

Fibus eller Rebus?

Af Gorm Wæhrens, redaktør



Det er kun konkurrencer der har givet større respons end denne efterlysning af Nimbus der fik journalnummeret 224-190/77. Dejligt at så mange vil hjælpe og deltage i detektivjagten. Som i andre krimier tager vi udgangspunktet i ordensmagtens møde med motorcyklisten.

John Adamsen Jensen (2102)

Den 22/7 1977 kørte denne ekvipage på Kastaniehøjvej i Silkeborg. På det tidspunkt var det endnu ikke lovligt at køre på motorcykel - solo eller med sidevogn - og have koblet en påhængsvogn bag efter, der var bundet..

Jeg husker ikke hvad det var, der var læsset på påhængsvognen, der var bundet fast til motorcyklen, skriver John Adamsen.

Der var muligvis tale om en ekspanderende vognmandsforretning! Nimbussen var årgang 1951, fortsætter han.

Ejeren kan måske delagtigøre DVM's medlemmer med, hvilken funktion og arbejdsprincip køleren havde, til andre, der har lyst til at gøre brug af systemet? Hvilken type væske var der i køleren?

Sådan slutter efterlysningen som John Adamsen Jensen, der har kørt



færdselsbetjent, satte i gang i sidste nummer.

Da jeg stoppede Nimbussen tog jeg et billede, for jeg havde aldrig set sådan et køretøj før. Både fik han for koblingsanordningen - trækvognen var bundet fast til motorcyklen! supplerer John og fortsætter: Billedet har ligget i skuffen i mange år og det var egentlig min plan at tage det med til Nimbus-træf, så jeg kunne få opklaret hvad det var for én.

Nummeret på billedet er journalnummeret 224-190 og årstallet 77.

Poul Jørss, Hasle:

Nimbussen på side 24 (i VETERANEN 2010-5) er en "Rebus".

Første gang jeg hørte udtrykket "Rebus", gik jeg som givet ud fra, at det var det vi kalder en "papkassemodel", men det var det ikke.

I 70'erne var der nogen, jeg ved ikke hvor mange, der lagde en motor fra en Renault 4L, dem som postvæsenet brugte mange af, i deres Nimbuser.

Motoren kan gå direkte i stellet på en Nimbus, sådan set uden ændringer på Nimbussen.

Hvor mange der blev lavet ved jeg ikke, men kan ikke forestille mig, at der kører nogen i dag, da en rimeligt original Nimbus jo er ret eftertragtet.

Carsten Nielsen, Aarhus Nimbus

Carsten er den første der gør mig opmærksom på, at der også findes en Fibus - altså en Nimbus med Fiat motor.

På Norring Mølle var der en maskinstation i 70'erne. Her skruede bl.a. Asger fra Franz Kroon og Ulrik Worm, der havde Nimbus, Harley-Davidson, Henderson og Vincent. Det var et godt skrueværksted, og en gang om ugen blev der skruet MC.

Carsten henviser i øvrigt til Århus Yamaha Club, der må vide meget mere.

Steen Jørgensen, Skagen:

Nimbussen er en af 3 der blev udstyret med en Renault 4 motor på 1100 ccm.

Projektet blev, som jeg husker det, udført af 2 medlemmer af Århus Yamaha Club af Hans Jørgen og Esben Riis på hver deres Nimbuser.

Hans Jørgen deltog bl. a i det første Skagen Sne Rally i 1978. Cyklen er omtalt i februar nummeret 1978 af Nimbus Tidende.

Skagen Sne Rally har været afholdt uafbrudt siden 1978 og er et kanon vinterrally, som alle stadig kan deltage i.

Esben og Hans Jørgen fik udført 3 stk. special mellemstykker til brug mellem Renault kobling og Nimbus gearkasse.

De 2 brugte de selv til deres sidevognsmaskiner, som de kaldte en Rebus.

Det sidste mellemstykke, tog smeden, kaldet store Steffen, vistnok med til Grønland og byggede deroppe den eneste solo Rebus, der findes og havde den med tilbage til Danmark. Steffen har deltaget i det årlige Nimbus træf i 1992, som blev afholdt i Skagen det år.

Summa summarum så er der 2 sidevogns Rebus og 1 solo Rebus. Så cyklen på billedet tror jeg er Hans Jørgens.

Hvor cyklerne er nu kan jeg ikke nu i aften fra min sofa, svare på, men hvis du mener at dette har DVM medlemmernes interesse så kan jeg forsøge at finde ud af dette.

Ove Knudsen, Sandet

På Herning Stumpemarked fortæller Ove, at han godt kender til de her Nimbus'er med bilmotor. Han mener det er en Fiat 850 der er lagt i. Esben Riis kørte meget på den, bl.a. til Primustræf i Norge. Touring klubben i Århus ved mere. Esben bor ved Løvskaal slutter Ove.

Sporene fortsætter

Et udemærket spor, men Esben bor ikke der omkring. Elo Sehested, Frausing ved Ans, henviser til Hans Skøt i Ålum, der kender mange - rigtig mange. Hans har en lang række navne, hvoraf nogen tidligere er nævnt men også Christian Juhl, formand for 3F i Silkeborg nævnes. Esben ringes op.

Esben Riis, Horsens

Esben fortæller at de var en stor gruppe motorcykelfolk, der havde skrueaftener og i det hele taget sås meget.



Sten Weidinger har venligst sendt billeder af Fibus.

Der er lavet en Fibus og en Rebus. Esbens var med en Fiat 850 motor, der går den rigtige vej mht. Nimbus gearkassen.

Det var sjovt at lave noget der var up-to-date, noget med større ydelsesmoment, der kunne holde til noget. Sologearing svarede til motorkadancen på Fiat'en.

Der blev lavet et specielt bundkar, der passede til monteringen i Nimbus-stellet. Det var et eksperiment der virkede godt.

Jeg udvekslede erfaringer med Frank Madsen, der byggede en Rebus, dvs. en Nimbus med Renault motor.

Kendetegnet for både Fibus og Rebus var, at køleren var monteret overmod sidevognen.

Et af problemerne med Fibus'en var, at den jo ikke rigtig kunne bremse i forhold til den ydelse motoren leverede. Det var godt, at der også var bremse på sidevognen, fortæller Esben.

Vi vidste godt, at det var "på lånt tid", slutter Esben Riis. Vurderingsmanden og betjentene så ikke den slags. Ombygningerne må have været enhver betjents fornøjelse at finde. Da jeg havde kørt på den i mange år, så skrottede jeg den, slutter Esben

Frits Pedersen, Skagen

Frits B. Pedersen i Skagen fortæller, at han har haft et mellemstykke til en Nimbus gearkasse, og at Per Schön Nielsen i Struer har et stel og noget mere til sådan en Rebus.

Per Schön Nielsen, Struer

Det er ganske rigtigt, at jeg har nogle stumper til en Fiatbus, for det er det den hedder.

Det er Esben Riis' jeg har. Den er købt af en kammerat fra Bjerringbro, der havde



Per Schön Nielsens stel og overgangsstykke til Fiat motor.

købt en dyng. Meningen var at han ville lave en Nimbus, men han fandt ud af at der var meget arbejde i det han havde købt, fortæller Per.

Overgangsstykket er lavet i aluminium, så selv om det ser stort og skrumlet ud vejer det ikke så meget.

Stellet er bukket lidt skarpt for at give plads. Tanken er gjort mindre, da Fiat motoren er højere, forklarer Per.

Se øverst på siden det billede, som Per sendte ind til Nimbus Tidende juni 2006. Der har du stel og overgangsstykke fra Fiat motoren til Nimbus gearkassen.

Per fortæller, at der er mindst 1 Fibus og 3 Rebus, og at Hans Jørgen Jensen i Åbyhøj ved meget mere om det.

Det var sådan, at når de var to af sted på Fiatbussen, så skulle ham i sidevognen holde øje med vandpumpen. Remmen var nemlig samlet, fordi den skulle gå uden om stellet! Ja sådan var der mange historier når vi var sammen med dem fra Århus.

Hans Jørgen Jensen, Åbyhøj

Jeg har kun kørt på Renaulten. Jeg har kendt alle dem der har lavet dem, de er lidt ældre end jeg, fortæller Hans Jørgen.

Der er lavet 1 Fiat og 2 Renault. Esben lavede Fibus og Bjarne lavede en Rebus og så Ole Kirk og Frank Madsen, der senere byggede sin om til en Horebus (Honda for gaffel + Rebus (red.)), der brændte. Alle er lavet i Østjylland. Der er ikke lavet solo, da alle her kører om vinteren. Nimbus har ikke rigtig trækraft til vinterkørsel, så derfor ny motor, fortæller Hans Jørgen, der selv har et par vintercykler, en japaner og en BMW.

Nimbus begynder at sætte ud når det er koldt, og Renault var meget billig. Folk her kunne lave tingene selv: mekaniker - finmekaniker - 1/2-ingeniør.



Frank Madsens Rebus, foto Bjarne Kristensen.

Det der betød noget er at komme ud at køre., slutter Hans Jørgen.

Bjarne Kristensen, Hadsten

Århus Yamaha Club holdt til i Norring, og her blev de lavet. Frank Madsen lavede 2 og jeg 1, fortæller Bjarne.

Det var i 1975-76-77 husker det ikke helt. Vi fik drejet og lavet 3 mellemstykker mellem motor og gearkasse - alle til Renault motor.

Den første Frank lavede var med Renault 4 motor. Han svejsede mellem-akslen mellem motor og gearkasse, hvor der er forskellige stråler til Nimbus gearkassen og Renault motoren. Den holdt ikke. Han fik desuden 3 baggear! Renault 4L motor var løsningen, for den løber den anden vej, beretter Bjarne.

Frank Madsens udhus brændte og hans HOREBUS ligeså. Han købte Ole Kirk Meyers Rebus, Ole der er Bjarne's onkel. Bjarne fortsætter:

Det var den pæneste med tryksmøring til gearkassen. De andre havde fast smøring i gearkassen. Senere blev den solgt til smedens drenge i Vellev.

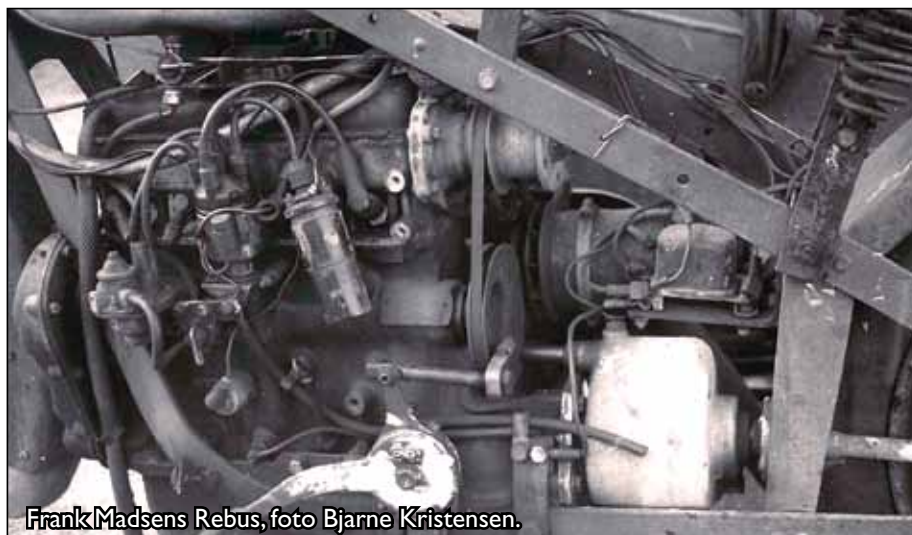
Min egen kørte jeg en del Skagen-Sne-Rally på og på et tidspunkt stod den der-hjemme. Far ville ikke have den stående med den motor, så den blev taget ud og resten røg på loftet. Kim Scholer overtog motor og den gik videre til Steffen Peder-sen, Lynge, slutter Bjarne

Smeden i Vellev

Poul Hansen fortæller, at de købte deres af Jørgen Kjær i Hadsten. Den var med Renault motor og kørte rigtig godt. Laskerne til støtteben var vendt om og så var motoren boltet heri. Olierør gik på siden af motoren og så til gearkassen. Den gik 90 km/t med sologear og sidevogn uden problemer, havde bedre drejningsmoment end Nimbus. Den blev solgt til Søren i Vandborg, der har haft dele af den med på stumpemarked. Poul mener der er lavet 10-12 med Renault motor. Enkelte har også indbygget varmeapparat i sidevognen.

Poul fortæller til slut, at han hos Sand Jensen i Silkeborg har set en Nimbus med 13" baghjul samt Renault 5 Turbo motor ilagt.

Der står stadig en Fiatbus med 600cc motor et sted i det østjyske, slutter Poul.



Frank Madsens Rebus, foto Bjarne Kristensen.

Kim Scholer, København

Om nogen har Kim jo præsteret at lave en nutidig Nimbus, som han bl.a. har kørt rundt på i Japan. Men vigtigst er, at Kim Scholer også anfører Christian Juhl i Silkeborg som en interessant person i denne sammenhæng.

Christian Juhl, Silkeborg

Christian får billedet af efterlyste Nimbus tilsendt mens vi snakker.

I samtalen fortæller Christian, at han kom meget i Yamaha-klubben i grusgraven, hvor også Ulrik jævnligt kiggede forbi. Ulrik var lidt af en tusind-kunstner og havde været med til at bygge en Re-bus – jeg husker ikke om det var hans Nimbus – eller om han blot hjalp. Han havde bl.a. mange andre motorcykler og køretøjer også en flot Vincent med V-motor. Jeg tog nogle billeder i 1975 eller 1976, som jeg brugte ved opbygningen, fortsætter Christian.

Han havde gode billeder af sin Rebus, og på et tidspunkt bliver jeg tilbudt en Renault 4L motor for 500, fortæller Christian og fortsætter: Da jeg byggede om, købte jeg overgangsstykket, der var lavet i 4-5 eksemplarer af en af Ulriks venner. Flangen mellem gearkasse og Renault-motor fik jeg et maskinværksted i Silkeborg til at lave.

Det var desuden nødvendigt at lave et beslag til gearskifteren, idet Renault-motoren var bredere end stellet.

Det var desuden nødvendigt at lave et særligt beslag mellem gearskifter og gearkasse pga. remskiven – af et stykke bøjet rundjern.

Der var elstart på motoren, der sad oppe under sædet (den ses tydeligt på billedet) – og jeg havde bygget et 6 V bil-batteri bag i sidevognen.

Ombygningen gik forholdsvis let, motoren hviler i stellet på samlingen ved bundkar og smeden lavede beslag så motoren kan boltes fast. Gashåndtag skal tilpasse karburator, selvstarter virker fint.

Christian fortsætter: Jeg havde senere et færdselsuheld nær Holstebro. Ved en opbremsning låste forskærm og motor for styretøjet, idet Renault-motoren rager 3-5 cm længere frem end Nimbus-motoren. Jeg havde ikke – som andre – forstærket affjedringen i forgaflen.

Der kan ikke drejes, baghjulet kommer og vi slår en koldbøtte. Der var sikkerhedssele monteret i sidevognen. Ingen kommer

noget til, men det er Falck der sørger for transporten hjem fra familiefesten, fortæller Christian og fortsætter:

Uheldet medførte at jeg blev kaldt til syn – derfor skiftede jeg tilbage til Nimbus-motoren – og forsøgte mig ikke senere med Renault-motoren.

Jeg har vel kørt omkring 100 km på den og beslutningen om tilbagebygningen til normal Nimbus var let at gøre. Det var uforsvarligt andet efter ulykken.

Ringene sluttes

Christian Juhl fik sig et godt grin over at 22/7 1977 for et kort øjeblik blev til nutid. Episoden for 33 år huskede han meget tydeligt og sagde om billedet med journalnummeret 224-190/77:

Ja – det er min Nimbus med en Renault

4L motor fra en af de gamle postbiler. – og jeg husker, betjenten der stoppede mig! Men jeg husker ikke, om jeg fik en bøde.

Han kommenterer: Der er ikke et twin-sæde på motorcyklen – det er hjelmen, der ligger på bagskærmen. Beslagene er ikke til benzindunk – men til sidetasker. Grunden til at jeg har lavet bøjningerne er at taskerne skulle kunne åbnes i toppen, også når der var monteret bagsæde – det er som bekendt temmelig bredt.

Det blanke på forskærmen er et stykke rustfrit stål, som en slags forstærkning.

Den lille trækvogn var en vogn, som jeg havde lånt hos min arbejdsgiver, stenhuggeren i Silkeborg. I hans værksted lavede jeg opbygningen efter arbejdstid. Tilkoblingen bestod i et stykke tov – så den var ikke helt efter reglerne, hvilket betjenten bemærkede.

Jeg skulle nu hente min Nimbus motor til stenhuggerens værksted, hvor ombygningen skulle ske.

Her blev Christian Juhl jo så stoppet af en betjent. "Jeg har aldrig set en Nimbus med vandkølet motor", sagde betjenten.

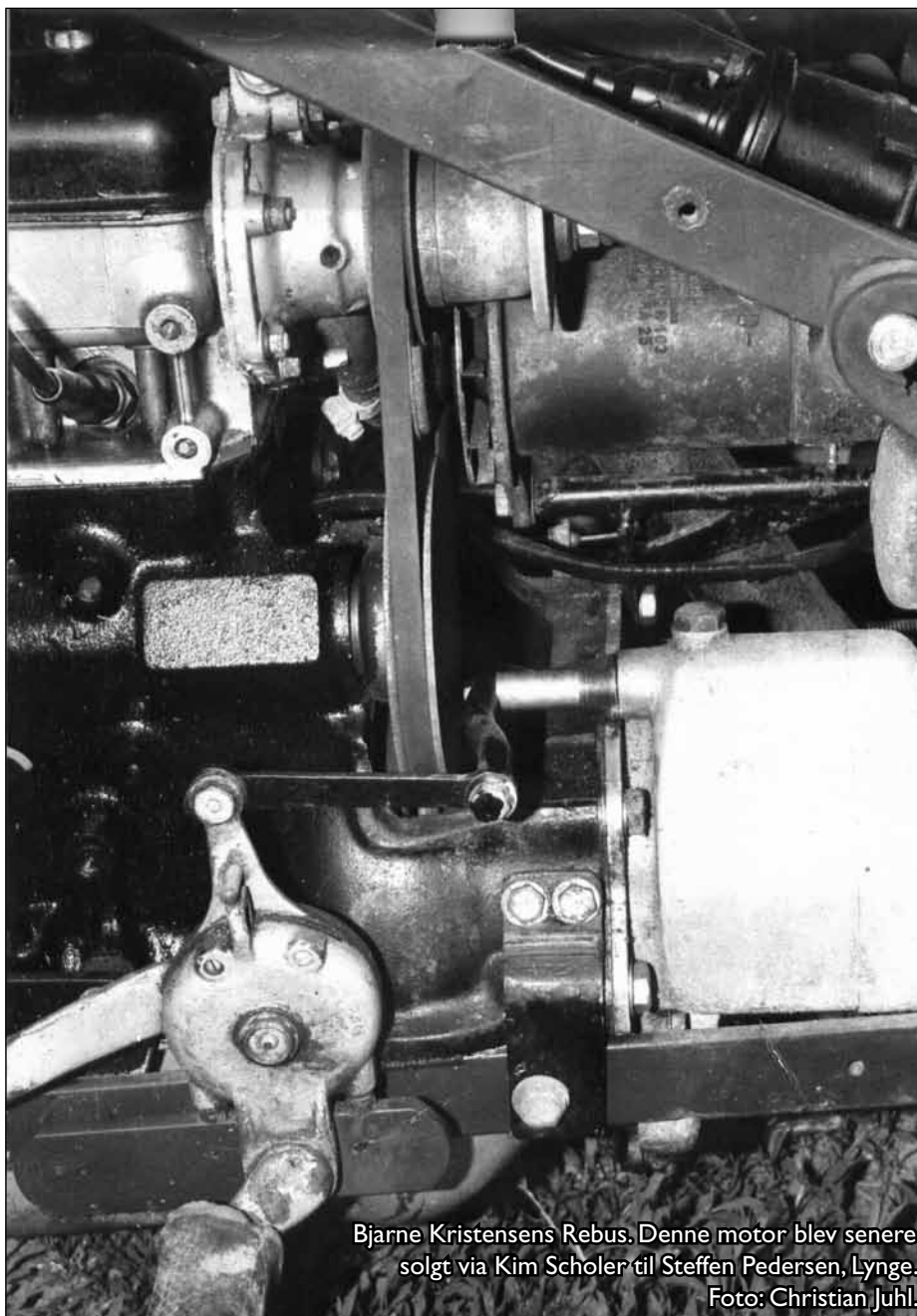
"Det er ikke noget problem, det er nogen af de sidste Fisker & Nielsen fik lavet", sludrede jeg.

Vi fik en lang god snak, betjenten og jeg. Så var der slet ingen vej uden om, Rebus blev til Nimbus, igen.

Jeg solgte senere Renault-motoren med flange, overgangsstykke og beslag – men husker ikke til hvem – og jeg ved ikke om den nogensinde kom ud at køre igen.

Vedrørende motoren, som betjenten spurgte til i efterlysningen, så er køleren til den vandkølede bilmotor. Betjenten havde tænkt på, om det var til olie køling, og hvordan det så var lavet.

Jeg kører stadig Nimbus – men med original motor, slutter Christian Juhl.



Bjarne Kristensens Rebus. Denne motor blev senere solgt via Kim Scholer til Steffen Pedersen, Lyngø. Foto: Christian Juhl.

