vis grad hinanden, men når det alligevel var vigtigt, at de kunne identificeres på armbindene, var det fordi, at ud over modstandsfolkene så dukkede også de militære ventegrupper op, og dem var der jo ikke nogen, der kendte i forvejen.

Disse militære ventegrupper blev bevæbnet med et antal rifler og også gerne et par civile Nimbusmotorcykler, der i de sidste besættelsesdage var blevet gjort køreklare. De havde været "opklodset" under besættelsen, og de blev benyttet til lejligheden uden nummerplader, men det var der næppe problemer med i disse hektiske dage.

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

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



Sådan kom vi til sidst frem til sammenhængen med Nimbus. Det er godt nok en spinkel sammenhæng, men den er der da i det mindste.



Rask MC Lakering
www.raskmc.dk
 Tlf 86 56 06 76
 E-mail harry@raskmc.dk

Lakering af MC - Nye og Klassiske

25 års Erfaring

Special Lakering efter Opgave

Rep af Mckåber - Alle Plasttyper

Adskildelse og Samling af Komplet MC

Kun Topkvalitet

Mindeord – Per Rønnow.

Dagen efter, at februarudgaven af bladet var afleveret til trykkeriet, modtog vi den triste nyhed, at medlem nr. 33, Per Rønnow, stille var sovet ind på Hospice Søholm, hvor han tilbragte de sidste uger af sit liv.

Det var ikke overraskende for os, at vi fik meddelelsen om, at Per var gået bort, for vi havde jo fulgt med i hans kamp mod den uheldelige sygdom, der havde ramt ham, og som han til sidst måtte kapitulere over for.

Per var et af de medlemmer, som de fleste i klubben nok vidste, hvem var, men som kun få kendte rigtig godt, for han har kun været i True en enkelt eller to gange i alle de år, han har været medlem, og han deltog aldrig i en køretur, men han har gennem mange år været en særdeles kompetent mødeleder på vore generalforsamlinger.

Per Rønnow var uddannet advokat, og det var naturligvis på den baggrund han ledede vore generalforsamlinger så professionelt.

Ofte er det sådan i foreningsdanmark, at man godt kan finde på lige at "bøje" vedtægterne en lille smule, når der afholdes generalforsamlinger. Men den slags skete aldrig med Per som dirigent. Klubbens vedtægter skulle tages alvorligt, og det betød, at der ind imellem var episoder, hvor enkelte gav udtryk for, at han kunne virke lidt "kantet". Det var han nu ikke, men han var principfast. Der skulle være orden i tingene, og den indstilling prægede i høj grad Pers liv.

Selv om Per ikke kom meget i klubben, fulgte han alligevel aktivt med i alt, hvad der foregik, og han har utallige gange reageret med en mail, når han har følt et behov for at kommentere f.eks. et nyhedsbrev eller en artikel i bladet.

Han har i øvrigt også ved flere lejligheder bistået bestyrelsen, hvis der her været problemer af juridisk karakter, der skulle løses, ligesom han også har været os behjælpelig med udarbejdelse af vore vedtægter og senere vedtægtsændringer.

Hans interesse for klubben kunne man også se i den store samling af fint ordnede papirer om Aarhus Nimbus Klub, han efterlod sig.

For mange år siden spøjte vi med, at medlemmerne i Aarhus Nimbus Klub kunne deles op i fire hoved kategorier: bikereren, oliefingeren, perfektionisten og endelig samleren, og der er ingen tvivl om, at Per tilhørte gruppen af samlere.

Han samlede på alt – ikke mindst, alt hvad der kunne bevæge sig afsted på gummihjul. Vi oplevede det jo for år tilbage, hvor vi besøgte ham på den ejendom, han ejede i Oldrup. Det var overvældende, og ud over alle køretøjerne samlede han også på alt muligt andet.

Nu kunne man måske få det indtryk, at sådan en samlergen ville medføre en masse roderi, men sådan var det slet ikke, for godt nok var Per stor-samler af alt muligt, men han var også en perfektionist, der i alle facetter af livet var præget af stor ordentlighed.

Per var allerede mærket af sin sygdom, da han for et par år siden giftede sig med sin kæreste Ulla, men han havde en fast tro på, at han nok skulle klare sygdommen.

Det blev et meget smukt bryllup, og det glædede Per meget, da en lille gruppe af klubbens medlemmer mødte frem med Nimbusserne ved Skannerup Kirke.

Vore tanker går til Ulla og til Pers to piger, der har mistet en kærlig mand og far. Æret være hans minde.

Dan Zachariassen



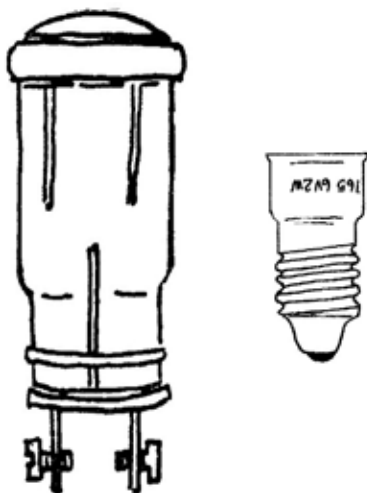
Fortsat fra sidste nr....

Vedligehold dit elektriske system

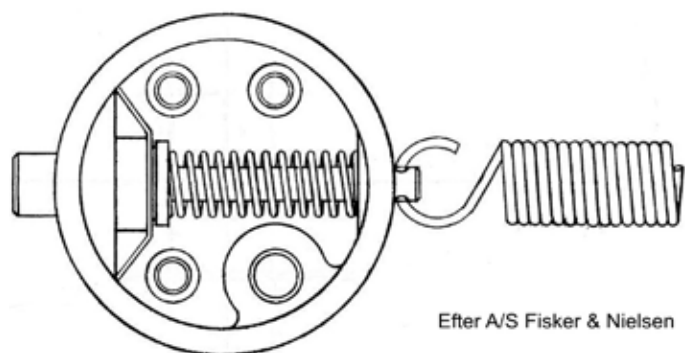
Af Sune Nielsen og Knud Jørgensen

Den ladelampe, der er monteret i styret, kræver ingen anden vedligeholdelse end en rengøring af de steder, hvor der er monteret ledninger.

Hvis ladelampen er meget sortsværtet, er det tegn på overspænding. Lampen springer snart og spændingsproblemet skal løses. Se herom i en senere artikel.



Stoplyskontakten er placeret, hvor den er udsat for fugt og snavs, og derfor er det tit et sted, hvor der er stort spændingstab eller direkte kortslutning. At det så samtidig betyder svigtende baglys og stoplys gør det direkte farligt.



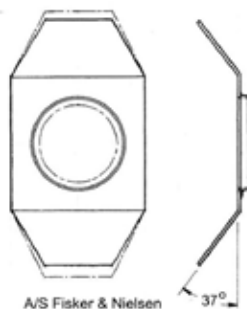
Vedligeholdelse:

Husk først at afbryde stelforbindelsen. Hægt trækfjederen af tværpinden gennem bremsepedalen, skru alle forbindelser af kontakthuset og afmonter det.

Skil hele stoplyskontakten ad, når du har noteret dig, hvordan det ser ud i samlet tilstand. Tag evt. et foto.

Kontaktfjederen af messingblik skal renses for belægninger og det samme gælder det udvendige af de to gevindbøsninger, som fjederen skal danne kontakt imellem, når bremsen aktiveres.

Nogle gange er det også nødvendigt at justere kontaktfjederens to bukninger. Hvis fjederen har været varm på grund af kortslutning har den lettere ved at miste sin fjederevne, og en kontaktfjeder af udglødet messing-blik kan du lige så godt kassere med det samme! Den kan du justere på lige så tit, det skal være. Den vil, hver gang den bruges, blive bukket sammen



Nogen viger tilbage for at gå i gang med eftersyn og vedligeholdelse af det elektriske system på Nimbus..

Det er en skam, for det er ikke så svært, som de bilder sig ind, og det er af meget stor betydning for tilfredsstillende kørsel.

I en række artikler, hvoraf dette er nummer to, vil vi hér i bladet systematisk gennemgå det elektriske system trin for trin og beskrive, hvad du selv kan gøre og hvad du måske skal bede om hjælp til eller lade fagfolk tage sig af.

Lys

At se og at blive set. Det er den vigtigste trafiksikkerhedsregel. Og det kan faktisk godt lade sig gøre at have det nødvendige lys på en Nimbus.

Ved eftersyn og vedligeholdelse af lys er en prøvelampe god at have ved hånden. En prøvelampe kan man selv lave, men den kan også købes billigt i en tilbehørsbutik.

Prøvelampen skal altid (når den altså er i brug!) have forbindelse til stel ved hjælp af det »krokodillænæb«, der er på ledningen.



Forlygten skal naturligvis have et glas, der er rent og på indersiden også tørt. Dernæst skal den have en parabol, også kaldet en reflektor, som ikke er anløben eller har mistet sin belægning.

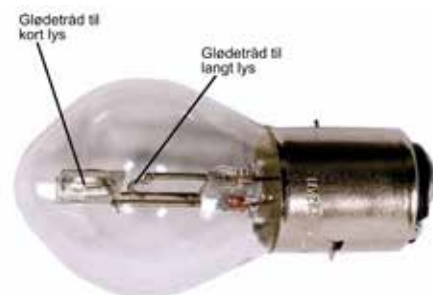
Dette har jo ikke noget med det elektriske anlæg at gøre, men har alligevel betydning for lysets styrke.

Forlyslampen, som tit også kaldes en pære, er normalt forsynet med to glødetråde. Den ene tråd sidder på tværs og den anden på langs og er afskærmet, og den første glødetråd er til det lange lys, og den afskærmede tråd er til nærlyset.

Ved kørsel med både 6 og 12 volt anlæg er en forlyslampe med styrken 35/35 W passende.

En lampe med 45/45 W giver mere lys, men belaster det elektriske anlæg lidt mere end godt er.

En lampe med 25/25 W giver for lidt lys til at køre med i mørke, men ses udmærket af andre ved dagslys



Andre lampetyper er under udvikling, så de kan monteres i en forlygte til Nimbus. Der er tale om halogenlys med større styrke og samme forbrug, og snart vil også LED-lys med et meget synligt lys og et kun beskedent forbrug blive tilgængeligt. Om der så også er udviklet LED-lys, der giver tilfredsstillende kørellys, er endnu usikkert.

Positionslyslampen er det samme som parkeringslyslampen. Det er nok kun i forbindelse med ufrivilligt stop i mørke, at det er aktuelt med en lampe på kun 4W.

Til gengæld findes der en anden anvendelse for denne lampe. I den samme 9,5 mm sokkel er det muligt i stedet at montere en 20W halogenlampe. Den giver tilstrækkeligt lys til, at det ved dagslys fungerer fint som kørellys, og derved aflaster man det elektriske system med hele 15W.

Husk at tørre lampens glas af med en spritklud, når den er monteret.

Vedligeholdelse:

Hvis den ene glødetråd i en forlyslampe er brændt over (sprunget), skal lampen skiftes. Hvis det sker meget tit, er der grund til at undersøge, om der er for høj en spænding på anlægget (herom i artikel 3), eller om der er dårlige stelforbindelser. Særligt stelforbindelsen fra relæ til stel har betydning hér.

Stelledningen i forlygtehuset går til den sokkel, som lamperne er monteret i. Men denne ledning danner kun stelforbindelse til selve lygtehuset. Med nymalet lygtehus og forgaffel er det ikke sikkert, at der er ordentlig stelforbindelse. Og principielt kan forgaffelen, der jo er lejret i kronrøret med 48 fedtsmurte stålkugler, have for dårlig metallisk kontakt til selve stedet. Træk derfor en stelledning fra lampesoklen gennem hullet i lygtehuset bagud til stedet. Eller endnu bedre - helt tilbage til minus på batteriet.

I de ledningsnet, man kan købe færdige, klar til montering, findes denne ekstra ledning allerede.

Speedometerlampen kan være placeret i forlygtehuset, hvis speedometret er indbygget heri. Men ellers er speedometerlampen monteret i en sokkel i speedometerhuset. Undtagelsen er Nimbus før nr. 2551, hvor speedometerlampen er placeret på en bøjle mellem amperemeter og speedometer.

Hvis lampen ikke virker, er det enten fordi glødetråden er brændt over (sprunget), eller fordi der ikke er stelforbindelse.

Baglygten er Nimbusfabrikkens egen konstruktion. Nogle udskifter den med et mere lysstærkt fabrikat. Men i det følgende går vi ud fra den originale baglygte til Nimbus.



I baglygten er der to lamper, en baglyslampe og en stoplyslampe, som retteligt burde hedde en bremselyslampe. De er placeret bag en rød, gennemskinnelig refleksskive, mærket J.R.U. 129 eller J.R.U. 131.

Den ældre celluloidskive, der er delt i et rødt og et gult felt, er strengt taget ikke lovlig i dag. Den skal under alle omstændigheder suppleres med en rund, rød refleks med en diameter på ca. 65 mm.

Mens forlygten både tjener til at se med og blive set, er baglygtens lys alene beregnet på at blive set!

Baglyslampen er placeret nederst. Den er på 5W og ses gennem den røde refleksskive, samtidig med, at den oplyser nummerpladen gennem en klar skive nederst i lygtehuset.

Stoplys-/bremselyslampen er placeret øverst. Den er på 15W og ses dermed tydeligt kraftigere end baglyslampen. Lyset fra de to lamper adskilles ved en indsat tværplade af aluminium.

Vedligeholdelse:

Begge lamper i baglygten er monteret i en sokkel, der udgøres af en tværvæg i aluminiumshuset. Kun det tryk, som kontaktfjedrene giver på lamperne sikrer deres stelforbindelse. Hér er virkeligt et sted, som kræver regelmæssige eftersyn. Giv hver af lamperne et tryk og drej samtidig lidt frem og tilbage på den. Hvis der er belægninger, tages lamperne helt ud, og både kontaktfjedre og lamper afrenses omhyggeligt. Kontroller med en prøvelampe. Hvis en lampe sidder løst i sin sokkel, er det klogt at kile den fast med en lille stump mes-singblik eller lignende. Men kil den ikke bedre fast, end at den kan rokkes fri ved næste eftersyn!

Stelforbindelsen til baglygtehuset er afhængig af bagskærmens ophængning. Hvis alt er nymalet, vil der normalt slet ikke være nogen stelforbindelse. Det er derfor klogt - på tilsvarende måde som ved forlygten - at trække en stelforbindelse direkte til minus på batteriet eller i hvert tilfælde til et sted med absolut sikker stelforbindelse.

Der er ikke i baglygtehuset nogen form for parabol. Det grå aluminium kaster ikke meget genskin fra sig. Men det kan man råde bod på. Det nemmeste er at lægge lidt aluminiumsfolie ("sølvpapir") ind bag lamperne. Det behøver ikke at være fint og glat for at virke udmærket. En anden mulighed er at "låne" og ombygge et par reflektorer fra battericykellygter, så de kan placeres bag hver af lamperne.

En baglygteindsats med LED-lys, specielt beregnet til Nimbus' baglygte og 6 volt anlæg, løser de fleste problemer, både med lysstyrke og stabilitet.

Sidevognslampen er placeret i en sidevognslygte, placeret på sidevognsskærmen, så den kan ses både fremad (hvidt lys) og bagud (rødt lys). Der findes andre udførelser end Ermax. Men i princippet skal sidevognslampen være på 5W, så den kan ses på 300 m afstand.

Hvis der er kapacitet til det, er en 10W lampe bedre. Det hvide lys fremad og det røde lys bagud skal være 65 mm i diameter. Det røde lys bagud kan samtidig være en refleks som på Ermax, mærket U.R.U. 130 (der skulle egentlig have stået J.R.U.!)

Hvis det røde glas ikke har refleks, skal der være monteret en cirkelrund, rød refleks med min. 65 mm i diameter bagest på sidevognsskærmen



Moto Mundo

Søren Vestergaard

Allingvej 3, VesterAlling
DK - 8963 Auning

Tlf: +45 4014 2125

Fax: +45 8649 2224

Email: soren@moto-mundo.dk

www.moto-mundo.dk

- bike tours



Vedligeholdelse:

Der er lang vej til sidevognslampen fra stoplyskontakten, hvor udtaget til sidevognslyset findes. Ledningen skal hæftes omhyggeligt til sidevognsstellet, og særlig sidevognslygtens montering på skærmen er udsat for snavs og fugt, der nemt skaber overgang i systemet. Regelmæssige eftersyn med rengøring af lampe og lam-pesokkel for fugt og belægninger er nødvendig. Tjek før samling med prøvelampen. Men også stelforbindelsen kan svigte. Nylakerede dele betyder måske, at der ikke er metallisk kontakt mellem sidevogn og motorcykelstel. Og selv om der er dét, kan stelforbindelsen til sidevognsskærmen svigte. Træk evt. en stelledning fra sidevognslampens sokkel til motorcyklens stel.

Lyd

Hornet er en del af "motorkøretøjets signal og tegngivningsapparat", og det skal selvfølgelig virke.

Hvis hornet ikke virker? Begynd med at undersøge, om der er spænding frem til hornet.

Nøglen skal være drejet til "LYS", ikke helt om til tænding. Brug en prøvelampe, der er forbundet til stel og sæt den først på den ene terminal (kontakt) på hornet og derefter på den anden.

Hvis prøvelampen lyser begge steder: Hornet er sandsynligvis i orden, og fejlen skal findes i hornkontakten.

Hvis prøvelampen lyser ved det ene sted, men ikke ved det andet: Der



sandsynligvis belægning på kontakterne inde i hornet. Adskil hornet og rens kontaktstedet, indtil der er kontakt.

Hvis prøvelampen ikke lyser nogen af stederne: Prøv, om den lyser, når den berører skruen ved 5 på undersiden af styrkontrolleren. Hvis den gør det, er det ledningen herfra til hornet, der er problemet. Hvis ikke, er det kontrolleren, der er problemet.

Hvis hornet virker, men for svagt, kan styrken reguleres en smule ved at skrue lidt på en kærveskrue på bag-

siden af hornet. Men pas på: kun små bevægelser, ellers bringer du måske hornet helt ud af indstilling.

Batteriet

Batteriet kaldes også for en akkumulator.

Det kaldes et batteri, fordi det består af flere elementer, og en akkumulator, fordi den er i stand til at akkumulere, dvs. opsamle energi.

Et batteri på 6 volt består af tre elementer, og hvis det er på 12 volt, er der seks elementer.

Det oprindelige, originale 6V batteri til Nimbus er en asfaltkasse med tre adskilte rum-celler. I hver celle er der et antal plader af bly og af blydioxid. De er forbundet til batteriets plus- og minuspol.

I cellerne er der også batterisyre, en 37 % svovlsyreopløsning.

Batteriets hvilespænding er 6,15 volt. Spændingen måles med et voltmeter over de to poler på batteriet. Hvis man måler en spænding, der kun er på ca. 4 volt, hjælper det ikke noget at lade på batteriet. Man kan ganske vist lade det op til ca. 5,5 volt. Men kørsel med dét vil snart overbelaste og ødelægge dynamoen. Forklaringen er, at der er én af cellerne, som ikke virker. Derfor skal batteriet straks kasseres!

Den kemiske proces, der benævnes elektrolyse, og som foregår i batteriet, er en molekylevandring, som vi ikke vil gøre detaljeret rede for. Men der sker i korthed dét., at væskens (elektrolyttens) vægtfylde stiger under opladning og falder under afladning.

Ladespændingen skal være højere (7,2 volt) end driftsspændingen (6,15 volt). Og når motoren kører, er det relæet, der sørger for dette (herom senere).

Vedligeholdelse:

Et almindeligt blybatteri med en skrueprop i hver af cellerne – et såkaldt "vådt batteri" – skal efterses regelmæssigt – også og måske især – i køreperioden.

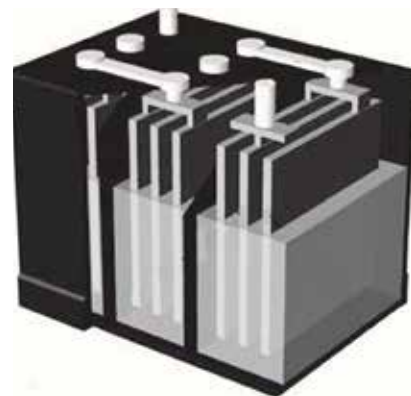
Brug aldrig en lighter eller flammen fra en tændstik for at efterse væskestanden. Den luftblanding, der udvikles, er en blanding af ilt og brint, kaldet "knaldgas". Og dermed er yderligere forklaring forhåbentlig overflødig!

I hver af cellerne skal væskestanden være så høj, at pladerne er helt dækket. Er de ikke det, er det fordi noget af vandet i svovlsyreopløsningen er fordampet. Der skal derfor suppleres med vand. Ikke med syre! Brug destilleret eller demineraliseret vand. Og hold altid batteriet, så cellerne er lodrette.

I den varme tid på året er en vis for-

dampning, men hvis det jævnlige viser sig, at der er for lav væskestand, kan det være tegn på, at ladespændingen er for høj. Det betyder måske, at der skal justeres på relæet. Men kontroller først, at alle stelforbindelser er i orden, særligt relæets forbindelse til stel skal være helt sikker.

Hvis et afmonteret batteri skal oplades, vil en "hjemmelader" normalt være indstillet til den korrekte højere spænding. Men pas også på hér. Der må ikke lades i længere tid, end til væsken begynder at "koge". Det vil sige, at der afgives den nævnte blanding af ilt og brint. Samtidig sker der – som også nævnt – en forøgelse af vægtfylden. Når grænsen for den er nået, begynder der et danne sig henfald, indeholdende bly, i bunden af cellerne. Det er tit derfor, at en celle "står af", altså at batteriet ødelægges. Det er muligt for et ret beskedent beløb at købe en "intelligent" lader. Den slår fra af sig selv, når den maksimale ladespænding på 7,2 volt er nået. Og den slår til igen, når og hvis der bliver brug for det.



"Vedligeholdelsesfrie" batterier:

Der findes forskellige udførelser af de såkaldt vedligeholdelsesfrie batterier. Nogle er forseglede, men er i øvrigt indrettet som traditionelle batterier. De skal vende på den måde, der er angivet på batteriet eller på emballagen. Vendes de på siden eller opned, ødelægges de hurtigt. Den anden type er de såkaldte nyudviklede batterityper, hvor det ikke er bly, men sølv og kalcium, der er brugt.

Da der i dag bruges batterier til mange nye formål, er teknologien på dette område i en rivende udvikling, som også vi med en bedaget motorcykel kan komme til at nyde godt af.

Dynamoen.

Dynamoen er en jævnstrømsdynamo. Et andet navn er generator.

Denne benævnelse bruges her i landet mest om vekselstrømsdynamoer, men mange steder i udlandet bruges ordene i flæng. På tysk har man valgt en tredje betegnelse, nemlig Lichtmaschine, altså "lysmaskine", af tyske Nimbuskørere forkortet Lima!

En dynamo er opbygget med et trådomviklet anker, der roterer sammen med motoren.

Ankerviklingen er forbundet til et antal segmenter af messing, som tilsammen danner en kommutator. Ankeret roterer i et magnetfelt, altså mellem to polsko - magnetklodser, der er indbygget i dynamoen. Omkring polskoene er der feltviklinger, også kaldet feltspolerne. Der er allerede før ankeret roterer et relativt svagt magnetfelt mellem polskoene. Det er den såkaldte remanens. Det betyder, at så snart ankeret begynder at rotere, opstår der en elektrisk spænding i de tråde, der omvikler ankeret.

Trådene er jo forbundet med kommutatoren, og forbindelsen med den opnås med to stykker dynamokul, det ene kul med forbindelse til D på dynamoen, og det andet med stelforbindelse på den anden side af dynamoen.

Så snart dynamoankret begynder at rotere, sker der også noget i relæet (herom senere). Der kommer kraftige strøm i feltviklingerne, og derved øges magnetiseringen, hvilket igen øger strømstyrken i ankeret, en proces, der er selvforstærkende.

Dynamoen på en Nimbus vil med det omdrejningstal, 4.500 o/min., hvor motoren yder bedst, kunne afgive en spænding på 23 - 25 volt. Derfor begrænser relæet (herom igen - som lovet - senere) strømmen til feltviklingerne, så dynamoen afgiver maksimalt 7,2 volt. Det er, hvad der skal til for at holde batteriet opladet og for at lysanlægget skal yde sit bedste.

Kører man med et elektrisk anlæg på 12V, er begrænsningen tilsvarende på 14,4 volt.

Vedligeholdelse:

Vedligeholdelsen af dynamoen begrænser sig til eftersyn af forbindelserne til kullene og af kullenes tilstand.

På venstre side af dynamoen er det muligt at afmontere hele kulholderen og kontrollere, at kullet kan bevæge sig frit i holderen. Hvis det er fedtet ind i olie og kulstøv, rengøres det

med f. eks. petroleum.

Benyt lejligheden til også at rengøre kommutatoren med en let petroleumsvædet klud, alt medens dynamoankret tørnes et par gange med kickstarteren. Når venstre kulholder med kul igen monteres, skal der være forbindelse fra kullet gennem den lille kobbertråd til den skrue, der går gennem kulholderen ind i dynamohalsen.

På højre side afmonteres dækslet på kulholderen, og derefter afmonteres ledning og kul ved "D" og ledning ved "F". Træk kullet ud, og se efter, om der har dannet sig en grat på kullet, der gør, at det ikke kan bevæge sig frit i holderen. Udskift evt. kullene. Men gør ikke forsøg på at afmontere den højre kulholder! Den er inde i dynamoen forbundet med feltspolerne og kan kun afmonteres ved total adskillelse af dynamoen.

Hvis nu nogen alligevel har fået trukket kulholderen med feltspoleledningerne ud, må man ikke gøre forsøg på at trykke den på plads igen. Det vil uvægerligt føre til ødelæggelse af isolationen på ledningerne og der med en uvirksom dynamo.

Dynamoen skal afmonteres og adskilles for at kunne samles korrekt igen.



Salg og Service
IT - Tele - Apple
Privat og Erhverv
Eget Værksted og Butik
IT Døgnvagt og Service
Vi kører også ud

Siden 1997
Din Lokale IT Partner

Kontorartikler
Hobby og Leg
GLS PAKKESHOP

ak
computers

8780-0709

Banegårdsgade 15 - 8300 Odder
www.akonline.dk - www.kontorhandel.dk

Vognmand
Bomholt
Kran & transport
Sintrupvej 38
8220 Brabrand
Tlf: 8624 6000
Fax: 8624 6565
E-mail:
vognmandbomholt@c.dk



Fortsættes næste nr.

TrygFonden Hjertestart app.

TrygFonden har udviklet en app, der kan vise dig vej til de hjertestartere, som er registreret på [hjertestarter.dk](http://www.hjertestarter.dk). Appen er gratis og kan hentes på: <http://www.hjertestarter.dk/Hjertestart>

“TrygFonden Hjertestart” er udviklet i en iPhone og en Android-version.

Med app'en har du en mobil mulighed for at orientere dig om, hvor den nærmeste hjertestarter er placeret.

“Vi håber at applikationen er med til at øge danskernes opmærksomhed på hjertestarternes placering, på samme måde som man for eksempel orienterer sig om nødudgange i et fly eller på et hotel, siger Grethe Thomas, der er projektchef i TrygFonden.

App'en er udviklet på baggrund af anbefalinger fra Sundhedsstyrelsen om en mobil løsning med oplysninger om hjertestarternes placering i Danmark. I en akut situation skal man dog aldrig begynde at lede efter hjertestartere på mobilen, men i stedet ringe 112.

Hvad er et hjertestop?

Når en person får hjertestop, begynder en kamp mod uret. De første minutter er livsvigtige. Og mange menneskeliv kan reddes, hvis du udnytter minutterne rigtigt: Ringer 1-1-2, starter hjertelungeredning og får hentet en hjertestarter. Ved et hjertestop begynder hjertet som regel at flimre, fordi de elektriske signaler i hjertet løber løbsk. Det bevirker, at hjertet ikke længere kan pumpe blod og ilt rundt i kroppen.

Et elektrisk stød med en hjertestarter vil ofte kunne få hjertet til at slå igen. Og jo tidligere i forløbet stødet gives, jo større er chancen for, at personen overlever.

Chancen for succesfuld hjertestart falder med ca 10 procent pr. minut, så det vigtigste er, at du gør noget.

Uden hjælp overlever personen ikke.

Hvad er en hjertestarter?

En hjertestarter er et apparat, der kan “genstarte” hjertet efter hjertestop ved at give et eller flere elektriske stød gennem brystkassen.

Hjertestarteren kaldes også en defibrillator eller en AED, som er forkortelsen for Automatisk Ekstern Defibrillator.

Hjertestarteren består af selve maskinen og to elektroder. Gennem elektroderne kan hjertestarteren aflæse hjertets elektriske rytme og vurdere om der skal afgives stød. Derfor er det vigtigt, at du placerer elektroderne rigtigt.

Hele vejen gennem processen fortæller hjertestarteren, hvad du skal gøre. For eksempel hvordan du sætter elektroderne rigtigt på, hvornår den tilskadedkomne må berøres, og om du skal trykke på den knap, der udløser stødet.



EFTERLYSNING.

Nimbusfolket har gennem generationer fostret et utal af gode ideer, både når der skal skrues i Nimbussen, eller når der skal køres på den.

Alt for mange af disse ideer kommer aldrig uden for garagen, og det er da en skam, når der er andre der kan få fornøjelse af dem, og ikke mindst når man samtidig betænker, at vi i redaktionen konstant mangler gode og sjove ideer til “Fidusen”.

Derfor kære ven, fat “pennen” - beskriv din “fidus” og send den til zacha@webspeed.dk - gerne med en tegning eller et foto.

Vi vil så gemme dem og bruge af dem efterhånden, der er derfor ingen grund til at vente – skriv med det samme!

Redaktionen

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

