

INDHOLDSFORTEGNELSE.

Afhjælpling af fejl	cirkulære nr. 1	1 - 2
Baglygteglas m. refleks	" 81	84
Bespænding af tanke	" 82	1 - 2
Bolt for udstødningspotte	" 78	1
Cylinderudboring	38	
Demontering af kuglelejer - forhjul	" 71	
Dynamo ompolarisering	" 3	
Dækskjold for bagtøj m.l. bremse	" 44	
Fjedrende koblingsnav	" 8	
Fodgear	" 21	1 - 2 - 3
Forgaffel model 1937	" 24	
" hjul model 1939	" 33	1 - 3 - 3 - 4
" med lille bremse	" 41	
" model 1948	" 62	
Forgaffelrør's fastspænd	" 56	
Forhjuls eger	" 53	
Forlygte m. dobbelt refleks	" 22	1 - 2
Kamaksel 1936	" 14	
" 8400 - 8825 skæve	" 54	
" Smøring	" 49	
" Tandhjul 7094	" 26	
Karburator 1936	" 12	
" 1938	" 32	
" ca.1950	" 51	
" 1953	" 74	1
" strålerør 1953	" 74	2
Kardanaksel m. gummi	" 45	
Kickstart anordning	" 75-61	1 - 2
Kobling 1939	" 35	
Koblingsbelægning på nitning	" 48	
Kobling	" 61	1 - 2
Kobling glider	" 11	
Kontrol ladelampe knt. amperemeter	" 9	
Kuglelejetætning af forhjul 1939	" 39	
Momentspænding af diverse	" 55	
Olieringe	" 73	
Olieskraberinge	" 36	
Olieudsugning	" 58	
Ombytnings krumtap	" 38	
" plejlstang	" 38	

Opbevaring af nye Nimbus	cirkulære nr. 7		
Opretning af bagstel	"	70	
Opretning af hjul	"	27-33-53	
Pakning af motor	"	85	
Pakning af udløserlejer	"	47	
Pakning for udløserpind	"	68-81	
Plejlstænger	"	72	
Plejlstangsboltsikring	"	46	
Relæ	"	77	
Saddelfjedre	"	13	
Sidevognsbespænd	"	79	
Sologear 1:4 lavgear 1:4,9	"	20	1 - 2
Sologear 1:4,2 1954	"	77	
Speedometer træk fra 2901	"	19	
Speedometer og slange for VDO	"	18	
Speedometer smitts	"	43	
Speedometer træk smitts	"	43	
Special værktøj for Nimbus	"	6	1 - 2/6A
Sports stempler	"	29	
Stempler oval slebne	"	59	
Stempelringe hård forkrom	"	57	
Stempelringe	"	31	
Stempler flade	"	73	
Styrbremse	"	40-69	
Skråstiver for sidevogn	"	69	
Styrlås	"	82	1 - 2
Stativ	Teknisk cirkulære	23	
Tilkøring + smøring	"	37	
Tillæg til reservedelskatalog	"	10	1 - 2
Toppakning	"	52	
Trykleje	"	42	
Tryksmøring	"	5	1 - 2
Tværstiver i stel	"	76	
Tværstiver i stel v/kromrør	"	69	
Tændingsregulerings fjedre	"	28	A
Tændingssystems indstilling	"	30	
Tændingsnøgle	"	34	
Uddrivning af kuglelejer i forhjul	"	65	
Underlag for baglygte	"	77	
Udgået ventildele	"	86	
Udstødningsventil	"	80	

Ventil huse	Teknisk cirkulære	83	1 - 2
Ventil smøring	"	78	
Ventil spillerum 1934	"	2	1 - 2
Ventil spillerum fra 7501	"	50	
Vippearm olietætning	"	67	
Ændring af baghjul fra 2561	"	17	1 - 2
" af gearblok og aksel ca.1950"	"	60	1 - 2
" af gearkasse fra 2561	"	17	1 - 2
" " " " 1951	"	64	
" af forbremse fra 2551	"	15	
" af karburator 1936	"	12	A
" " " 1951	"	63	1 - 2
" af kardantræk fra 2561	"	17	1 - 2
" af stel (saddel)	"	66	
" fra 2551	"	16	



Teknisk Cirkulære Nr. 1.

Vedrører:

Afhjælpning af  
forekommende Fejl.

Motoren vil ikke starte.

Benzinsystemet:

1. Karburatoren løber ikke over, naar den tippes.  
Ingen Benzin i Tanken,  
Hanen eller Benzinrør forstoppet,  
Lufthul i Benzindæksel forstoppet,  
Pakning for Benzinrør ved Karburator stopper  
Hullet,  
Kegleventilen for Svømmer har sat sig fast.
2. Motoren har forslugt sig.
3. Straalenaalen har sat sig fast, saaledes at Blandingen bliver for mager.

Tændingssystemet:

1. Tændrørene er snavset til.
2. Ingen Gnist, naar Tændkablerne tages af.  
Tændingsnøglen er ikke sat til,  
ingen Strøm paa Batteriet,  
løse Forbindelser til tændingsspolen,  
Tændingsspolen brændt over,  
ingen Forbindelse fra den lange Tap paa Tændingsspolen til Fjederen i Fordelerskaalen,  
ingen Forbindelse fra Fordelerskaal til Stel,  
Knikserkontakterne staar aabent hele Tiden,  
Rotoren er ikke sat paa Plads.

Karburatoren slaar ud.

Motoren skal være gennemvarm. Slaar det stadig ud i Karburatoren, ligger det som Regel i for mager Blanding, for sen Tænding, daarligt lukkende eller utætte Ventiler (særlig Indsugningsventilerne). Angaaende for mager Blanding kan Aarsagerne være følgende:

Benzinhane eller Benzinrør delvis forstoppet,  
Pakning ved Benzinrør stopper Tilførselen,  
Kegleventilen kan ikke aabne helt,  
Straalenaalen sidder fast i Straalerøret og kan ikke følge Gasstemplet,  
Stilleskrue for Straalenaal har drejet sig.



## Teknisk Cirkulære Nr.

Vedrørende:

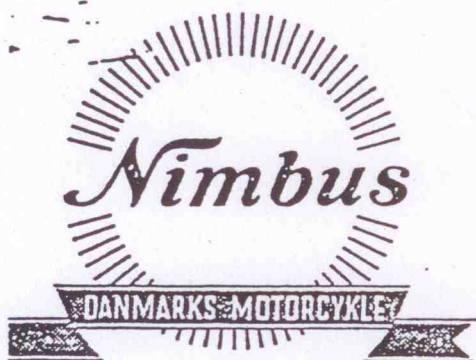
Afhjælpning af  
forekommende Fejl.

### Motoren gaar uregelmæssigt.

Tændingen for tidlig.  
Kvikserkontakterne galt indstillet.  
Kondensator Overgang.  
Ventilerne er utætte eller for lidt Spillerum.  
Benzinblandingen passer ikke.  
Svømmerstanden er for høj (utæt Svømmer).  
Batteriet ikke opladet tilstrækkeligt.  
Daarlig Jordforbindelse ved Batteri og Fordelerskaal.

### Motoren vil ikke trække og varmer.

Tændingen er for lav.  
Ventilerne er stillet for tæt, saaledes at disse  
ikke kan lukke eller er utætte.  
Benzinblandingen for mager eller for fed.  
Stempelringene sidder fast.  
En af Bremserne hænger.



## Teknisk Cirkulære Nr. 2.

Vedrører: Størrelsen af Ventilspillerum.

I vor Vejledning, Udgave I, Side IV og Udgave 2, Side 8, angives, at Ventilspillerummet ved kold Motor skal være 0,5 mm for Udblæsningsventilerne. I Udgave 2 angives endvidere, at Søgerbladet, 0,5 mm, skal gaa let for Udblæsningsventilerne og stramt for Indsugningsventilerne. Da det kan give Anledning til Misforstaaelser, hvad let og stramt er, vil vi meddele Dem, at

Indsugningsventilerne skal stilles med 0,5 mm Spillerum.  
De to yderste Udblæsningsventiler skal stilles med 0,7 mm Spillerum.  
De to midterste Udblæsningsventiler skal stilles med 0,8 mm Spillerum.

Motoren skal ved disse Indstillinger være kold.

Disse Indstillinger gælder fra Maskine No.1301 (altsaa alle nye Nimbus Maskiner).

De tre Værdier 0,5 mm, 0,7 mm og 0,8 mm er ikke tilfældigt valgte, men dels baseret paa Beregninger og dels paa praktiske Forsøg (bl.a. de mange Trials), og det har herved vist sig nødvendigt at forhøje Spillerummet for Udblæsningsventilerne.

Vi henstiller paa det indstændigste ikke at forsøge med mindre Spillerum, idet utætte og forbrændte Ventiler, daarlig Gang, varmende Motor, for lidt Trækraft, stort Benzinforbrug vil være Resultatet.

Vi beder Dem drage Omsorg for, at Deres Kunder hurtigst muligt faar indstillet deres Maskiner med ovenstaaende Spillerum.

Vi forstaar godt, at mange mener, at Ventilspillerummet er for stort og særlig, hvis man har med de almindelige 1 eller 2-cylindrede Maskiner at gøre (ved hvilke Spillerummet ofte kun er 0,1 til 0,2 mm), men Sagen er meget siæpel, og vi vil forsøge at forklare, hvorfor netop Nimbus Motoren skal have det store Spillerum:

Ved enhver Motor udvikles Varme under Forbrændingen. Denne Varme fordeler sig over hele Motoren: til Cylinderen Topstykket og Ventilerne, og grundet paa de høje Temperaturer, der er Tale om, faar disse Dele en ikke ringe Udvidelse. Er Cylinderen f.Eks. 200 mm lang, og er Gennemsnitstemperaturen 150° og Udvidelseskoefficienten 0,000012 er Udvidelsen:  $0,000012 \times 200 \times 150 = 0,36 \text{ mm}$ , og er Udblæsningsventilen 80 mm lang med en Gennemsnitstemperatur af 400° er Udvidelsen af denne:  $0,000012 \times 80 \times 400 = 0,38 \text{ mm}$ .

Nu er Forholdet ved de fleste Motorer, sideventi-



## Teknisk Cirkulære Nr. 2.

Vedrører:

Størrelsen af  
Ventilspillerum.

lede eller topventilede med Stødstænger netop det, at Ventilspillerummet omtrent er uafhængig af Motorens Temperatur, idet Cylinderens Udvidelse alene giver større Spillerum og Ventilens Udvidelse formindsker dette Spillerum. Stødstængerne og Ventil løfterne har ingen nævneværdig Udvidelse, idet de er forholdsvis kolde. Benyttes de før beregnede Udvidelser ses, at Ventilspillerummet ( indstillet ved kold Motor) er blevet formindsket med  $0,38 \div 0,36 = 0,02$  mm, hvilket ingen Betydning har paa det i Forvejen tilstedeværende Spillerum.

Helt anderledes stiller det sig med en Motor med Topventiler, men hvor Kamakslen er overliggende (som Nimbus Motoren). I dette Tilfælde spiller Udvidelsen af Cylinderen og Kamakselhuset ingen Rolle, og kun Ventilens Udvidelse kommer i Betragtning. Ventilspillerummet skal da være betydeligt større ved kold Motor og netop under Hensyntagen til den største Temperatur Motoren og specielt Ventilerne kan opnaa. Tager vi Exemplet igen formindskes Spillerummet med 0,38 mm, naar Motoren bliver varm, d.v.s. at Spillerummet ved kold Motor skal være 0,38 mm større end det i Forvejen værende Spillerum. Dette er en af Grundene til det større Spillerum ved Nimbus Motoren.

En anden Grund er den, at vi som Ventilmateriale benytter det meget moderne austenitiske Staal. Dette Staal, som er overordentligt varmebestandigt og som benyttes til de fleste Racermotorer har en Udvidelseskoefficient paa 0,000022, altsaa omtrent det dobbelte af almindeligt Ventilstaal, og dette Forhold bidrager nødvendigvis sit til det store Spillerum.

Det maa bemærkes, at efterhaanden som Motoren bliver varmere og varmere, aftager Spillerummet til 0,2 mm, hvilket netop er det Spillerum, Kammene, Vippearme og Ventil fjedre og Ventilernes Aabning er beregnet efter, og samtidig vil man opnaa mindst Ventilstøj.

Vi haaber, at ovenstaaende vil give Dem Forstaaelsen af at Nimbus Motoren skal have det rigtige Ventilspillerum, og vi beder Dem belære Deres Mekaniker og eventuelt anderledes menende Kunder om dette Forhold.

Vejledningen Udgave 2 vil straks blive ændret i Overensstemmelse med ovennævnte.

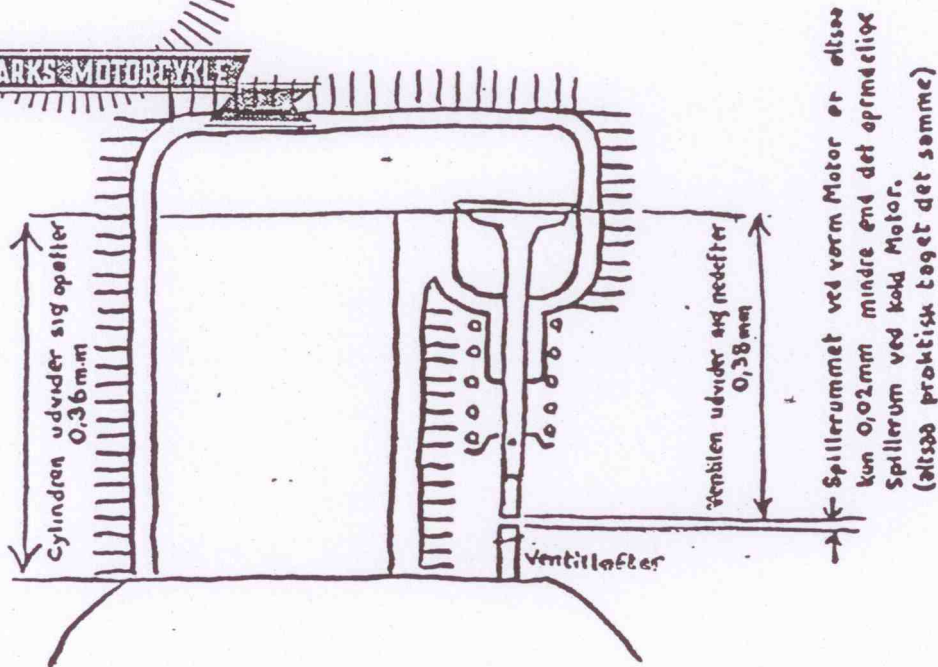
Nærværende Cirkulære og fremtidige tekniske Cirkulærer udsendes i 2 Eksemplarer, 1 beregnet for Kontoret, 1 for Værkstedet.

# Nimbus

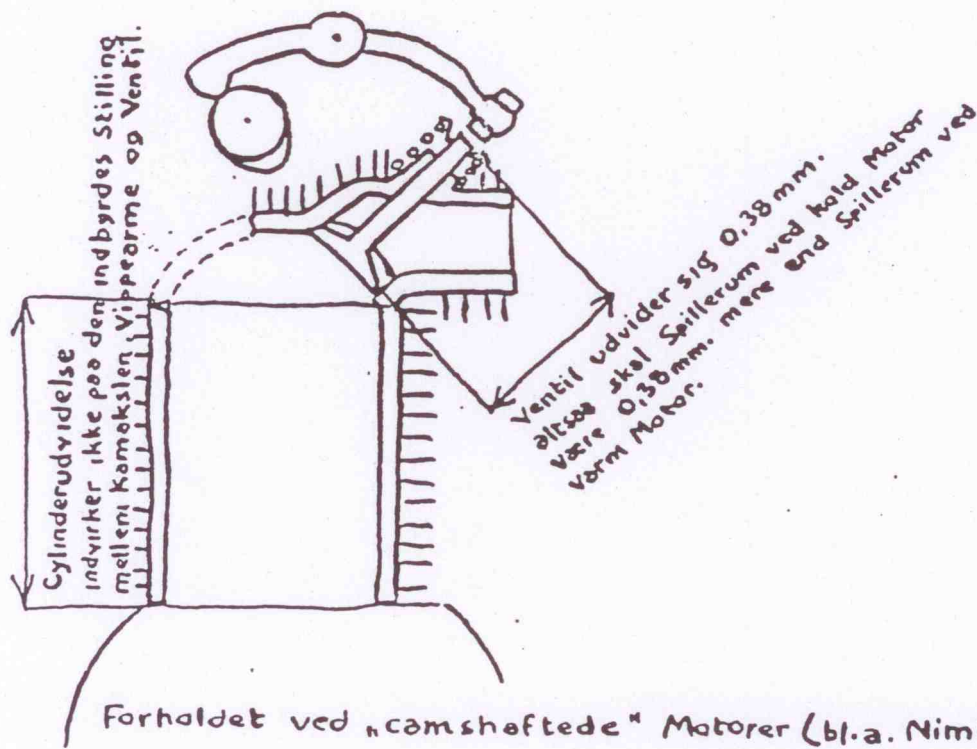
DANMARKS MOTOREVYKLE

Teknisk Cirkulære Nr.

Vedrørende



Forholdet med sideventilede og topventilede (med Stødstænger) Motorer.



Forholdet ved "camshafte" Motorer (bl.a. Nimbus)





## Teknisk Cirkulære Nr. 3.

Vedrører:

Ompolarisering af  
Dynamo. - Den positi-  
ve Pol (Kulbørste) D  
er blevet negativ.

Da de to strømgivende Apparater, Dynamoen og Batteriet arbejder i Parallelförbindelse, skal Batteriets positive Pol (mærket +) være forbundet med Dynamoens positive Pol (mærket D).

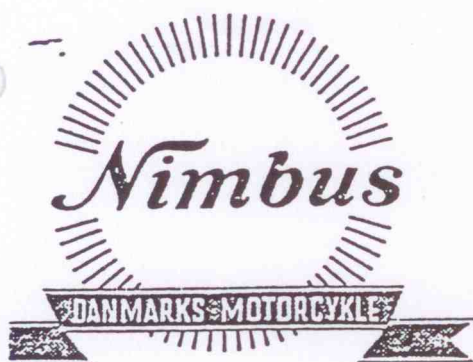
Batteriets positive Pol + kan aldrig skifte, men vil altid være +. Dynamoens positive Pol D kan skifte og blive negativ (+), dog ikke under almindelige Forhold, men ved et Uheld, idet Dynamoen er blevet forkert magnetiseret. Den positive Ledning fra Batteriet har f. Eks. været i Beröring med den forkerte Ende af Dynamoens Felt (F).

Hvis Dynamoens + Pol (D) er blevet + (ompolariseret) vil Amperemetret vise stor Afladning (ca. 10 Amp.). Batteri og Relais vil blive ødelagt.

Fejlen maa derfor øjeblikkelig rettes, hvilket er meget let: man forbinder et øjeblik (1 Sekund) Batteriets + Pol med Dynamoens Pol D. Dette sker lettest ved at kortslutte de to Kontaktskruer B og D paa Relais'ets Underside, medens Motoren staar stille; dog skal Tændingen sættes til (idet minste skal Tændingsnøglen drejes til Parkeringsstilling) og Batteriet skal naturligvis være inaskudt.

Man kan selvfølgelig ogsaa forbinde direkte fra Batteriets +Pol til D paa Dynamoen (endelig ikke F). Paa foranstaaende Maader kan man magnetisere Dynamoen, hvis den af en eller anden Grund skulde have tabt sin Magnetisme.

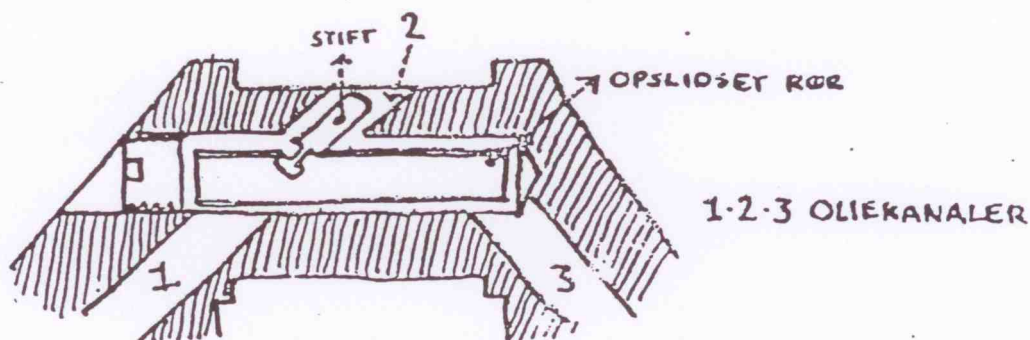
Hvis man ved Omskiftning af Batteriet har vendt dette og forbundet +Polen til Stellet, har man samme Kalamitet som ved ompolariseret Dynamo, kun vil Amperemetret vise Ladning (ca. 10 Amp.) Maskinen stoppes øjeblikkelig og Batteriet vendes.



Teknisk Cirkulære Nr. 5.-20.12.50.

Vedrørende Ombytning af Smøresystem,  
gældende for Maskiner fra 1301 til  
1550.

De 250 første Maskiner, der blev fabrikeret, var forsynet med et Smøresystem, hvor Olien sendes gennem Forenden af Kruntappen til de 4 Plejlstangslejer. For at fordele den Olemængde, der skulde til de enkelte Lejer, var det nødvendigt at lave en forholdsvis tynd Kanal, hvorigennem Olien kunde gaa, og dette blev opnaaet ved at indlægge smaa Stifter i Oliekanalerne i Kruntappen. Disse Stifter kan tydeligt ses og mærkes, naar Kruntappen er ude. Stiften er forsynet med en nedrejst Kille, som griber ind i et opslidset Rør ( se Skitsen) og som holder Stiften paa Plads.



Det har imidlertid vist sig, at dette Smøresystem kunde tilstoppes, idet der fra Tid til anden lægger sig Snavs og Slam omkring Stifterne, og det vil da være nødvendigt at tage Stifterne og Rørene ud og rense disse. Der skal vises overordentlig stor Forsigtighed med dette, specielt ved Samling igen (Stifterne skal laases rigtigt). Noget bestemt angaaende Hyppigheden af denne Rensning kan ikke siges, men efter ca. 20-25.000 km's Kørsel regnes passende.

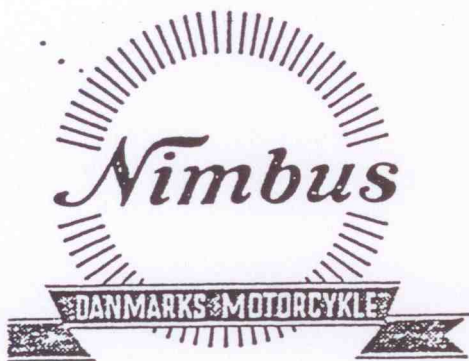
Fra Maskine No. 1551 er Smøresystemet blevet fuldkommen omkonstrueret i Lighed med, hvad der bruges i flere Automobilmotorer, f.eks. "Austin 7".

For at give vore Kunder de mindst mulige Ubehageligheder og give den største Driftsikkerhed under Kørslen, har vi besluttet at give de Kunder, der ønsker det, Lejlighed til at ændre Smøresystemet til den nye Type.

For at imødekomme Kravet om mindst mulige Bekostning for kunden vil Ombytningsprisen være

60 Kr. netto.

hvorpaa ingen Rabat gives.



Teknisk Cirkulære Nr.

5.-20.12.35.

Vedrører:

Ombytning af Smøresystem,  
gældende for maskiner fra 1301 til  
1550.

II.

Motoren vil blive forsynet med ny Krumtap, nyt Oliepumpehus og nyt Smørrør og vil blive lagt sammen i Lejerne.

Da Motoren er skilt fuldkommen ad, vil vi anbefale Kunden at sætte en ny fjedrende Kobling i, idet Gangen vil blive noget blødere, og Gearskiftning uden det ret skarpe Klask ved Skiftning til tredje Gear.

Endvidere lider Kløverne i Gearkassetandhjul betydelig mindre og holder følgelig længere. Den fjedrende Kobling koster 8 Kr. netto uden Rabat, men kun i Tilfælde, hvor Motoren som her ved Snaringen af Smøresystemet alligevel er skilt ad.

Da det maa være i de Herrer Forhandlers Interesse, at Kunderne vedblivende maa være tilfredse med deres Maskine, beder vi de Herrer Forhandlere gøre Nimbusejere af Maskiner fra og med No.1301 til og med No.1550 opmærksom paa nævnte forhold og henstille, at en saadan Ombytning finder Sted.

Enhver Ordre skal blive expederet omgaaende, dog maa der i Forvejen gives Fabriken 8 Dages Varsel.

## Teknisk Cirkulære Nr.

Vedrørende

Specialværktøj for Nimbus Service.

Da der fra flere Forhandleres Side er ytret ønske om Specialværktøjer for Nimbus har vi tænkt os i de kommende Maaneder at lade saadant fremstille. Dette er dog betinget af, at der fra Forhandlerens Side er almindelig Tilslutning.

Værktøjer, der tænkes fremstillet, er:

1)	10 mm Topnøgle, Specialstaal.....	Kr. 3,50 nt.
2)	14 mm do. do. ....	" 4,50 "
3)	19 mm do. do. ....	" 6,25 "
4)	Topnøgle spec. for øverste Dynamotandhjul.....	" 9,40 "
5)	Topnøgle for Svinghjul.....	" 8,00 "
6)	Topnøgle for Kamakselhus.....	" 6,00 "
7)	Aftrækker for Dynamohjul og Lejer paa Spidshjul. "	26,00 "
8)	Aftrækker for Krumtaplejer og Tandhjul.....	" 28,00 "
9)	Aftrækker for Kamakseltandhjul.....	" 24,00 "
10)	Aftrækker for Lejer paa Gearblok.....	" 25,00 "
11)	Aftrækker for Svinghjul.....	" 17,80 "
12)	Holder for Dynamomontage.....	" 15,50 "
13)	Montagetang for Sikringsring for Stempelpind....	" 3,00 "
		<u>Kr176.95 "</u>

Saafrømt disse 13 Værktøjer købes paa een Gang, kan vi indrømme en Rabat, saaledes at Prisen bliver.....

Kr155,00 nt.

14)	Opretter for Plejlstænger incl. maaleværktøj....	Kr. 50,00 nt.
15)	Ventilsæt bestaaende af:	
	1 Stk. stilbart Styr til Fræserholdere )	
	1 " 150 Fræser )	" 55,00 "
	1 " 450 Fræser )	
	1 " 750 Fræser )	
	1 " Rival til evt. Oprensning af Styr )	
	(monteret i Trækaase)	
16)	Stativ for Motormontage.....	" 290,00 "
17)	Stativ for Baghjul (Til Udstillingsbrug),.....	" 10,00 "

Til Værktøj 5 bemærkes, at denne Topnøgle ogsaa fremtidig vil finde Anvendelse til Propskruen, der holder Styret fastspændt til Styrerøret, idet Nøglevidden her bliver ændret.

Til Værktøj 12: Holder for Dynamomontage er et Værktøj hvorpaa Dynamoen kan spændes, og hvor der er anbragt en Laas for det ene



Teknisk Cirkulære Nr. 6.-25.12.55.

Vedrørende Speciulværktøj for Nimbus Service.

II.

Tandhjul, saaledes at man kan løsne Møtrikerne uden at spænde paa Tandhjulene med Skruestikkens Køber. Dette Værktøj er af stor Nødvendighed ved al Dynamoreparation.

Til Værktøj 13: Fremtidig vil sikringen af Stempel - pindene ske ved udstansede hærdede Laaseringe, og disse kan kun udtages og isættes med en Specialtang.

Til Værktøj 17: Stativet er beregnet til at sætte under Baghjulet, saaledes at Motorcyklens Stilling er som ved Kørsel og betydelig smukkere end ved Opsætning paa Motorens eget Stativ.

Af Hensyn til Fremstillingen af disse Værktøjer er det nødvendigt, at Forhandlerne allerede nu giver os meddelelse om, hvilke Værktøjer der ønskes, da Leveringstiden er ca. 2 Maaneder.

A/S FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 6 A.  
Tillæg til teknisk Cirkulære Nr. 6.  
Vedrørende Specialværktøjer for Nimbus.  
den 20. September 1938.

Kravet om Specialværktøjer for Nimbus er i den senere Tid vokset. Udover de Værktøjer, der er nævnt i teknisk Cirkulære Nr. 6 er Ønsker fremme om følgende:

- N. 27 - Aftrækkeranordning for Bolt i Kardanaksel  
(Bruges hvis Kardanaksel skal demonteres for Isætning af nye Gummiklodser).
- N. 28 - Speciallære for Indstilling af Spidshjulet i Tandhjulshuset.
- N. 29 - Aftrækker for Yderring i Tandhjulshus (lille Rulleleje paa Spidshjul).
- N. 30 - Aftrækker for Inderring (store Rulleleje paa Spidshjul).
- N. 31 - Fjedervægt til Indstilling af Forspænding i Rullelejer (Spidshjul og Baghjul).
- N. 32 - Afstandsbojning for Sammenspænding af Baghjul under Montering, 4 Stk. ialt.

Prisen paa disse Værktøjer afhænger selvfølgelig af, hvor mange der fremstilles, og vi beder Dem inden 3 Dage give os Besked om hvilke Værktøjer, der kunde ønskes.

Til Orientering kan vi oplyse Dem om, at Priserne vil ligge omtrent saaledes:

For N. 27	ca.	Kr.	40-45.00
" N. 28	"	"	40.00
" N. 29	"	"	30.00
" N. 30	"	"	35-50.00
" N. 31	"	"	15.00
" N. 32	"	"	2.00 for 4 Stk.

Værktøjerne vil blive fremstillet i 1ste Klasses Udførelse.

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 7.-6.4.36.

Vedrørende:

Opbevaring af Motorcyk-  
lerne hos Forhandlerne.  
(især nye Maskiner).

Det har enkelte Gange vist sig, at man ikke har kunnet starte nye Maskiner, der har staaet nogen Tid opmagasineret hos Forhandlerne, idet Kickstarteren ikke kan trædes ned, da Motoren er gaaet fast.

Da flere Forhandlere staar uforstaaende overfor dette Punkt, skal vi forklare Aarsagen nærmere.

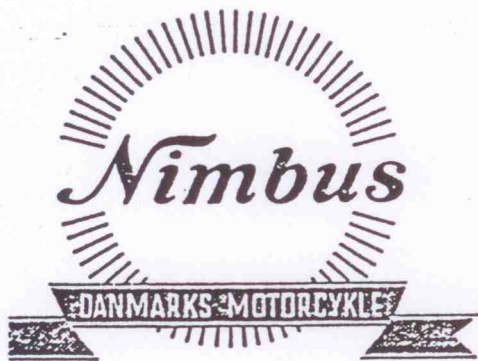
Undersøges Motoren viser det sig, at Cylindrene og Stempelringene er rustet sammen. Grunden er, at i en ny Motor kommer der ikke meget Olie op paa Cylindervæggen og om Stempelringene, da alting passer stramt, saaledes at den Oliehinde, der dannes er meget tynd og ikke yder tilstrækkelig Beskyttelse mod Vanddampe o.l., der bl.a. dannes, naar en varm Motor standses (jævnfør Vandet og Vanddampene i Udblæsningsrøret paa en Vogn, der startes en kold Morgen). Disse Vanddampe vil i Tidens Løb angribe Cylindervæggen og Stempelringene og ruste det sammen.

Det er derfor nødvendigt ved en ny Maskine enten at starte den af og til eller at komme lidt tynd Cylinderolie ned i Cylindrene (gennem Tændrørshullerne) og dreje Motoren rundt, indtil Cylindervægge og Kompressionsrum er forsynet med et beskyttende Lag Olie. (Se iøvrigt Vejledningen Side 11).

Ventilstammer og Ventilstyr kan af lign. Aarsag ogsaa ruste sammen og bør ligeledes sprøjtes ind med Olie.

NB. En Motor, der er gaaet fast af ovennævnte Grund, kræver (selvom den er gaaet løs ved at man har kommet Olie i Cylindrene) fuldstændig Adskillelse og Eftersyn, da hverken Fabrik, Forhandleren eller Kunden kan være tjent med en ny Motorcykle, hvor evt. en eller flere Stempelringe hænger, og hvor Cylinder-væggen er rusten.

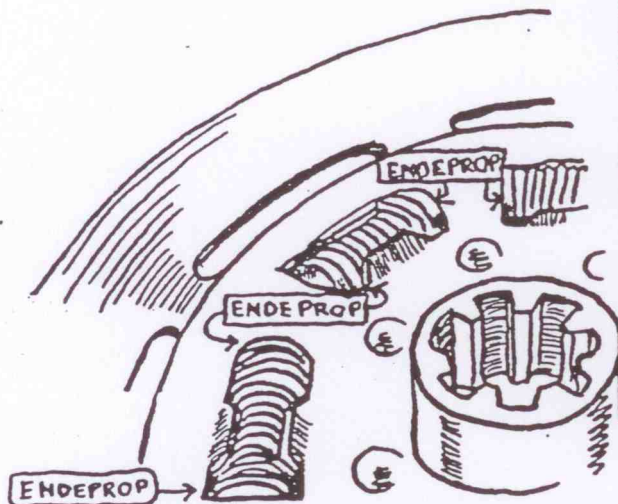
A/S FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 8.

Vedrører: Fjedrende Kobling paa Maskiner fra og med 1551 til og med 1984, og paa Maskiner fra 1301 til 1550, der er forsynet med fjedrende Kobling uden hærde Endepropper i Enderne af Fjedrene.

De 6 Stk. Støddæmperfjedre, der er indsat i Koblingen for at optage Stød og Slag, kan efterhaanden gnave sig ind i Pladerne og dermed blive paavirket unormalt, saaledes at Fjedrene let knækker og slynges ud i Koblingen, hvor de knækkede Stumper af Fjedrene ødelægger Koblingsbelægningen og hvor de kan være Aarsag til andre Ulemper.



Eventuelt kan alle Fjedrene knække, saaledes at der ikke er Forbindelse fra Motoren til Baghjulet. Er blot enkelte Fjedre ødelagt, vil Motorcyklen have en stødende og klaskende Gang.

Fra Maskine No.1985 er der i Enderne af hver Fjeder indlagt hærde Staalpropper, der hindrer Fjedrene i at gnave sig ind, og som afhjælper omtalte Ulemper.

Saafernt saadanne Maskiner uden hærde Endepropper i Fjedrene (No. se ovenfor) bliver uskilt paa Deres Værksted, bør enhver Koblingsplade straks ombyttes med en ny, forsynet med hærde Endepropper, selvom ingen Fjedre er knækket.

Den udtagne Koblingsplade sendes til os for gratis Ombytning med en ny eller for eventuel Reparation.





Teknisk Cirkulære Nr. 9.9.6.36.

Vedrører: Kontrolladelampe contra  
Ampèremeter.

Fra og med Maskine No.2401 er Ampèremetret erstattet med en Kontrolladelampe. Grunden hertil er:

- 1) Kontrolladelampen tåler bedre Rystelser og Vejrligets Indflydelse end Ampèremetret.
- 2) Det er ofte vanskeligt at forklare Kunderne, at naar Ampèremetret intet Udslag giver, saa er det ikke fordi, der er noget i Vejen, men fordi Dynamoen er spændingsregulerende og følgelig ikke oplader, naar Batteriet er fuldt opladet.
- 3) Naar Tændingen er sat til, viser Lampen rødt, naar Motoren er stoppet. Derved undgaas lettere udbrændte Batterier og Tændingsspoler, idet man vil huske at tage Nøglen af.

Kontrolladelampen virker paa følgende Maade (Er forklaret i Vejledningen, 3die Udgave. Se ogsaa Strømskema her):

Kontrolladelampen viser rødt, naar Tændingen er sat til, uden at Motoren er i Gang eller naar den kører ganske langsomt (Tomgang). Saasnart Motoren gaar op i Omdrejninger, slukkes Lampen og alt er i Orden. Bliver Lampen ved at lyse rødt, er der noget i Vejen med det elektriske System.

Kontrolladelampen kan paasættes samtlige Motorcykler, der normalt er forsynet med Ampèremeter. Dog skal Ledningsføringen ændres. (Se Vejledning).

Under Kontrollampen er lagt en forkromet Navneplade med Maskinens Nummer, Vægt og Cylinderindhold. Denne Plade er den officielle Stemping af Motorcyklen og maa ikke erstattes med Forhandlernes Navneplade eller paa nogen anden Maade. Indtil Maskine No.2550 findes der ogsaa Navneplade det sædvanlige Sted paa Spændepladen foran Sadlen.

Vedrører:



Supplæg og Rettelser til Reservedelsprislister

Juni 1936.

Plan I

(B)

Stempel 8040 bliver 1ste Overstørrelse og rettes til 60,6 mm.

Stempelring 8041 bliver 1ste Overstørrelse og rettes til 60,6 mm.

Stempel 8296 2den Overstørrelse 61,2 mm    Pris: Kr. 11,50  
Stempelring 8297                                    do.                                    do.                                    "                                    0,60

Stempelpind med Endepropper 7389 benyttes til Maskine No. 2400.

Stempelpind 8196, Pris Kr. 1,60, benyttes fra No. 2401 sammen med Sikringsringe 8227, Pris Kr. 0,20 (8196 og 8227 benyttes endvidere til alle Overstørrelser).

Split 3865 er 2,5 x 25 mm.

Plan 1

(A) (C)

Plan 2

A B

Hvor Smøresystemet er ændret paa Maskiner fra No. 1301 til 1550 maa dette opgives, da andre Reservedele træder i Stedet.

Plan 3

(A)

Koblingsplade med Støddæmper og Belægning 7763 benyttes til Maskine No. 2400 (Pris forhøjes til 20 Kr.) Fra No. 2401 benyttes 8302 uden Belægning, Pris: Kr. 14.- Belægning nittes fra No. 2401 paa Pladerne 7143 og 7044.

(F)

Styreskrue 7080 er fra omkring Maskine No. 2051 forsynet med Splithul. Kan benyttes fra 1301. Pris uforandret. Split 3865 2,5 x 25, Pris: Kr. 0,01.

Plan 4

(E)

Ventil 7013, Fjederskaal 7017, Ventillaas 7018 benyttes til Maskine No. 2050. Fra og med No. 2051 benyttes Ventil 8094, Pris: Kr. 2,50. Øverste Fjederskaal 8095, Pris Kr. 0,30.

Ventillaas (Halvpart) 8096, Pris Kr. 0,10.

Endvidere er fra Maskine No. 2051 en Glimmerskive 8194 anbragt under nederste Fjederskaal, Pris Kr. 0,10. Kan benyttes fra Maskine No. 1301.

Plan 5

(A) (D)

Kamakselhús 7129, Skrue 7919, Fjeder 7920, Fordelerskaal 7392, Bøjle 7690 benyttes til Maskine No. 2050. Fra Maskine No. 2051 kommer:

Kamakselhús 8184, Pris: Kr. 50.- Skrue for Fæstspænding af Fordelerskaal 7141 4-0,7 x 10, Pris Kr. 0,05. Skive for do. 5085, Pris Kr. 0,01. Fjederskive for do. 5521, Pris Kr. 0,01.

Fordelerskaal komplet 8175, Pris Kr. 11.- Bøjle 8185, Pris: Kr. 1,35

Vedrører:



Plan 6

(A)

Justeringssskive 7856 og 7857 slaas sammen til eet No. 7856 og bliver fremtidig 0,15 mm tyk.  
Split 3865 (2,5 x 25) ændres til Split 4518 (3 x 25)  
" 3867 (1,5 x 20) " " " 3866 (2 x 20)

(D)

Kul 7435 og 7436 udgaar.

(E)

Bøjle for Relais 7937. Pris forhøjet til: Kr.1.- } skal be  
2 Stk. Forstærkning 8263 for Bøjle. Pris Kr.0,30 } nyttes  
pr. Stk. } sammen.

Plan 7.

(A)

Benzinrør 7683 (lang Model) benyttes til Maskine ca. 2050. Fra Maskine ca.2051 benyttes Benzinrør 8183 (kort Model) (samme Pris).

Plan 10.

(C)

Benzintank Standard lakeret 7377 Pris forhøjes til Kr.38.-  
Gummiring 7657 for Benzintank tilføjes, Pris: Kr.0,50.  
Kan benyttes fra Maskine No.1301.

Plan 12.

(C)

Amperemeter 7665 benyttes til Maskine No.2400.  
Fra Maskine 2301 kommer følgende nye Dele:

Kontrolladelampe uden Lampe	8290,	Pris Kr.2,80
Lampe for do.	8291,	(ing.Rab)0,50
Navne- og Nummerplade	8287,	Kr.2,00
Spændeplade for do.	8288,	" 0,50
Skive for do. 2 Stk.	8292	" 0,03
Fjederskive do. do.	8293	" 0,01
Møtrik for do. do.	5040	" 0,02

(D)

Spændebaand 8197 for Speedometerslange tilføjes,  
Pris Kr.0,10. Kan benyttes fra 1301.

Plan 14.

(B)

Fra Maskine 2051 tilføjes Smørenippel 7649 for Hus for Speedometertræk, Pris Kr.0,15.

Plan 15.

(D)

Sikringsplade 8108 (4 Stk.) for Skruer til Kronhjul tilføjes. Pris pr. Stk. Kr.0,08. Kan benyttes fra Maskine 1301.

Justeringssskive 8277 0,05 x 20 x 30 tilføjes Pris:0,06  
" 8113 0,15 x 20 x 30 " " :0,06  
" 7643 udgaar og erstattes fremtidig af  
" 8274 0,05 x 40 x 51 Pris: Kr.0,12  
" 7577 bliver fremtidig 0,15 x 40 x 51,  
Pris: Kr.0,12.

Plan 16.

(A)

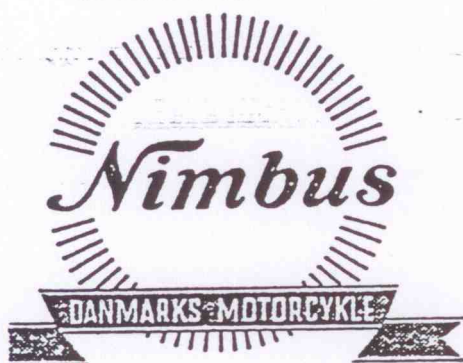
Lampe 35/25 Watt 8299, Pris: Kr.3,60 (Dagspris)  
Lampholder (kun for 35/25 Watt Lamper) 8298, Pris  
Kr.2.-

(D)

Gummiplade 8182 for Baglygte tilføjes Pris: Kr.0,35.  
Benyttes fra 2051.

## Teknisk Cirkulære Nr.

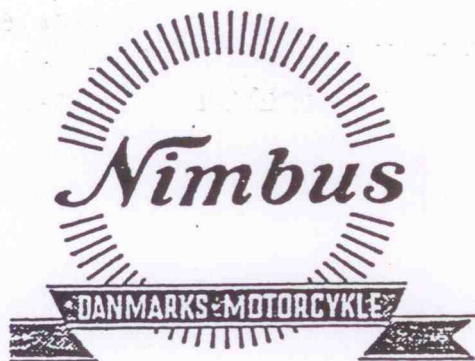
Vedrører:

Koblingen glider.

Koblingen kan blandt andet glide af følgende Grunde:

- 1) Der er ingen Spillerum mellem Udløserarm og Trykpind.
- 2) Der er Olie eller Fedt paa Koblingsbelægningen, saaledes at Friktionen er betydelig nedsat. Koblingsbelægningen kan blive fedtet af følgende Grunde:
  - a) Der kan dels komme Olie og Fedt fra Udløserlejet langs med Trykpinden. Korkpakningen ved den lange Trykpind kan være utæt og maa fornyes. - Husk: Der kan kun anbringes en Korkpakning fra Maskine ca. 1551, da Gearblokken kun ved disse Maskiner er boret dybt nok ind til at optage Korkpakningen.
  - b) Der siver Oliedampe fra Krumtaphuset ind i Svinghjulshuset. Denne Oliedamp kan ikke komme ud af Svinghjulshuset, da dette er lukket foroven, og Oliedampen gennemsiver da Koblingsbelægningen. Denne Ulempe rettes ved at fjerne Skruen over Svinghjulshuset og lade Hullet staa helt aabent eller paasætte en lille Hætte No. 8319 (som leveres af os uden Beregning) Endvidere findes der et Hul i Bundkarret under Svinghjulet. - Dette Hul, som er beregnet for Afløb af eventuel Olie, der maatte komme ind i Svinghjulshuset, kan paa nogle Maskiner dækkes af Tværskinnen paa Stativet - og er paa de nuværende Maskiner flyttet fremefter - (Bor even-tuelt et nyt Hul eller vikl lidt Isoleraand om Stativet, saa dette ikke lukker helt.
  - c) De under b nævnte Ting kan skyldes, at Oliestanden i Motoren er over det øverste Mærke paa Maalepinden. Det tilraades iøvrigt ikke at komme mere end 2 l Olie paa Motoren.

Det maa tilføjes, at Koblingen skal være fuldstændig fri for Olie ( ved Afbrænding og Udskylning i Forening - se Vejledning Side 9), thi er dette ikke Tilfældet vil Koblingen sandsynligvis glide et Stykke Tid endnu førend de under a, b og c nævnte Forhold har afhjulpet Ulempen. Til Udskylning af Koblingen kan anbefales denatureret Sprit i Stedet for Benzin og lignende.

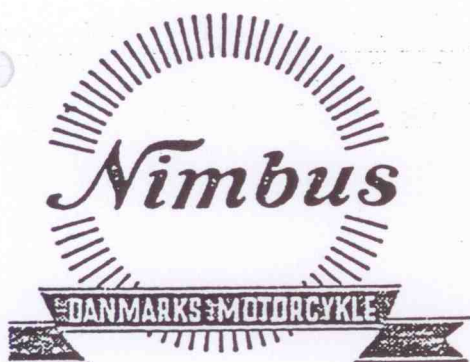


Fra Maskine 2517 (og endvidere Maskine 2488 - 2500) er Karburatoren ændret saaledes at et Overgangshul med Forbindelse til Tomgangshullet er indskudt under Gasstemplet. Derved opnaas en mere regelmæssig Gang af Maskinen lige efter Tomgang. Hastigheden paa Tomgang var før bestemt af Tomgangshullets Størrelse alene; idet Gasstemplet ved Tomgang skulde være helt 1 Bund. Dette Forhold er ogsaa ændret, idet Tomgangshastigheden reguleres af Gasstemplet ved Hjælp af den skraat anbragte Skrue.

Ved disse foretagne Ændringer har det været nødvendigt at ændre Naalen. De nye Naale er mærket med 2 1 Bunden af Accelerations-Stemplet. Ligeledes er Karburatorhusene stemplet 2 (saaledes at en 2 mærket Naal og et 2 mærket Karburatorhus passer sammen.)

Nye og ændrede Dele:

- 1) Straalenaal (2) faar nyt Nr. 8389 Kr. 1,00
- 2) Karburatorhus (2) beholder sit gamle Nr. 7730, og benyttes dette til Reservedel udover de anførte Nr. skal der samtidig bestilles en Straalenaal Nr. 8389.
- 3) Skrue for Tomgangsindstilling 4.0,7.17 Nr. 5400 Kr.0,07
- 4) Fjeder for do. Nr. 7074 Kr. 10



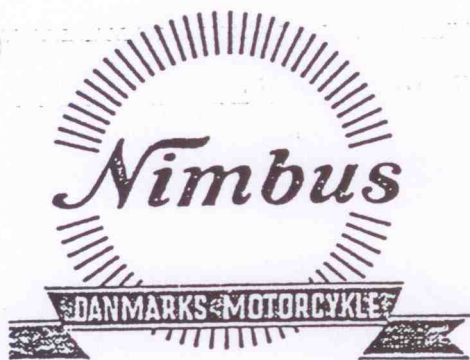
Teknisk Cirkulære Nr.12A. 22/9 36

Vedrører: Karburatorændring.

(Se vort Cirkulære Nr. 12)

En Ændring i Lighed med den i ovennævnte Cirkulære forklarede kan om ønskes foretages paa de tidligere udgaaede Karburatorer, naar disse tilsendes Fabriken eller hvis hele Maskinen kommer herind. Ændringen vil koste Kr. 5.00, som er en Servicepris uden Rabat af nogen Art.

AF/FR/JT.



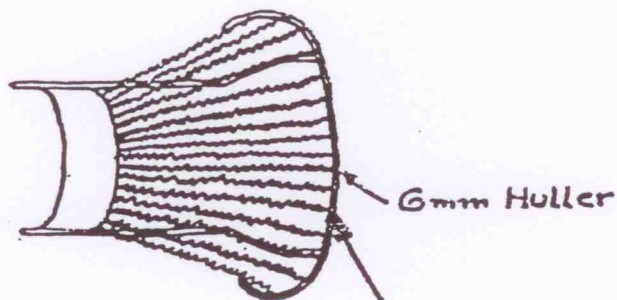
Teknisk Cirkulære Nr. 13 22/9 36

Vedrører: Tynde Fjedre i Sadel og Baksæde.

Disse Fjedre kan undertiden knække, og bruddet sker som Regel i det bageste Øje.

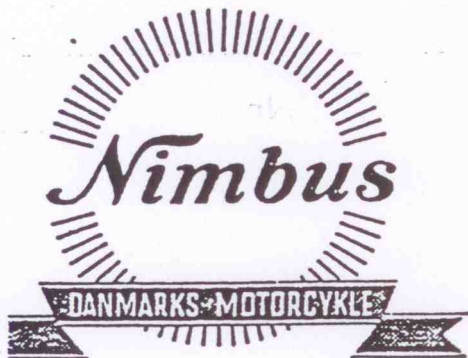
For at undgaa dette kan man bore Hullerne op til 6 m/m i den bageste Skinne og forsænke disse Huller godt udvendig fra.

Derved opnaar man at Øjerne paa Fjedrene kan dreje sig mere frit og Brud undgaas.



Disse 20 Huller bores op til 6 m/m og forsænkes godt udvendig fra.

FR/FR/DT



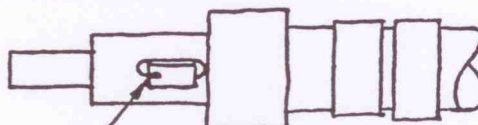
Igeaen mange teoretiske Prøver paa vor nye Motorprøvestand saavel som praktiske Prøver paa Vej, har vi fundet, at en lille Drejning af Kamnene i Forhold til Kamakslens Tandhjul vil give et bedre Resultat i Form af jævnere Gang ved lavere Omdrejningstal og en noget bedre Trækraft ved de større Omdrejningstal.

Denne Drejning er fra og med Maskine 2551 foreløbig foretaget ved at lave en speciel forsæt Kile, som iøvrigt kan paasættes alle udgaaede Maskiner. Kilen har Nr. 8424 og koster Kr. 0.50. Ved eventuel Ændring maa man nøje paase følgende:

- 1) Kilen er mærket med et Kørnermærke, der skal vende opad og fremefter som vist paa Skitsen.

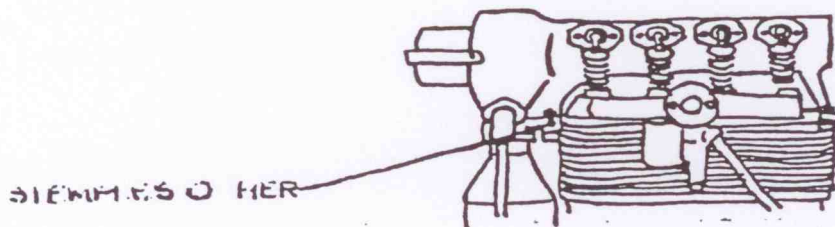


SET FORFRA



KØRNERMÆRKE

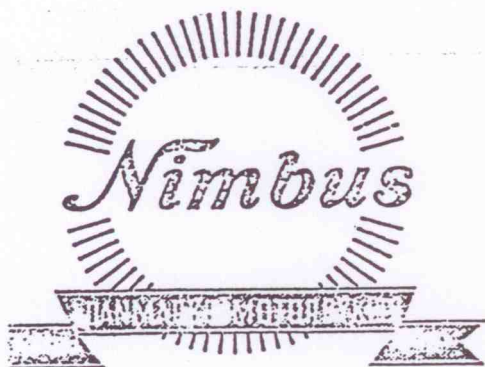
- 2) Ved Montering af Tændingsregulatoren paases, at Hakket til Rotoren paa Tændingsfirkanten vender rigtigt (Hakket skal vende mod det borede Smørehul i Tandhjulet)
- 3) Det maa paases, at Sikringspladen for Tændingsregulatoren bliver ordentlig paasat og forsvarligt sikret, eventuelt er det nødvendigt at forny den.
- 4) For at kunne se om den forsatte Kile er indsat, stemples et 0 paa Siden af Kamakselhusets forreste venstre Fod, saaledes at man altid kan se, om der er foretaget en Ændring eller ej paa Maskiner under 2551.



- 5) Tændingsindstilling er den samme som før Ændring.

Den omtalte Drejning af Kamakslen bør kun gøres af de Forhandlere, der er fuldt fortrolig med Nimbus. Det skal bemærkes, at Fabriken altid ved en hovedreparation eller naar Lejlighed gives vil foretage omtalte Ændring.





Vedrører: Ændret Udførelse af Forhjulsbremse fra og med Maskine 255

Fra og med Maskine Nr. 2551 er Forhjulsbremsen ændret (ikke i Princippet) idet Bremsepladen er forsynet med en skarp Kant, der vende nedefter, saaledes at det Vand og Snavs, der løber langs Forgafnen ned ad Bremsepladen, ikke som ved de tidligere Maskiners kan løbe ind i Bremseskaalen, men kan dryppe af uden at trænge ind til Bremsen.

Endvidere er Anlægsfladen mod det bevægelige Rør gjort længer for bedre at kunne optage Bremskraften. Bowdenkablet er ændret og forsynet med en Gummihætte, der presses ned over en Forlængelse af Bremsepladen for at hindre Vand i at trænge ind og ruste Kablet. Snoningsfjederen, der holder Bremsearmen paa Plads, har det været nødvendigt at give en anden Udførelse.

Endelig er Beskyttelsen af Forhjulets Kugleleje ved Bremsesiden gjort bedre, idet Mellemlægsskiven er erstattet af en Skaal, der holder Fedtet til Kuglelejet paa Plads. Derved har det været nødvendigt at fjerne Kraven paa Bremsearmen.

Tilføjelser til Reservedelskatalog:

lan 12.

Ⓓ

Bowdenkabel for Bremse 7671 udgaar fra 2551 og erstattes af 8248 (incl. Gummihætte) Pris: 2,70.  
Gummihætte 8276 for Bowdenkabel benyttes fra 2551 Pris: 0,20.

lan 14.

Ⓐ

Forhjul komplet beholder sit Nr. 7156, men er forsynet med ændret Bremse, kan benyttes fra 1301 Pris: 82,00.

Ⓒ

Bremseplade 7155 udgaar fra 2551 og erstattes af 8246 Pris: 8,50. Bremsearm 7152 beholder sit Nr. (Pris 3,25), men Kraven er frentidig fjernet, og skal Bremsearmen benyttes til Maskiner før 2551, bør Mellemlægsskiven 8039 Ⓓ fjernes og erstattes af Støvkapsel 8344.

Ⓒ

Snoningsfjeder 7560 udgaar fra 2551 og erstattes af 8247 Pris: 0,30.

Ⓓ

Mellemlægsskive 8039 udgaar fra 2551 og erstattes af Støvkapsel 8344 Pris: 0,50.



Teknisk Cirkulære Nr. 16 20/10-36.

Vedrører: Diverse Forandringer fra  
Maskine omkring Nr. 2551.

- 1) Speedometerudførelsen er ændret, idet den indirekte Belysning er flyttet ind i selve Speedometret, saaledes at Speedometret er bedre beskyttet mod Vand, der kunde trænge ind gennem Lysslidsen. Endvidere er Skulæns Udseende ændret.

Plan 12. (D)

Speedometerhoved	7386	} Udgaar fra Maskine omkring 2551 og erstattes af
Fatning.	4496	
Bøjle	7733	
Skrue 4x6	5532	

Speedometeroved	8294	incl. Pære	Pris: Kr. 30,00	} Kan benyttes fra 130
Pære	8295	Pris:	Dagspris	

- 2) Der er indlagt en Sikringssskive ved Styrrør paa Forgæflen mellem Konus med Gevind og Kontramøttrik.

Plan 11. (B)

Sikringssskive 8245 Pris: Kr. 0,75  
benyttes fra Maskine omkring 2551.

- 3) Spændeplade med Kvadrant for Benzintank er ikke mere forsynet med Vægt og Nr. Stempel, idet dette er flyttet op paa Styret under Kontrolliladelampen (se Teknisk Cirkulære Nr.9)

Plan 10. (D)

Spændeplade med Kvadrant og Stempel 7852, benyttes til Nr. 2400. Fra 2401 kommer Spændeplade med Kvadrant uden Stempel 8301. Pris: Kr. 3,50

- 4) I Stedet for Skruen over Svinghjulshuset er indført en Hætte (se Teknisk Cirkulære Nr.11)

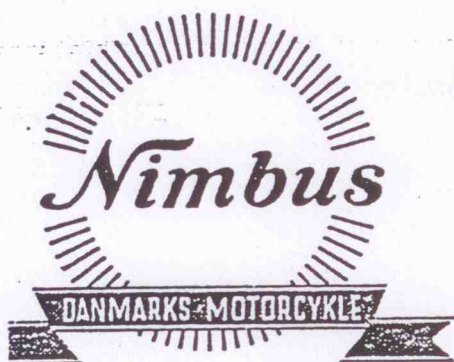
Plan 1. (A)

Propskruer 7169 udgaar og erstattes af Hætte 8319 Pris: Kr. 0,75. Kan benyttes fra 1301.

AF/FR/JT.

A/S FISKER & NIELSEN.

*Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 17 20/10-36.

Vedrørende:

Ændret Udførelse af Kardan-træk, Gearkasse, Bagnjul, Stel og Kobling fra og med Maskine Nr. 2561.

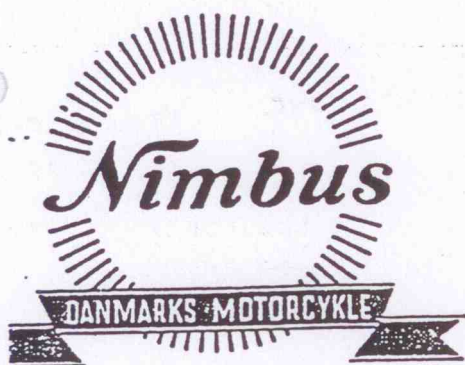
Fra og med Maskine 2561 er den stive Kardanaksler erstattet af en Kardanaksler med 2 Gummikoblinger, der dels virker som regulære Kardanled og som dels optager Stød. For at faa Plads til Kardanledet nærmest Gearkassen er Hullet i Skærmpladen i Stellet gjort større. De 2 Tappe paa nennholdsvis Gearaksler og Spidshjul er fjernede, og Gearkassedækslet og Spidshjulsdækslet er ændret og forsynet med en Korkpakning.

Dækslet for Tandhjulshus er forsynet med 2 Skruer i Stedet for 1, saaledes at Vridningsmoment fra Kardanakslen bedre overføres til Stellet.

Efter at Gummikardanakslerne er indført er den fjedrende Kobling unødvendig og erstattet af en meget let fast Kobling.

Tilføjelser til Reservedelskatalog:

- (A) Koblingsplade med Støddæmper 8302 (T.Cirkulære Nr. 10) udgaar fra 2561 og erstattes af 8364 Pris: Kr. 10,00
- (B) Gearkasse komplet 7974 udgaar fra 2561 og erstattes af 8331 Pris Kr. 158,00
- 3. Gearkassenus 7574 udgaar fra 2561 og erstattes af 8334 Pris: Kr. 48,00
- Korkpakning for Kardanaksler 8392 tilføjes fra Nr. 2561 Pris: Kr. 0,20
- (D) Gearaksler 7067 udgaar fra 2561 og erstattes af 8266 Pris: Kr. 11,50
- 3. (B) Stel 7310 udgaar fra 2561 og erstattes af 8244 Pris: Kr. 110,00
- (A) Bagnjul komplet 7120 udgaar fra 2561 og erstattes af 8335 Pris Kr. 175,00
- 15 (C) Dæksel for Kronhjul 7122 udgaar fra 2561 og erstattes af 8283 Pris: Kr. 10,00
- Dæksel for Spidshjul 7128 udgaar fra 2561 og erstattes af 8333 Pris: Kr. 2,00
- Korkpakning for Kardanaksler 8392 tilføjes fra Nr. 2561 Pris: Kr. 0,20
- Propskrue 7169 udgaar fra 2561 og erstattes af Smørenippel 7649 Pris: Kr. 0,15
- Skrue 7189 for Fastspænding af Bagnjul (12x32). Antal ændres til 3 Stk. fra 2561.
- Fjederskiver 3859 (12m/m) Antal ændres til 3 Stk. fra 2561.



Teknisk Cirkulære Nr.

17 fortsat.

Vedrørende

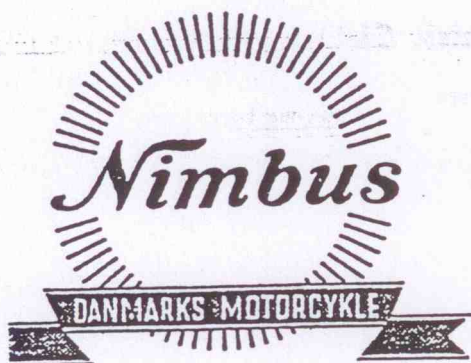
Kron- og Spidshjul 8058 (1:4) udgaar fra 2561 og erstattes af 8390 Pris: Kr. 52,00  
 Kron- og Spidshjul 8059 (1:4,9) udgaar fra 2561 og erstattes af 8391 Pris: Kr. 52,00  
 Kardanaksler 7131 udgaar fra 2561 og erstattes af Kardanaksler med Gummikobling 8258 Pris: Kr. 50,00

					Pris: Kr.
Gummiklods	8259	16	Stk.	tilføjes	0,10
Kugle 1/4"	3846	18	"	"	0,01
Bolt	8255	2	"	"	2,00
Stift	8257	2	"	"	0,15
Kardanled	8270	2	"	"	12,00
Mellemaksler	8253	1	"	"	25,00

A/S FISKER & NIELSEN.

*Fischer*

AF/CR/JT.



**Teknisk Cirkulære Nr.18. 20/10-36.**

Vedrører Speedometer og Slanger  
fra V. D. O.

---

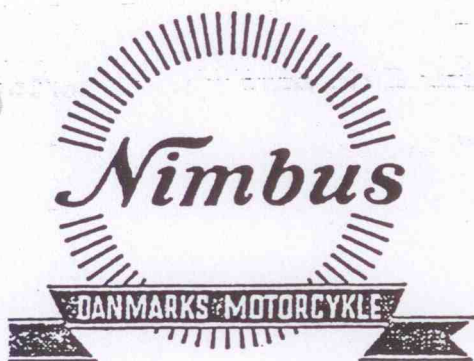
Ifølge Overenskomst med vor Leverandør i Speedometer og Slanger, V. D. O., Frankfurt a.M., vil Garantien paa Speedometerhoveder fremtidig være en Km-Garanti paa indtil 7500 Km. og Garantien paa Slanger 3 Maaneder. Sker nogen Skade herefter vil Ingen Erstatning kunne påregnes. Defekte Dele der kommer under Garantien bedes sendt til A/S Fisker & Nielsen.

Iøvrigt meddeler V. D. O. at A/S Magneto, Jagtvej 155B, København er anerkendt som autoriseret Reparationsværksted for V. D. O.'s Produkter, hvortil vore Forhandlere bedes henvende sig i Tilfælde af Reparationer.

A/S FISKER & NIELSEN.

*P. Fisker*

AF/FR/JT.



## Teknisk Cirkulære Nr.19 - 21/4-37.

Vedrører: Speedometertræk  
fra og med Maskine 2901.

Fra og med Maskine 2901 er Speedometertrækket ved Forhjulet ændret, idet Omsætningsforholdet fra at være 1:3, nu er 1:2, d.v.s. at det indvendige Kabel-i Speedometerslangen ikke roterer saa stærkt og altsaa har en længere Levetid. Endvidere er den Vinkel, hvorunder Speedometerslangen er tilsluttet Forhjulet, ændret saaledes at der ved et kraftigt Tilbageslag i Forgaflen ikke opstaar Knæk paa Slangen.

Ved det nye Omsætningsforhold er benyttet Snekkenjul og Snekke. Speedometerhuset er forsynet med en rundløbende Finne, som skal tjene som Afløb for Vand, der maatte komme fra Forgaflen.

Speedometerhovedet løber langsommere og er nu forsynet med Skala til 140 km. De nye Speedometerhoveder er stemplet W=1,0 i Modsætning til de gamle, der er stemplet W=1,5. (Disse Tal angiver Omdrejning af Speedometer pr. m. kørt Vejbane.)

Tilføjelser til Reservedelskatalog (fra Maskine 2901)  
Plan 14.

ⓑ	Speedometerhus 8359	Pris: Kr. 5,00
	Snekkenjul 22 Tdr. 8361	" " 3,50
	Snekke 11 " 8360	" " 2,00
	Bøsning for Snekke 8362	" " 1,25

Plan 12.

ⓓ	Speedometerhovedet 8366 stemplet W=1,0 med Skala til 140 km.	Pris: Kr. 30,00
---	--	-----------------

AF/JT.

p. pa. A/S FISKER & NIELSEN.



Vedrørende:

En Kunde, der eventuelt senere staar overfor køb af Sidevogn, bør man raade til at købe sin Maskine med Lavgear, i det man uden nogensomhelst Skade kan benytte denne som Solomaskine. Det er saa meget mere paakrævet at være klar over dette Forhold, da Kron- og Spidshjul ikke senere kan ombyttes gratis.

Ved Solomaskiner, der stilles særlige Krav til, kan Lavgearet med Fordel anvendes bl. a. til:

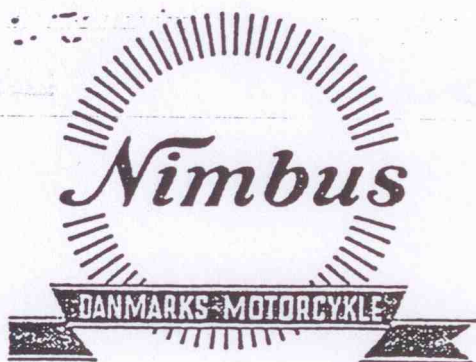
- 1) Skolemaskiner, hvor det gælder om at kunne køre meget langsomt i 3die Gear uden at fire paa Koblingen.
- 2) For Kunder, der udelukkende kører i stærkt bakket Terrain og hvor Minimum Gearskiftning er ønskelig. Det samme gælder for udpræget Bykørsel.
- 3) For Trialkørere o.l., der ønsker Maksimum af Akceleration og største Tophastighed.

For de 3 sidste Punkters Vedkommende gælder det, at Slitagen og benzinforbruget er noget større end ved Sologearing.

p-pa. A/S FISKER & LILLING

*J. W. Fisker*

EF, JT.



Teknisk Cirkulære Nr. 20 - 21/4-37.

Vedrørende Sologear og Lavgear

Nimbus Motorcyklen kan leveres med 2 Udvekslinger nemlig i Kron- og Spidshjul nemlig:

Sologearing 4:1

Lavgearing 4,9:1

(ved Lavgear er Tandhjulshuset forsynet med en Mærkeplade med "Lav", Udvekslingen i Gearkassen er for alle Maskiners Vedkommende i 1ste Gear 2,43:1 i 2det Gear 1,53:1 og i 3die Gear 1:1.

Der haves altsaa følgende Totaludvekslingsforhold:

	1ste	2det	3die Gear
For Sologearing.....	9,7:1	6,1:1	4:1
For Lavgearing.....	11,9:1	7,5:1	4,9:1

A Sologearing

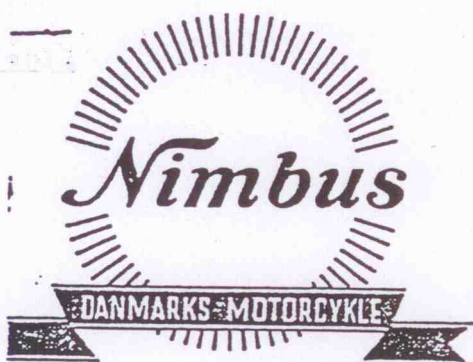
benyttes udelukkende til Solomaskiner. Solomaskiner leveres, naar ikke andet er forlangt, med denne gearing

B Lavgearing

er specielt beregnet for Sidevognsbrug og leveres til alle Sidevognskøretøjer. Skal Motorcyklen benyttes til Sidevogn, saa dette altsaa udtrykkelig bemærkes.

Der er Grund til at indskærpe dette Forhold høje, da man derved undgaar mange Ubehageligheder og Reklamationer, fordi Motorcyklen med Sidevogn ikke med Sologear kan udnytte sine H.K. tilstrækkeligt og altsaa ikke opnaa Maksimum af Trækraft og Hastighed.





Beskrivelse

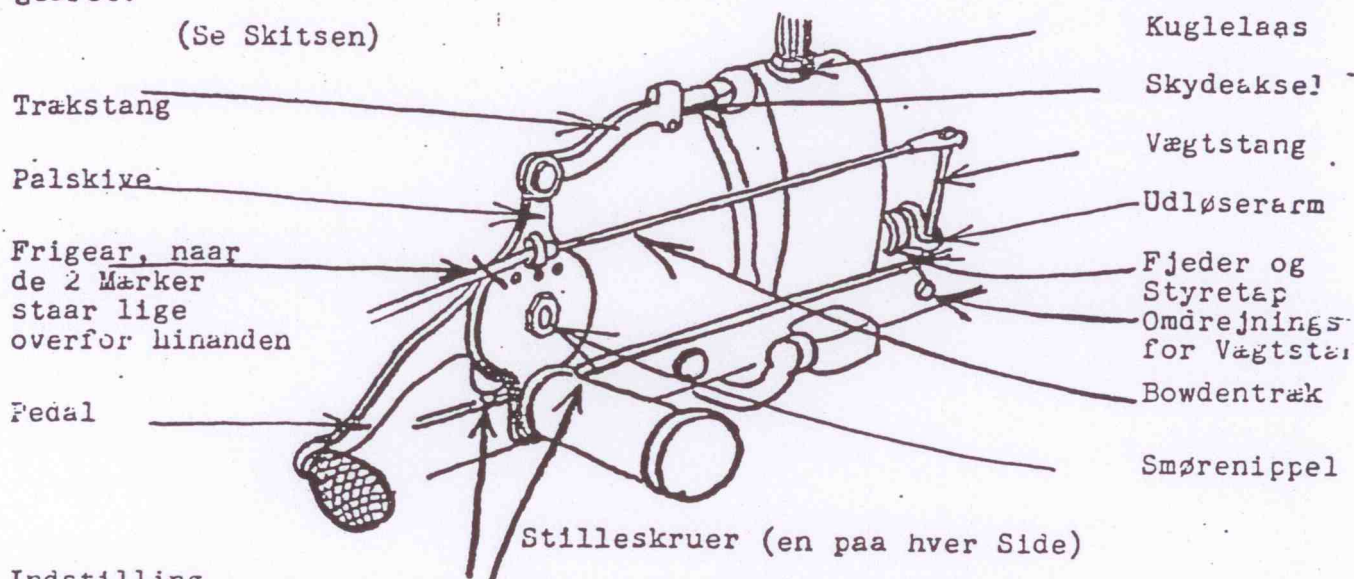
Fodgearret, som er konstrueret specielt for Nimbus, er et saakaldt Palgear og anbragt paa Maskinens venstre Side paa Koblingspedalens Plads. Fodkoblingen udgaar altsaa helt, men til Gengæld er Haandkoblingen gjort meget blød. Fodgearret kan anbringes paa alle Nimbus Maskiner fra 1301.

Fodgearrets Pedal kan fra sin Midterstilling bevæges op og ned mod fast Stop og vil herved skifte henholdsvis til højere eller lavere Gear gennem Fodgearrets Palmekanisme. - Altsaa for hver Gang Pedalen hæves mod sit Stop, skiftes til højere Gear og omvendt til lavere Gear, naar Pedalen trædes ned.

Den eneste Vanskelighed ved Fodgearret (iøvrigt alle Fodgear) og særlig for Begyndere, er at finde Frigear, idet dette ligger mellem 1ste og 2det Gear og ikke findes som hele Bevægelsen fra Pedalens Midterstilling til en af Siderne. Er Maskinen saaledes i 1ste eller 2det Gear henholdsvis løftes eller trædes Pedalen et lille Stykke op eller ned, saaledes at Kuglelaasen i Gearkassen for Frigearret mærkes (og Koblingen slippes langsomt for at se om dette er Tilfældet).

Hovedfrigearret mellem 1ste og 2det Gear (der findes ogsaa Frigear mellem 2det og 3die) er markeret ved at der paa Palskiven er et Mærke, som skal staa lige med det tilsvarende Mærke paa den faststaaende Del af Fodgearret.

(Se Skitsen)



Indstilling

Ⓐ Fodgear

Det er nødvendigt, at Fodgearret er indstillet rigtigt og den rigtige Indstilling er kendetegnet ved følgende: Fra nennoldsvi 1ste og 3die Gear sættes i 2det Gear (Maskinen paa Stativ og Motoren i Staa) og ved den hele Bevægelse af Pedalen (mod fast Stop) skal Skydeakslen bevæges saa langt, at Kuglelaasen for 2det Gear netop passer.



Vedrører:

Da dette ikke Tilfældet d.v.s. Skydeakslen bevæges udover Kuglelaasen eller ikke naar denne, foretages en Indstilling af Fodgearet ved at dreje dette. Hertil løsnes (kun lige løsnes) Møtrikken, der holder Fodnvileren, og Fodgearet kan nu ved de 2 Stilleskruer drejes. Pas paa at begge Stilleskruerne kommer til at ligge an mod Stelrammen uden dog at sætte Spænd i Fodgearet.

Normalt skal denne Indstilling kun foretages, hvis Fodgearet flyttes fra en Maskine til en anden eller ved Nymontering.

- B** Kobling indstilles saaledes, at Udløserarmen, naar Koblingen er fri, mangler ca. 5mm i at støde mod Splitten (ældre Maskine sekskantet Hoved) paa Styretappen. Dertil er det nødvendigt at stille paa Stilleløserarmen ved Udløserarmens anden Ende bag paa Gearkassen. Bowdenkablet strammes til ved Haandgrebet paa Styret, saaledes at Koblingen først begynder at udløse naar Haandgrebet er trukket ca.  $1/5$  a  $1/4$  til.

Smøring.

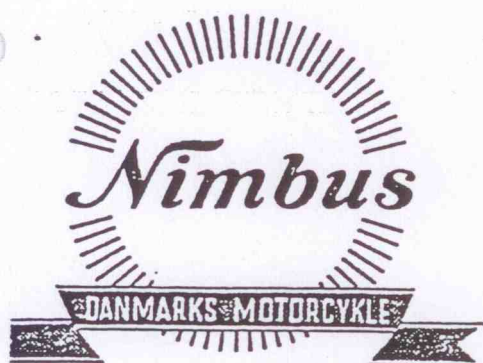
Fodgearet er fyldt med Fedt og smøres med Fedtsprøjten (se Skitse) hver 1000 a 2000 km's Kørsel.

Forskellige Oplysninger af Interesse ved Montering af Fodgear.

- 1) Ved de første fra Fabriken udgaaede Maskiner 1301 til ca. 2000 findes der ikke Gevind for Omdrejningstappen til Vægstangen. Dette Gevind skæres med en 8-1,00 mm Snittap (8mm Gevind og 1mm Stigning) i et 7,0 mm boret Hul, hvis Midte ligger 61mm bag ved Midten af Gevind for Værktøjskassen.
- 2) Saafremt Trækstangen ikke kan gaa ned i Skydeakslens fir-kantede Hul files lidt af Trækstangen, men ikke mere end at den netop kan komme ned.
- 3) Normalt er den mest bekvemme Stilling af Fodnvileren lige op

p. pa. A/S FISKEK & HILLER

*P. A. Fisker*



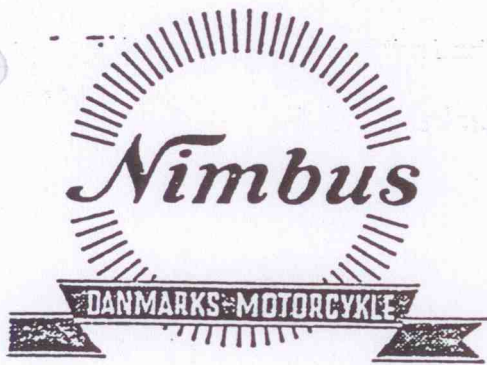
Vedrører:

Reservevedele til Fodgear.

<u>Stk.</u>	<u>Nr.</u>	<u>Benævnelse</u>	<u>Pris Kr.</u> <u>pr. Stk.</u>
1	8532	Fodgear komplet med Bowdenkabel o.s.v.	50,00
1	8418	Pedal med paanittet Tap for Gummiklods	10,00
2	8398	Pal.....	1,80
2	8399	Stift for Palfjedre.....	0,20
2	8406	Omdrejningstap for Pal.....	0,25
1	8403	Palfjeder.....	0,15
1	8395	Hus.....	12,00
1	8401	Styreskinne for Pal.....	2,00
2	5253	Skrue 4-0,7 x13 for do.....	0,03
1	8402	Halvrund Fjeder.....	0,50
2	8407	Endeprop for do.....	0,20
1	8397	Palskive.....	8,00
1	8404	Omdrejningsbolt.....	1,40
1	8522	Møttrik 10-1,00 for do.....	0,20
2	7191	Stilleskrue 6-1,00x17.....	0,15
2	8523	Fjeder for do.....	0,15
1	8409	Pedalgummi.....	0,80
1	8408	Trækstang.....	3,00
1	8405	Bolt for do.....	0,40
1	7258	Møttrik 6-0,75 for do.....	0,10
1	3862	Fjederskive 6mm.....	0,01
1	5253	Laaseskrue 4-0,7 x13 for Trækstang....	0,03
1	5521	Fjederskive 4mm for do.....	0,01
1	8413	Bowdenkabel komplet.....	3,00
1	8415	Vægtstang.....	1,60
1	8416	Tap for do.....	0,40
1	3861	Fjederskive 8mm for do.....	0,02
1	3866	Split 2x20.....	0,01

Spændeplade med Kvadrant 8301 (Plan 10 D) benyttes ikke til Maskiner med Fodgear, I Stedet kommer Spændeplade uden Kvadrant 8417 Pris: 3,50.

af/JT.



Teknisk Cirkulære Nr. 22 - 30/4/37

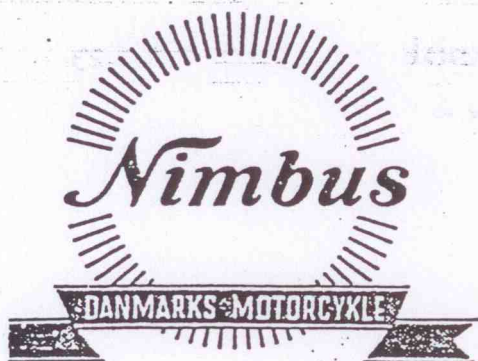
Vedrører: Forlygte med Dobbelreflektor

Fra Maskine Nr. 3001 (samt alle Maskiner under dette Nummer der efter den 1ste Maj forlader Fabrikken) er indført en ny Type Forlygte, der ikke skulde give Anledning til Blanding. Lygten er forsynet med en Reflektor, som er sammensat af 2 "Paraboler". Endvidere er det buede Glas erstattet af et Planglas med lodrette Riller, og Lygten er forsynet med en 35/25 Watt Lampe. Det bemærkes udtrykkeligt, at der ikke kan benyttes Lamper med andet Wattforbrug.

Denne Lygte skulde kunne opfylde de i Øjeblikket gældende danske Lygtebestemmelser, men der gives af A/S Fisker & Nielsen ingen Caranti i denne Retning, ligesom der heller ikke garanteres for Lygteindstilling hverken paa nye Maskiner eller paa vort Reparationsværksted.

f. A/S FISKER & NIELSEN.  
*[Handwritten signature]*

Af/IMA.



Vedrører:

Reserve dele til Forlygte med dobbeltreflektor (Reserve deleksatalog Plan 16).

Stk. Nr.	Benævnelse.	Pris
1	3533 Lygte, komplet uden Lamper .....	Kr. 24.00
1	8527 Dobbeltreflektor .....	" 6.00
1	8528 Lampefatning for 35/25 Watt Lampe .....	" 2.00
1	8080x " " 3 Watt Lampe .....	" 0.50
1	7801x Lygtekrans .....	" 6.00
1	8529 Riflet Glas .....	" 2.50
2	7804x Korkpakning .....	" 0.40
1	7890x Springring .....	" 0.40
1	8299 Lampe 35/25 Watt .....	(3.60) Dagspris
1	4423x " 3 Watt .....	(0.85) Dagspris

x angiver at disse Dele benyttes til gl. Type Lygte (7381 Plan 16)

Den gamle Type Lygte kan forsynes med den nye Dobbeltreflektor (8527) naar der samtidig monteres

1 Stk.	Lampefatning	Nr. 8528
1 "	Lampe 35/25 Watt	" 8299
1 "	Riflet Glas	" 8529
2 "	Korkpakninger	" 7804 (en paa hver Side af Glasset)

Ved Montering en maa nøje paases, at Glassets Riller bliver vinkelret paa Delelinien mellem de to "Paraboler" i Reflektoren, samt at denne Delelinie bliver vandret ved Justering af Lygten.

A/S FISKE & NIELSEN.

*[Handwritten signature]*



Fra Maskine 2901 er Stativet, Omdrejningstap for do og Stativplader paa Stellet gjort sværere, saaledes at de bedre kan modstaa de Paavirkninger, de i Tidens Løb er udsat for. Det nye Stativ kan kun benyttes sammen med de nye Stativplader, medens det gamle Stativ kan benyttes til Stel med nye Stativplader.

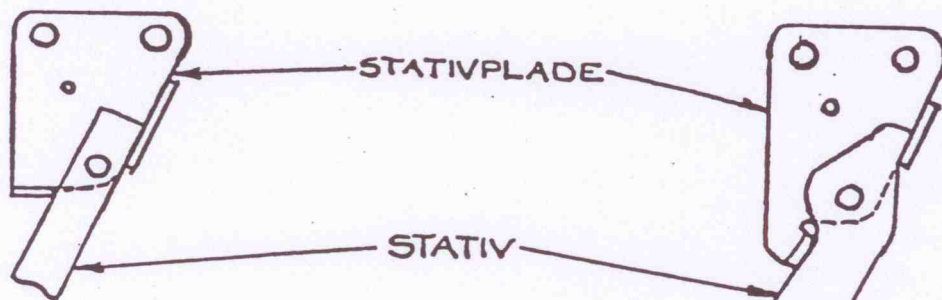
Tilføjelser til Reservedelskatalog fra Maskine omkring 2900.

Plan 9

- |   |                     |                |
|---|---------------------|----------------|
| ⓑ | Stativ 8328         | Pris Kr. 10,00 |
|   | Omdrejningstap 8329 | " " 0,50       |

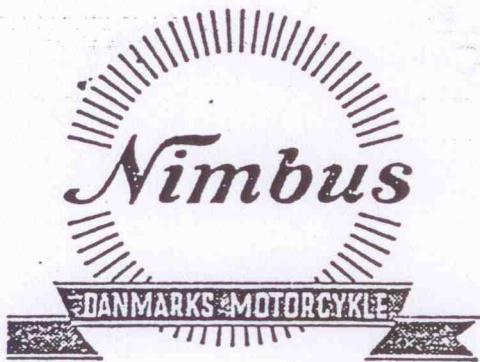
Tegning af det gamle Stativ

Tegning af det nye Stativ



AF/JT.

for A/S RYSKER & NIELSEN  
*[Signature]*



Teknisk Cirkulære Nr.

Vedrørende d. 24. Maj 1937.

24

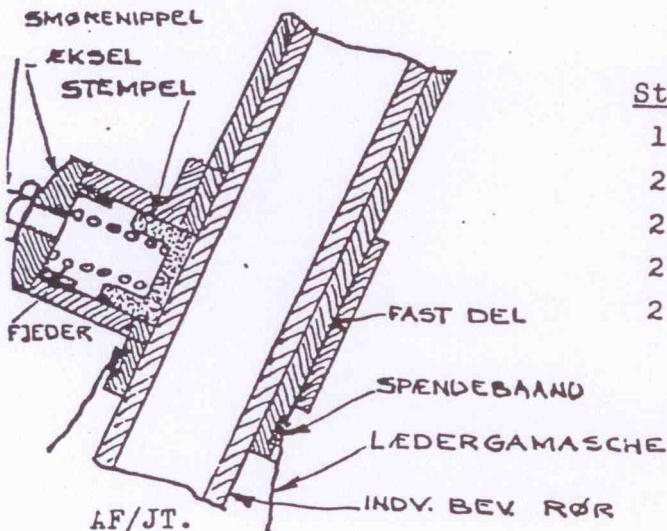
Forgaffel med Støddæmper  
fra 3001 - 3150 og fra 3201

For at få en mere stabil Føring af de bevægelige Rør i Forgafflen er der paa Forgafflens faste Del anbragt et Par fjederbelastede Broncestempler som trykker paa de indvendige Rør og som sætter disse i Spænd.

Metoden med at bøje de indvendige bevægelige Rør bortfalder hermed.

Denne Forgaffel kan benyttes til samtlige Maskiner fra 1301 og vil senere erstatte den gamle Forgaffel, naar denne er opbrugt fra Lager.

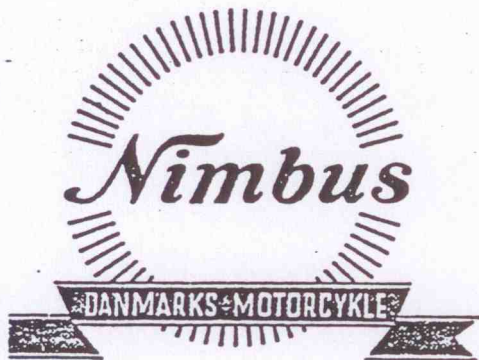
Da Forgafflens Diameter, paa det Sted hvor Lædergamascherne er fastgjort, er blevet mindre, er det nødvendigt at benytte et andet Spændeband.



Tilføjelser til Reservedelskatalog.

Stk.	Nr.	Benævnelse	Pris
1	8443	Forgaffel fast Del (sort)	Kr. 45,00
2	8439	Stempel.....	" 1,20
2	8441	Fjeder.....	" 0,30
2	8440	Dæksel.....	" 0,80
2	8534	Spændeband.....	" 0,25

for H. S. FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 25

Vedrørende Kobling.

Det har vist sig, at de fjedrende Koblinger (selv om der er Endepropper i Fjedrene, se teknisk Cirkulære Nr.8) ikke altid yder den Driftsikkerhed, der kan forlanges, idet Fjedrene kan knække og forårsage at Koblingen bliver uvirksom.

Det har imidlertid vist sig, at vor sidste Konstruktion (fra Maskine 2561) med den lette faste Koblingsplade og hvor Belægningerne er flyttet over paa de to med Svinghjulet forbundne Plader kan benyttes til Maskine under 2561, selvom disse er forsynet med den stive Kardanaksel, uden der har været Ulemper af nogen Art.

Det henstilles, at vore Forhandlere er opmærksomme paa dette Forhold.

Teknisk Cirkulære Nr. 8 annulleres herved.

Angaaende Nummer og Priser paa omtalte Kobling henvises til teknisk Cirkulære Nr. 17 og Nr. 10 Plan 3.

for A/S FISKER & NIELSEN.

AF/JT.





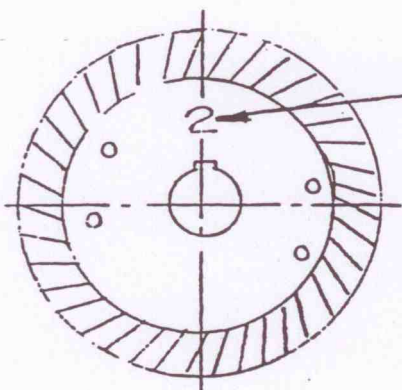
## Teknisk Cirkulære Nr. 26 - 19.3.38

Vedrører: Kamakseltandhjul Nr. 7094.

Se ogsaa tidligere teknisk Cirkulære Nr. 14.

Ved Maskiner fra ca. Nr. 3001 er Kilegangen i det koniske Tandhjul paa Kamakslen drejet, saaledes at den forsatte Kile ikke kan benyttes mere.

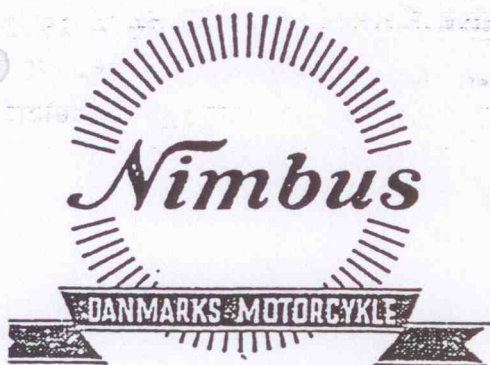
De nye Tandhjul er for at undgaa Misforstaaelser alle mærket med "2" (se Skitsen) og skal altid benyttes sammen med den normale Kile Nr. 7054.



Tandhjulet mærket her med "2".

Bemærk: Ved Bestilling af Reservedele vil altid blive leveret Tandhjul mærket "2".

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 27 - 19. 38

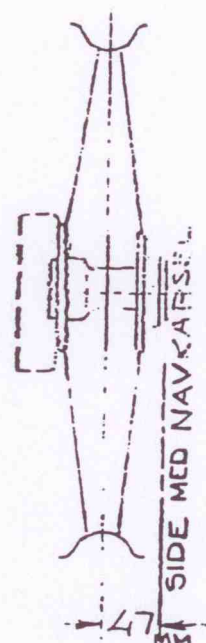
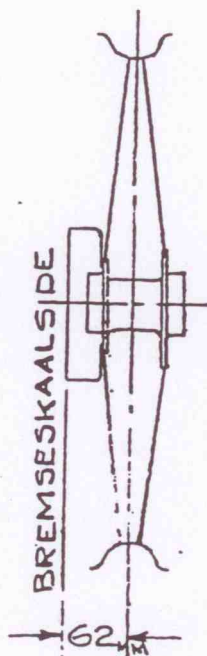
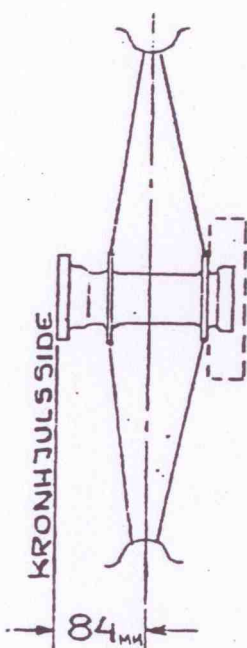
Vedrører: Maalskitser for Opretning af For-, Bag- og Sidevognshjul.

For Opretning af Hjulene ved Paakørsel og lignende er det nødvendigt, at Hjulmidten (Fælgmidten) ligger rigtigt. Alle Maalene paa nedenstaaende Skitser gælder til Midten af Fælgene og man maa da trække Fælgens halve Bredde fra for at kunne maale til Kanten (Fælgbredden kan nemlig godt variere lidt). For For- og Baghjulets vedkommende gælder Maalene for alle Nimbus fra Nr. 1301; for Sidevognshjulet kun for det nye Rørstel med Bremse.

BAGHJUL

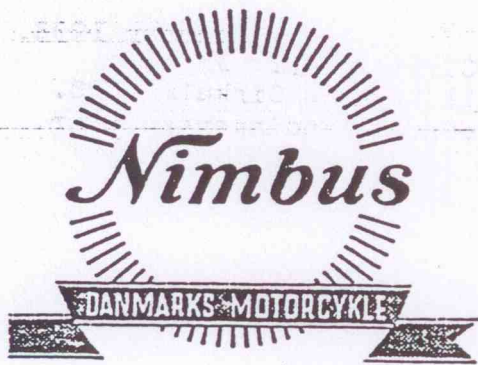
FORHJUL

SIDEVOGNSHJUL



p.pa. A/S FISKER & NIELSEN.

*J. F. Nielsen*



Teknisk Cirkulære Nr. 28  
30.4.1938.  
Vedrører: Fjeder for Tændingsregulator

Fra og med 25'April 1938 er alle fra Fabrikken udgaaende Maskiner forsynet med noget stivere Fjedre for Tændingsregulatoren. Derved er opnaaet en mere regelmæssig Gang af Motoren (ved ca. 30-40 km's Hastighed). Ligeledes er Tendensen til Tændingsbanken gjort mindre.

De nye stivere Fjedre har samme Reservedelsnummer som de gamle, og kun de nye Fjedre føres paa Lager.

De nye Fjedre kan benyttes til samtlige Nimbus fra Nr. 1301.

Med Højagtelse

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN.

5. November 1938.  
Teknisk Cirkulære Nr. 28 A.  
Tillæg til teknisk Cirkulære 28.  
Fjeder i Tændingsregulator.

De stive Fjedre i Tændingsregulatoren (Se Teknisk Cirkulære Nr. 28 og sidste Afsnit Teknisk Cirkulære Nr. 30) har ikke givet de Resultater, vi havde ventet.

Vi er derfor gaaet over til Brugen af en svagere Fjeder som før. Indstillingen af Tændingen bliver da omkring den midterste Streg. Indstilling af Knikserkontakt og Tændrørsafstand er 0.7 mm som meddelt i Teknisk Cirkulære Nr. 30.

Maskiner udgaaet fra Fabriken fra og med 4.11.1938 er forsynet med de nye Fjedre.

p.pa. A/S FISKEK & NIELSEN.

*F. Fisker*

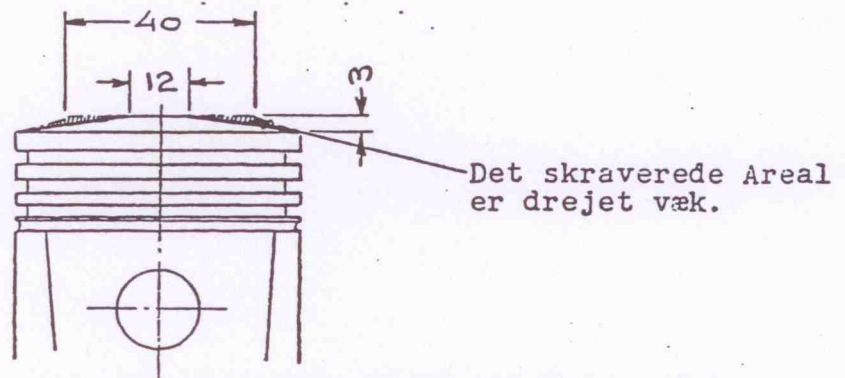


Teknisk Cirkulære Nr. 29 10. Maj 1938.

Vedrører: Stempler til Nimbus Sport.

Erfaringen har vist det nødvendigt med de Benzin-Kvaliteter, der findes her i Landet, at nedsætte Kompressionsforholdet i Nimbus Sport en Ubetydelighed (fra 6:1 til 5,7:1) dels for at faa den største Ydelse ud af Motoren og dels for at komme ud over de Tilfælde af "Tændingsbanken", som kunde fremkomme ved særlig haard Belastning.

Nedsættelsen af Kompressionen er sket ved at dreje en Ubetydelighed af Stemplerne paa Topfladen, som vist paa Skitsen. Hestekraftydelsen er stadig den samme, altsaa ca. 22 ved 4500 Omdrejninger.



Vi har endnu et lille Lager af ikke afdrejede Stempler i Reserve men vil fremtidig ellers kun føre de ændrede Stempler og med samme Numre efter Reservedelskatalog, saa det bedes opgivet specielt ved Bestilling, dersom et Stempel ikke skal være afdrejet.

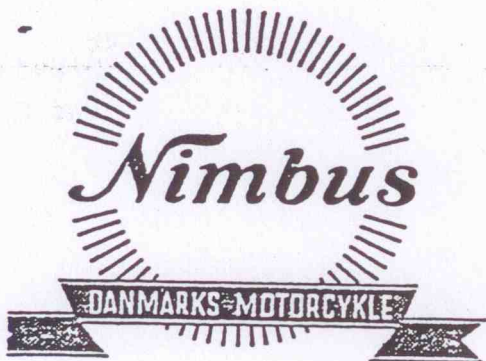
Hvis en Sportsmotor af en eller anden Grund er skilt ad, kan Stemplerne indsendes til Afdrejning uden Beregning.

Fra Nr. 3626 er samtlige Sportsmaskiner forsynet med afdrejede Stempler.

Med Højagtelse

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN.

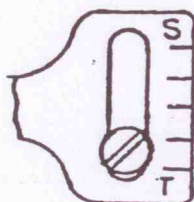
AC/AF/IMA.



Teknisk Cirkulære Nr. 30.  
7. September 1938.

Vedrører: Indstilling af Tændings-  
systemet.

1. Tændrør. Elektrodeafstanden er fremtidig forøget fra 0.5 til 0.7 mm. (Den større Elektrodeafstand gælder specielt hvor den nye Karburator er paamonteret). Derved faaes bedre Gang og mindre Risiko for Tilsodning. Tændrørene kan ved Varmen ændre Elektrodeafstanden, hvorfor Efterjustering ved Service er nødvendig. Midterelektroden maa ikke bukkes. Lodge Glimmer Tændrør maa ifølge Meddelelse fra Lodge Fabriken ikke sandblæses men renses med Benzin. (Glimmerisolationen ødelægges ved Sandblæsning).
2. Knikser-kontakterne. Kontaktafstanden er fremtidig forøget fra 0.5 til 0.7 mm og skal ved Service indstilles med 0.7 mm. Kontakterne skal være fuldstændig fri for Olie og lignende og bære paa hele Fladen. Er dette ikke Tilfældet, kan Gnisten blive utilstrækkelig og saaledes ikke holde Tændrørene rene.
3. Indstilling af Tænding. Med de stive Fjedre i Tændingsregulatoren (se teknisk Cirkulære Nr. 28) skal Motoren have tidligere Tænding omtrent som vist



MÆRKE PAA KAMAKSELHUS

Fremtidig er Feltet mellem de to Streger nærmest T farvet, saaledes at det kan give en Rettesnor for Indstillingen. For at afgøre om Fjedrene i Tændingsregulatoren er af den ene eller den anden Slags skal vi opgive, at Traadtykkelsen paa de bløde Fjedre er 0.45 mm og paa de stivere 0.7 mm.

Med Højagtelse

o. pa. A/S FISKER & NIELSEN.

AF/IMA.



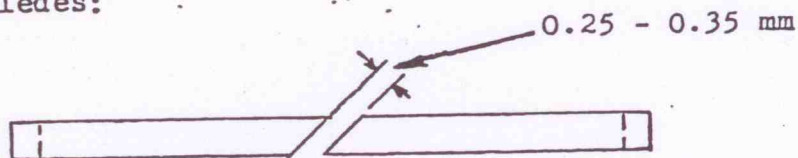
Teknisk Cirkulære Nr. 31.  
den 20. September 1938.

Vedrører: Stempelringe.

Ved Montering af nye Stempelringe maa følgende overholdes:

- 1.) Spillerum i Laasen skal ligge mellem 0.25 og 0.35 mm (naar Stempelringens udvendige Diameter svarer til en ny Cylinderblok)

Saaledes:

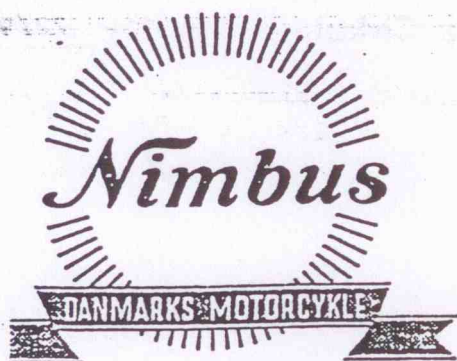


OBS. Pas paa at Stempelringen ligger fuldkommen plan ved denne Maaling.

- 2.) Stempelringen skal gaa saa let i Rillerne i Stemplet, at de ved deres egen Vægt falder ned, naar Stemplet holdes vandret.
- 3.) Stempelringe faaes med højre og venstre Laas og monteres skiftevis med højre og venstre Laas.

p.pa. A/S FISKEK & NILSEN.

AF/IMA.



Teknisk Cirkulære Nr.

Vedrørende:

12'Oktober 1938.

Undertegnede bestiller hermed nedenfor specificerede Værktøj ifølge teknisk Cirkulære Nr. 6A af 20'September 1938:  
(hvad ikke ønskes bedes overstreget)

- N.27 - Aftrækkeranordning for Bolt i Kardanaksel  
(Bruges hvis Kardanaksel skal demonteres for  
Isætning af nye Gummiklodser) ca. Kr. 40-45.00
- N.28 - Speciallære for Indstilling af Spidshjulet i  
Tandhjulshuset, ca. Kr. 40.00
- N.29 - Aftrækker for Yderring i Tandhjulshus (lille  
Rulleleje paa Spidshjul) ca. Kr. 30.00
- N.30 - Aftrækker for Inderring (store Rulleleje paa  
Spidshjul) ca. Kr. 35-50.00
- N.31 - Fjedervægt til Indstilling af Forspænding i Rulle-  
lejer (Spidshjul og Baghjul) ca. Kr. 15.00
- N.32 - Afstandsbojsning for Sammenspænding af Baghjul  
under Montering, 4 Stk. ialt, ca. Kr. 2.00

---

Forhandlerens Underskrift.

II.

Undertegnede ønsker ikke at modtage Tilbudet paa Værktøj ifølge teknisk Cirkulære Nr. 6A af 20'September 1938.

---

Forhandlerens Underskrift.



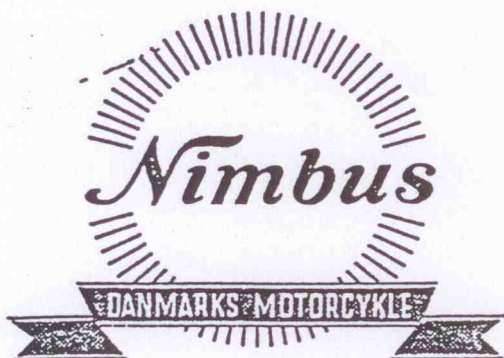


Teknisk Cirkulære Nr. 32  
den 5. November 1938.  
Vedrørende: Karburator (ny Model)

I den koldere Sæson, vi gaar ind i, vil det være  
formaalstjenligt at benytte en større Dyse, 15, i Stedet  
for Dyse 13 i Karburatoren.

Naalens Stilling i Midterrillen bør ikke ændres.  
Fremtidig monteres Karburatoren med Dyse 15.

p.pa. A/S FISKEK & NIELSEN



## Teknisk Cirkulære Nr. 33.

den 15. Februar 1939.

Vedrører: Forgaffel og Forhjul for Special og Sport 1939.

Ved Sport og Special Motorcyklerne er Forgafflen og Forhjulet omkonstrueret med Henblik paa de større Krav, der stiller til disse Maskiner.

### 1) Forgafflen.

Teleskopprincippet ligger stadig til Grund for Konstruktionen, men Fjedringen er gjort stærkere progressiv end ved Standard forgafflen, d.v.s. at Fjedringen til at begynde med er temmelig blød (saaledes at mindre Ujævnheder i Vejen ikke mærkes i Motorcyklen) for senere hurtigt at blive saa stiv, at et Gennemslag i Forgafflen udelukkes. Dette er opnaaet ved et nyt Fjedersystem kombineret med en Olietrykstøddæmper. Endvidere er Forgafflen forsynet med store udskiftelige Bronzebøsninger. Forgafflen smøres automatisk med Olie fra Oliestøddæmperen.

Forgafflens Konstruktion fremgaar af hoslagte Skitse (Fig. 1) (Snit gennem den ene Skede) Se bageste Blad.

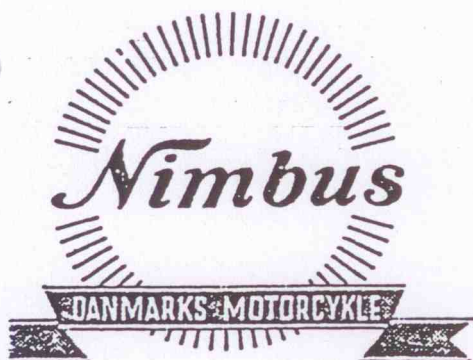
A er det udvendige Skederør. B det bevægelige Rør, der er i Forbindelse med Forhjulet. C er en Bronzebøsning presset i det udvendige Skederør. Fjedersystemet bestaar af 3 Fjedre D, E og F, af hvilken D er den blødeste og F den stiveste. Det indvendige Rør B er forsynet med en fastlodet Stang G, og de 2 Fjedre D og F er ved den gennemborede Prop H og den lukkede Møtrik I sat i et bestemt Forspænd. Fjederen E er skruet paa den gennemborede Prop H og i den anden Ende paa Proppen K, som er fastgjort til det udvendige Skederør

Ved Tryk i Forgafflen træder alle 3 Fjedre i Funktion, dog saaledes at Fjeder D først sammentrykkes helt, derefter E og til sidst F. Stangen G arbejder i den gennemborede Prop. Ved Tilbageslag fra Normalstillingen virker kun Fjederen E, idet den paavirkes af Stangen G.

Paa det bevægelige Rør er anbragt et Beskyttelsesrør L og mellem dette og det udvendige Skederør en Gummibælg M af syntetisk oliebestandig Gummi. Paa Beskyttelsesrøret er anbragt en Oliepaafyldnings skrue N, og Røret er fyldt op med almindelig Motorolie (som til Motoren) indtil Hullet. Der fyldes ved 3die Service og ellers hver 5000 km.

Naar Forgafflen arbejder trykkes Olien op gennem Bronzebøsningen og smører det indvendige Rør hele Vejen op. Ved stærke Støt kan Olien ikke hurtigt nok komme gennem Bronzebøsningen men gaar da gennem det ringformede Mellemrum (der dannes, naar Beskyttelsesrøret gaar over den udvendige Skede) og ind i Gummibælgen. Dette Mellemrum har en ganske bestemt Størrelse og betinger Støddæmpervirkningen.

fortsættes



Det indvendige Rør er foroven opslidset i begge Sider. I den ene Side er Opslidningen saa bred, at en Styreskrue Q kan hindre Røret i at dreje sig, naar Hjulet er taget af.

Opslidningen tjener til at give det indvendige Rør en vis Fjedring ud mod den udvendige Skede, og Fjedringen er bestemt ved at Udvidelsen foroven er fra 26 til 26,5 mm som vist paa Fig.2.

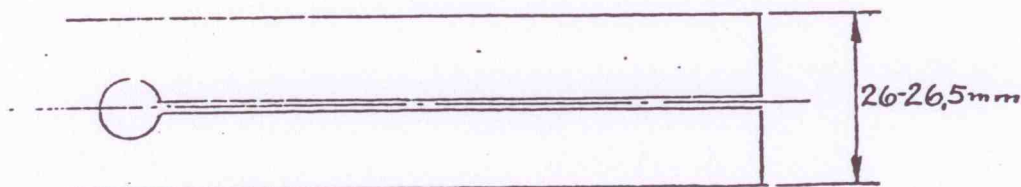


FIG. 2

Ved Montering maa passes paa at den lukkede Møtrik I bliver spændt helt i Bund (Hold den i Skruestikken). Ligelødes maa paases at Fjederen E er skruet helt op paa Fjederpropperne H og K.

Enderne af de 2 indvendige Rør, der tjener til at fastgøre Forhjulet er forskellige. Den højre Skede er forsynet med et cylindrisk Stykke med gennemboret Hul, medens den venstre Skede er forsynet med en Klemmemuffe.

## 2) Forhjulet

Forhjulet er omkonstrueret og Bremsetromlen er gjort større (130 mm) saaledes at der benyttes samme Bremsebakke som til Baghjul og Sidevognshjul.

Bremsetromlen er flyttet ind i Midten af Navet, hvilket i Forbindelse med en ensartet Paavirkning af Forhjulet giver en enkel Konstruktion.

Ved Aftagning af Forhjul:

- 1) Fjern den lukkede Møtrik helt,
- 2) Løsn Boltene P ved Klemmemuffen,
- 3) Træk Forhjulsakslen ud (Der er Hul i denne for en Pind.).

Det er ikke nødvendigt at fjerne Kabler til Speedometertræk og Bremse. Bremsepladen kan blive hængende.

fortsættes



Ved Paasætning af Forhjul:

- 1) Akslen ind,
- 2) Den lukkede Møtrik skrues helt til,
- 3) Derefter Bolten i Klemmemuffen (ikke for kraftigt).

Hvis man spænder Bolten i Klemmemuffen først, risikerer man, at man sætter Spænd mellem Forgaffelskederne og saaledes hindrer For-gafflen i at arbejde tilfredsstillende.

Ved Opretning af Forhjul maa man ikke spænde saa uensartet i Egerne, at Bremsetromlen bliver urund. Fig. 3 angiver Maal for Opretning af Forhjul.

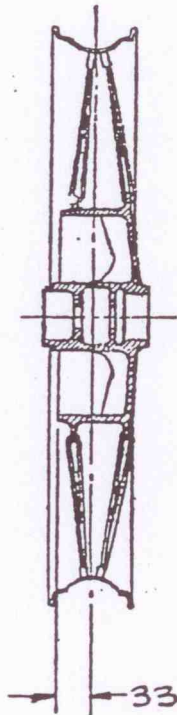


FIG. 3.

Ved Bremsearmen er lagt en Filtring imprægneret med Talg for at hindre Snavs og Vand i at trænge ind.

Ligeledes er der i Navkapslen lagt en Filtring ogsaa imprægneret med Talg.

For at udnytte hele Bremsebelægningen er Bremsearmens firkantede Hul forsæt, saaledes at denne kan vendes, naar Bowdentrækket ikke kan stilles mere.

For hurtigt at kunne se hvorledes Bremsearmen vender, er den paa den Side, der vender ud, naar Bremsen er slidt, forsynet med Mærket S (slidt).

Dette vil senere komme ved Bag- og Sidevognshjul.

for A/S FISKER & NIELSEN.

*Anders Fisker*

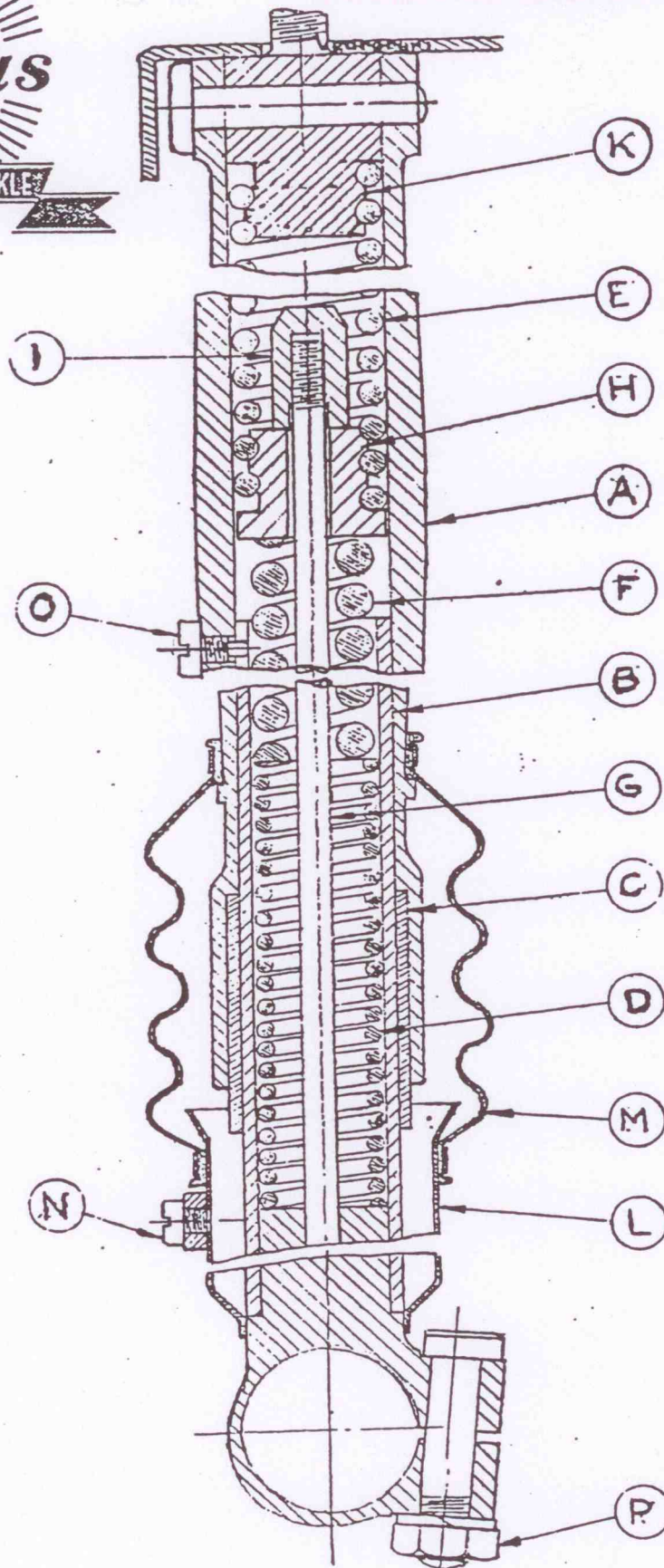
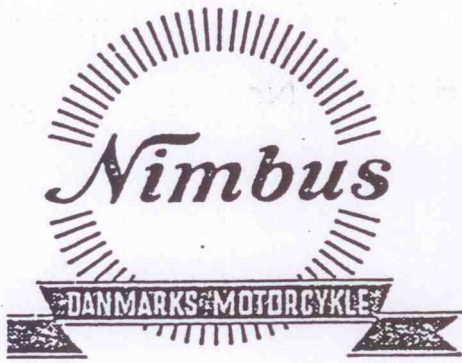


FIG. 1



Teknisk Cirkulære Nr. 34  
den 16. Februar 1939.  
Vedrørende: Tændingsnøgle.

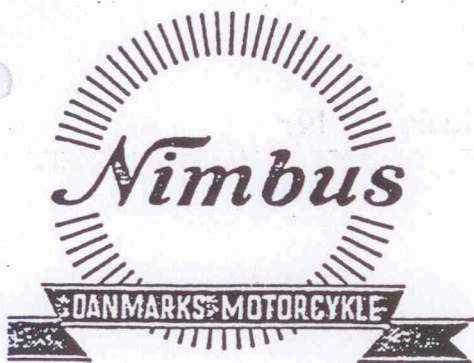
Tændingsnøglen kan ofte klirre og rasle under Kørslen. Aarsagen hertil er, at Fjederen, der sætter den i Spænd mod Nøglepladen, enten helt mangler eller er for slap.

Der er derfor lavet en anden stivere Fjeder af rustfri Traad. Den ene Ende af denne Fjeder er gjort lidt større i Diameter, saaledes at den spænder i Nøglehullet og ikke falder ud. Den tykke Ende af Fjederen skal selvfølgelig ned først.

Fjederen Nr. 7780 opføres i Reservedelskatalog Plan 13 <sup>A</sup>  
Benyttes fra Nr. 1301. Pris Kr. 0.10.

for A/S FISKER & NIELSEN.

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 35.

den 16. Februar 1939.

Vedrører: Koblingsbelæggninger.

Koblingsbelæggningerne, som hidtil har været nittet paa Staalpladerne, vil fremtidig ved en særlig Fremgangsmaade være presset uløseligt fast til dem.

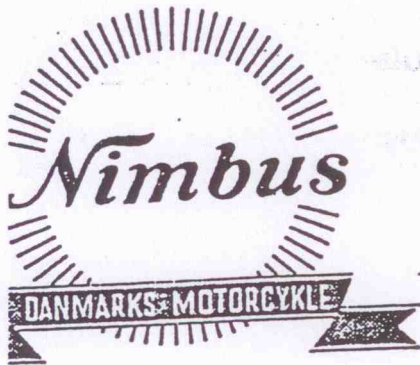
Herved er opnaaet at Belæggningerne kan slides omtrent det dobbelte af de paanittede Belæggninger og ligeledes er Faren for at Belægningen skal løsne sig bortelimineret.

De paapressede Belæggninger benyttes fra Maskiner omkring Nr. 4501. Numre og Priser er de samme som i Reserveredelsprislisterne Plan 3A (8303 og 8304).

Samtidig bemærker vi, at Erstatningsbelægningen (7046) til andre Maskiner fremtidig vil være forsynet med 12 Huller for Nitning ( mod før 6 for Nitning og 6 Frihuller ), og at det derfor er nødvendigt at bore 6 ekstra Huller i Staalpladerne.

for A/S FISKER & NIELSEN.

*Anders Fisker*

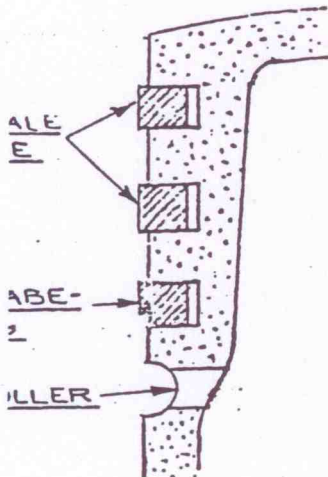


Teknisk Cirkulære Nr. 36 - 9. Maj 1939.

Vedrører:

Olieskraberinge og snavsede Tændrør.

For at formindske Faren for at Tændrørene olier til kan man paasætte en Olieskrabering. igennem flere Tilfælde er vi kommet til gode Resultater hermed, ligesom vi har Eksempler paa, at unormalt stort Olieforbrug er reduceret.



Der anbringes kun een Skrabering paa hvert Stempel, og Skraberingen skal sidde som 3die øverste Ring vendende Neddrejningen mod Oliehullerne. (Se Skitse).

Skraberingen passer i Rillen i Stemplet og skal indbygges med samme "Luft" som de normale Ringe. (Se teknisk Cirkulære Nr. 31).

Skraberingens Funktion beror dels paa at Fladetrykket mod Cylindervæggen er større og at Ringen derved lettere kan gennembryde Oliefilmen og dels paa den bedre skrabende Virkning, den skraa Neddrejning har. Man maa (som ved andre Ringe) regne med en vis Tid, før Skraberingen er fuld virksom, idet den jo først skal slides til.

Efternaanden vil alle vore Maskiner blive forsynet med Skraberinge fra Fabriken.

Skraberinge findes i 60, 60.6 og 61.2 mm Størrelser med følgende Numre:

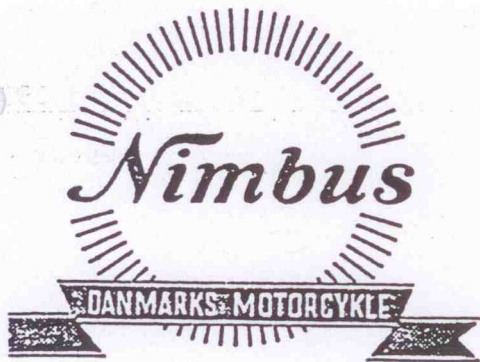
60 mm	Nr. 8732
60.6 mm	Nr. 8733
61.2 mm	Nr. 8734

Prisen er ens, Kr. 0.60 pr. Stk.

for A/S FISKER & NIELSEN.

*Anders Fisker*





Teknisk Cirkulære Nr. 37 - 6. Juli 1939

Vedrører: Indkørsel og Smøring under Indkørsel.

Opmærksomheden henledes paa 6te Udgave af Vejledning (blaat omslag).

Indkørsel: Hastigheden ved Indkørsel er ændret til:

Fra 0 - 300 km mellem 40 - 50 km/T  
Fra 300 - 1000 km " 50 - 60 km/T.

Naar vi sætter Hastigheden mellem bestemte Grænser, er det fordi vi har Erfaring for, at mange Kødere er for forsigtige med Indkørslen og nødig vil over 30-35 km, hvilket ofte forårsager, at Motoren bliver træg af Olie og Sod, som ved den lave Hastighed har sværere ved at brænde væk.

Smøring under Indkørsel:

Der benyttes ofte for svær Olie under Indkørsel. I Overensstemmelse med de seneste Erfaringer med at benytte tyndere Olie til Indkørsel skal der de første 5000 km bruges:

Vinter, Foraar og Efteraar S.A.E. 20 Olie,  
Højsommer ..... S.A.E. 30 Olie.

Jo tyndere Olie, der benyttes under Indkørslen, jo mindre er Sod-belæggingerne i Motoren.

Smøres efter Smøreskemaet, men aldrig med sværere Olie end nødvendigt, da Motoren ellers bliver lettere tilsodet.

Topsmøringsolie:

Erfaringen har vist at de Oliedampe, der udsuges fra Krumtaphuset er tilstrækkelige til at smøre, saaledes at vi ikke mere anbefaler Brugen af Topsmøringsolie. Motorens Ventiler hænger lettere grundet paa støv og lignende, naar Ventilerne bliver smurt for meget. I mange Tilfælde yder en Motor ikke sit bedste, grundet paa hængende Ventiler. Skyld Ventilerne ud med Petroleum, hvis de hænger.

for A/S FISKER & NIELSEN.



## Teknisk Cirkulære Nr. 38 - 6. Juli 19

- Vedrørende
- 1) Ombytningsplejlstænger;
  - 2) Ombytningskrumtappe,
  - 3) Cylinderudboring.

### Ombytningsplejlstænger:

Den normale Plejlstang Nr. 7020 kan ombyttes (saafremt vi kan anvende den til Istøbning af nyt Lejemetal) med:

- a) Ombytningsplejlstang Nr. 7020 mærket med grønt Bælte passende for den normale Krumtap (40.0 mm Søle).  
Ombytningspris Kr. 8.00 + sædvanlig Rabat.  
I Prisen er indbefattet ny Bronzebøsning for Stempelpind.
- b) Understørrelse Plejlstang Nr. 8716 mærket med rødt Bælte beregnet for nedslebne Krumtappe (39.5 mm Søle).  
Ombytningspris Kr. 8.00 + sædvanlig Rabat (Bronzebøsning inkl.).  
Pris uden Ombytning paa Nr. 8716 Kr. 18.00 + sædvanlig Rabat.

Plejlstænger mærket med grønt og rødt kan ombyttes igen. (Hvis ikke defekte)

### Ombytningskrumtappe:

Normale Krumtappe, som ikke er defekte, og som ikke er slidt under 39.8 mm kan ombyttes med nedslebne Krumtappe (39.5 mm) Nr. 8720 mærket med rødt.

Ombytningspris Kr. 12.00 + sædvanlig Rabat.  
Der foretages ikke yderligere Nedslibning.

### Cylinderudboring:

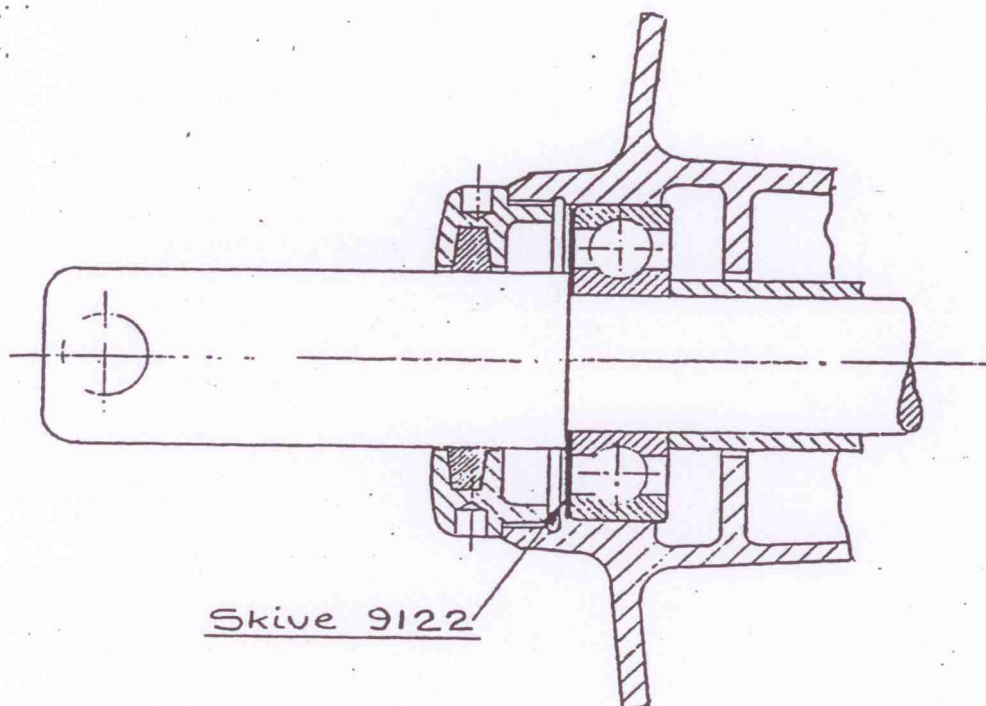
Blokken kan udbores 2 Gange: til 60.60 og 61.20 under Forudsætning af, at største Slid ikke overstiger henholdsvis 60.30 og 60.90 mm. Enhver af os udboret Blok er mærket med Udboringens Størrelse paa venstre Flange ved Dynamcen.  
Pris for Cylinderudboring Kr. 15.00 + sædvanlig Rabat.

for A/S FISKER & NIELSEN.



Teknisk Cirkulære Nr. 39 - Maj 1944

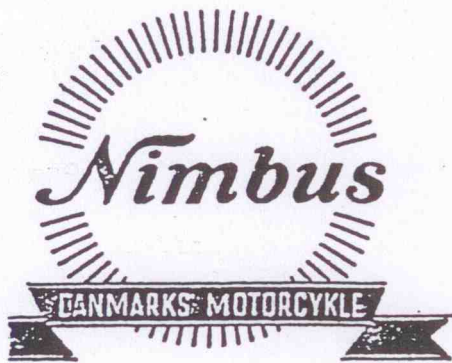
Vedrører: Kuglelejetætning ved Forhjul  
Model 1939.



Da Kuglelejet ved Navkapslen i flere Tilfælde er udsat for Slid paa Grund af indtrængende Snavs, har vi fremstillet en Tætningsskive Nr. 9122, som lægges mellem Kuglelejet og Navkapslen.

Pris for Nr. 9122: Kr. 0.20 + Tillæg ÷ sædv. Rabat.

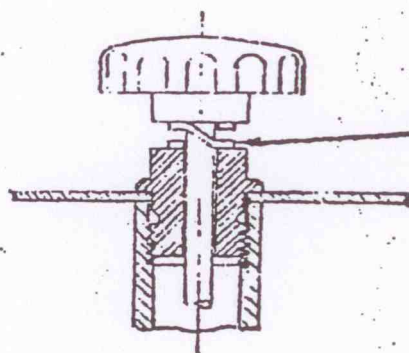
p.pa. A/S FISKER & NIELSEN



Teknisk Cirkulære Nr. 40 Maj 1945

Vedrørende Styrebremse.

For at ukyndige ikke skal spænde Styrebremsen for hårdt ved Solomaskiner, hvorved denne kan "sejle" og blive vanskelig at styre, lægges en dobbelt Fjederkive mellem Styrebremseknoppen og Propskruen. Fjederkiven bevirker, at Tilspændingen bliver blødere.



Dobbelt Fjederkive  
Tegn. Nr. 3864

Ved Kørsel med Sidevogn spændes Fjederkiven helt sammen.

Vi henstiller, at den dobbelte Fjederkive Tegn. Nr. 3864 uden Udgift for Kunden monteres paa samtlige Nimbus. Fjederkiven kan indtil videre rekvireres uden Beregning.

København F., den 3. Juni 1946.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 41 - 6/12-1946

Vedrørende:

Reserve dele til Forgaffel med  
lille Forhjulsbremse

Forgaffel fast Del Nr. 8443 udgaar som Reser-  
vedel og erstattes af Nr. 8700 i Forbindelse med ny Type  
indvendig Rør beregnet for Gummihølg.

Til Erstatning for Nr. 8443 benyttes følgende

Dele:

1	Stk.	Nr. 8700	Forgaffel fast Del	Plan 12	Pris	Kr. 80.00
2	"	"	9460 indv. Forgaffelrør	ny Del	"	15.00
2	"	"	9461 Eøsning for do.	"	"	3.00
2	"	"	8725 Skruer for Oliepaafyldning	Plan 12 A	"	0.35
2	"	"	8724 Fiberpakning for do.	"	"	0.05
2	"	"	8702 Gummihølg	"	"	3.25
4	"	"	9425 Bindetraad for do.	ny Del	"	0.05

Til yderligere Orientering oplyses:

Bindetraad Nr. 9425 erstatter Spændebaand Nr. 8703 og Nr. 8717  
(Plan 12 A), som udgaar.

Indv. Rør 7627 (Plan 12) beholdes som Reservervedel.

A/S Pisker & Nielsen

*Axel Pisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 42 - 21/5-1947.

Vedrører: Koblingsudløserleje.

Følgende Dele, der har været benyttet fra Motor Nr. 1301, udgaar totalt:

Udløserpind med Kugleskaal, lang Nr. 7781  
" " " kort " 7782

og erstattes af:

Udløserpind med Trykleje Nr. 9213 (ny Del) Pris Kr. 4.40  
" kort u/ " " 9216 " " " " 0.60

Den nye Model Udløserpind er monteret med Trykleje, saaledes at man undgaar de løse Kugler.

Er en af de gamle Udløserpinde Nr. 7781 eller 7782 defekte, er det nødvendigt at udskifte dem begge med Nr. 9213 og 9216.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 43 - 21/5-1947

Vedrørende: Speedometer og Speedometertræk.

Fra Motor Nr. 7247 er Speedometer og Speedometerslange af Smiths Fabrikat. Speedometerslangen har en anden Forbindelse ved Snekketrækket, hvorfor det har været nødvendigt at foretage Endring her.

Nye Dele:

Smiths Speedometer 140 km Nr. 9328	Pris Kr. ....
" " Slange " 9329	" " 14.00
Snekke for do " 8360-2	" " 2.50
Bøsning for Snekke " 8362-2	" " 2.00

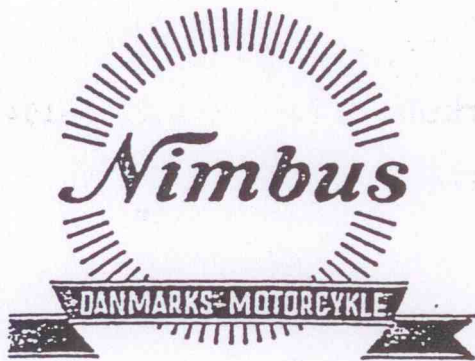
Speedometer Nr. 9328 faas indtil videre ikke i Løssalg.

Vedrørende Reparationer af Smiths Speedometer, bedes saadanne - af Hensyn til hurtigere Ekspedition - indsendes direkte til

A/S Vilh. Nellesmann, Vodroffsvej 55-57, København V.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



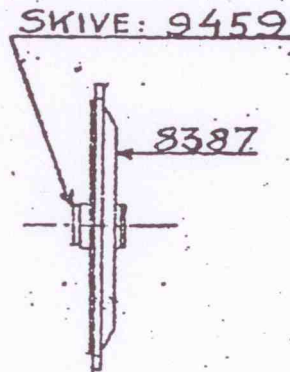
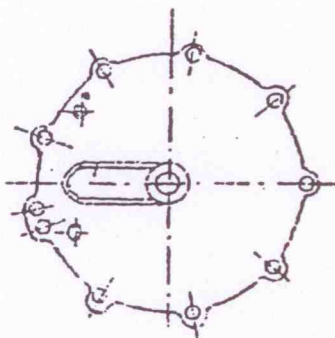
Teknisk Cirkulære Nr. 44 - 21/5.1947.

Vedrørende: Dækskjold for Tandhjulshus  
paa Maskiner med lille  
Bremsetromle (150 mm).

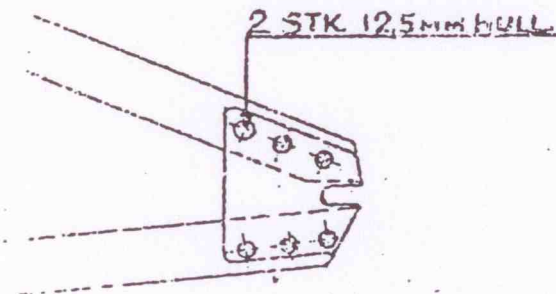
Dækskjold Nr. 7122 og Nr. 8283 er udgaaet totalt og  
erstattes af:

Nuværende Dækskjold Nr. 8387  
Mellemlægsskive " 9459 (ny Del) Pris Kr. 0.50  
2 Stk. Bolt " 7189  
2 " Fjederakive " 3859

Da Brystet paa Nr. 8387 ikke er højt nok, er det nød-  
vendigt at anbringe Mellemlægsskiven, hvor Nr. 7122 eller 8283  
udskiftes. Endvidere skal Tværpinden fjernes for at faa Plads til  
Skiven.



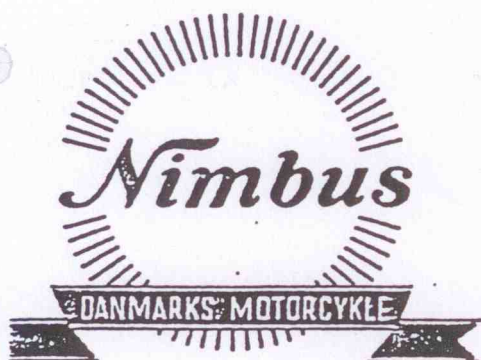
Hvor Dækskjold Nr. 7122 (med 1 Fastspændingahul) skal  
fjernes, maa der i Lighed med nuværende Udførelse bores 2 Huller  
paa 12,5 mm i Stelrammen.



A/S FISKER & NIELSEN

*Arvid Fisker*





Teknisk Cirkulære Nr. 45 - 21/9-1947

Vedrørende: Kardanaksel med  
Gummikobling.

Kardanaksel Nr. 8258 udgaar totalt og erstattes af ny Udførelse Nr. 8258-2, der giver et blødere Træk.

Den nye Kardanaksel er paamonteret fra Maskine Nr. 7092.

Specifikation:

Kardanaksel komplet Nr. 8258-2		Pris Kr.	100.00
1 Stk.	Mellemaksel " 8953 (ny Del)	" "	43.00
2 "	Kardannav " 8956	" "	22.00
2 "	Ring for do " 8958	" "	2.50
3 "	Gummiklode " 8959	" "	0.40
13 "	Kugle 1/4" " 3846 (gl. Del)		
2 "	Bolt " 8255		
2 "	Stift " 8257		

Endvidere bibeholdes som Reservedele for den udgaaede Kardanaksel (Nr. 8258):

Gummiklode Nr. 8259

Kardannav " 8270 dog kun saelænge Lager haves,

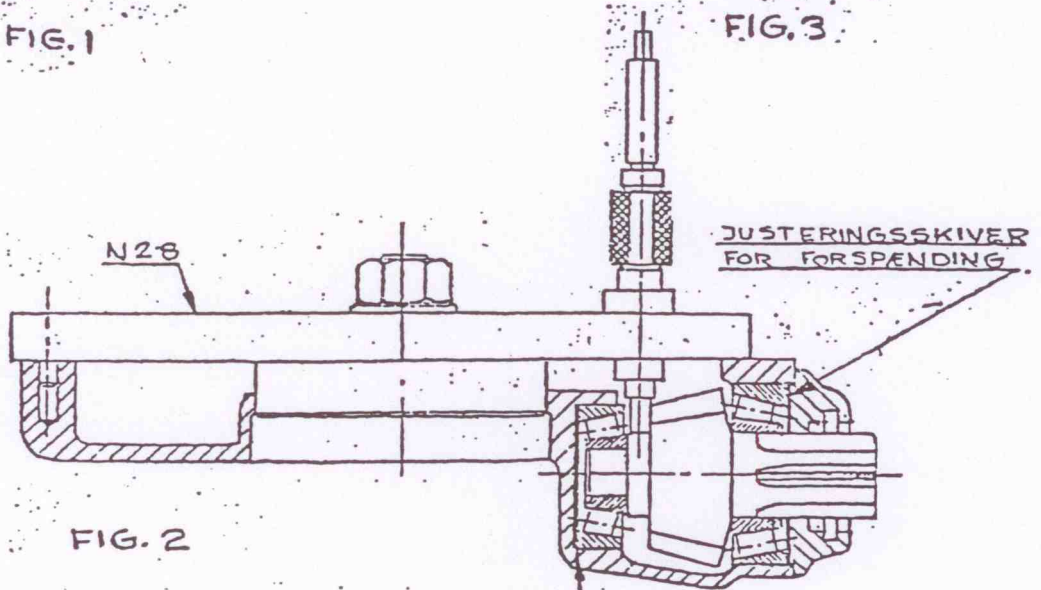
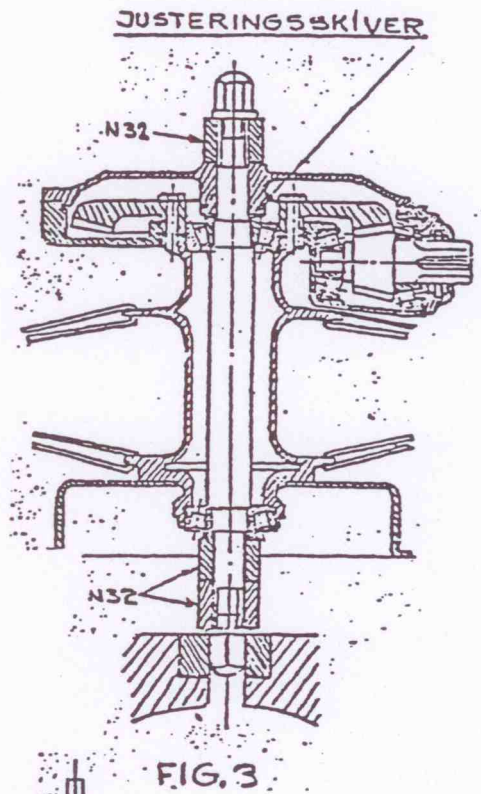
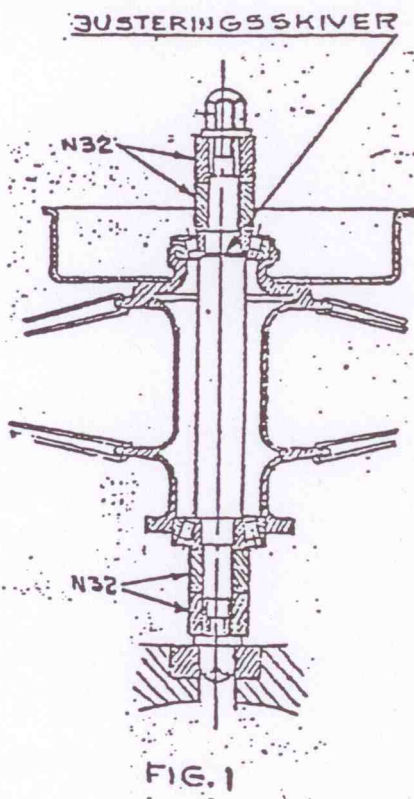
hvorimod Mellemaksel Nr. 8253 er udgæet totalt.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr.  
Vedrørende



JUSTERINGSSKIVER  
FOR INDSTILLING  
(FOR INDSTILLING AF N28)



Teknisk Cirkulære Nr. 46 - 20/2-1948

Vedrørende: Sikring af Plejlutangsbolte.

Fra Motor 7501 sikres Møtrikken med  
en 8 mm Fjederskive. Kærvi i Møtrik og Splithul i  
Bolten vil herefter udgaa.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 47 - 28/8.1948.

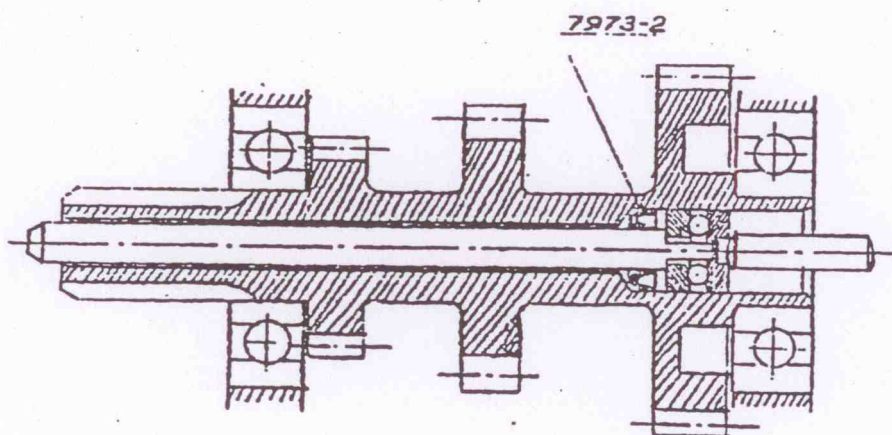
Vedrører: Pakning for Udløserpind.

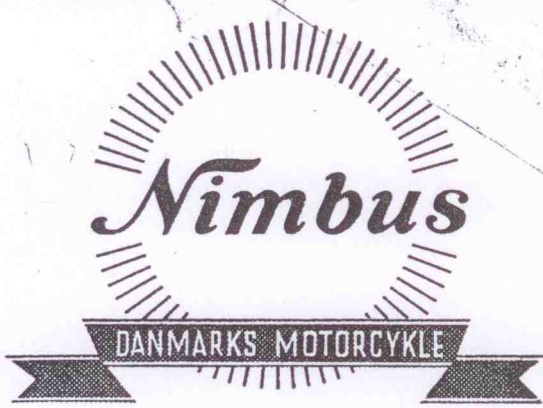
Korkpakning 7973 for Udløserpind udgaar og erstattes af en syntetisk Gummipakning 7973-2 (Pris Kr. 0.60). Montering af denne fremgaar af Skitsen.

Pakning 7973-2 kan benyttes til samtlige Maskiner fra Nr. 1301.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

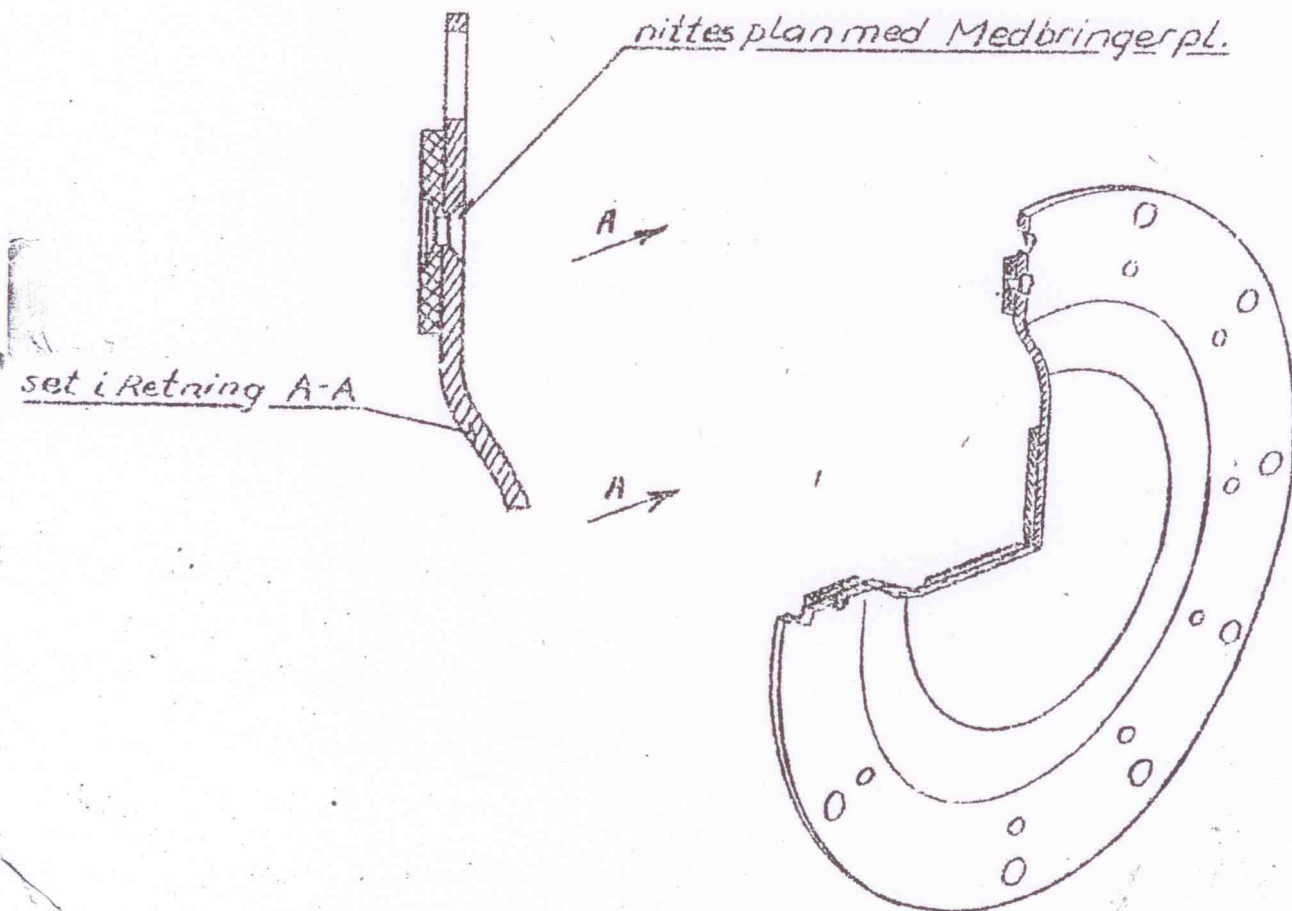


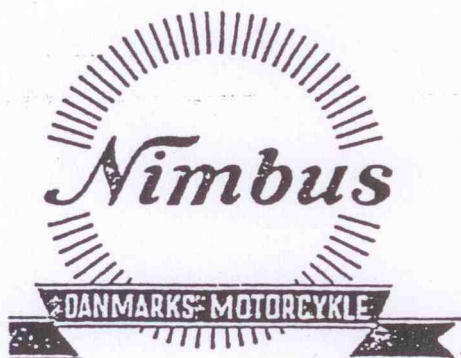


Da der kan opstaa Vanskeligheder ved Udløsing af Koblingen som Følge af, at Nitterne paa den hvalvede Side af Medbringerpladen (Siden mod Svinghjul) ligger over Overfladen af denne, er Fabriken gaaet over til at forsænke Nittenullerne. Det anbefales at foretage denne Forsænkning ved Udsiftingning af Belegningen, samt paase at Nitterne ikke ligger over Pladen.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*





Teknisk Cirkulære Nr. 49 - 1/4-1948

Vedrørende Smøring af Kamaksel.

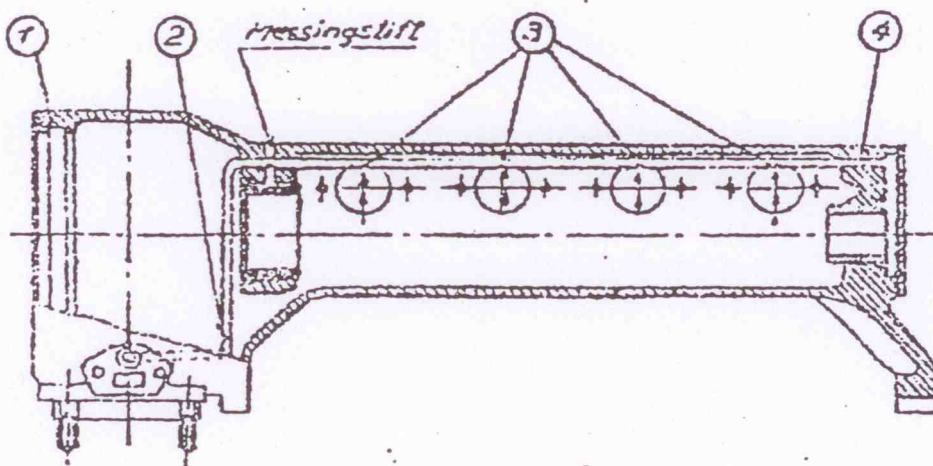
Fra Maskine 7501 er følgende ændret:

- 1) Kamakselhuset er ved Forbindelsen til Tandspolen blevet forsynet med en Afløberille for Olie.
- 2) Smørerøret er ændret og forsynet med et Hul til Smøring af Tandhjulene.  
Det store Leje for Kamakslen bliver smurt som tidligere, idet der dog er anvendt en Messingstift (tidl. Skruer 7496) til Propning af Smørekanal ned til Lejet.
- 3) Kammene og Vippearbene smøres fra Huller i Olierøret over de respektive Kamme. Ribberne i Enden af Kamakselhuset er bortfaldet.
- 4) Løgeste Leje smøres af Olien, der gennem Smørerøret sendes ud til Bagsiden af Lejet.  
Propning og Gennemboring i Bøsning udgaar.

Kamakselhusets Nr. er uforandret 8184.

A/S FISKER & NIELSEN

*Carl Fisker*



Snit i Kamakselhuset



Teknisk Cirkulære Nr. 50 - 1/4-1949.

Vedrørende

Ventilspillerum fra  
Nimbus Nr 7501

Fra og med Nimbus Nr. 7501 blev Indsugnings- og Ud-  
blæsningsventiler ændret fra austenitisk til et Siliciumkrom-  
staael (Silchrom), og Ventilspillerummene blev i Overensstem-  
melse med den mindre Udvidelse af "Silchrom" Ventiler ændret  
til

0,3 for Indsugningsventiler ) Kold Motor  
0,5 " Udblæsningsventiler )

hvilket Spillerum er angivet paa Stelnummerpladen og i "Niu-  
bus Vejledning".

Da det har vist sig, at ovennævnte Ventiler har en  
større Udvidelseskoefficient end angivet fra Ventilfabrikken,  
tillader vi os at henstille til vore Forhandlere at drøge Om-  
sorg for, at Ventilspillerummet ændres i Udblæsningsenden fra  
0,5 mm til 0,7 mm - kold Motor - (Søgerblad ?). Ventilspille-  
rummet i Indsugningssiden 0,3 mm bibeholdes.

I den Anledning finder vi det rigtigst at ombytte  
samtlige Stelnummerplader fra Motorcykle Nr. 7501, saaledes  
at det rigtige Spillerum 0,7 er angivet for Udblæsningsventi-  
lerne.

Af Motorcykler fra og med Nr. 7501 har De faaet le-  
veret Nr. 7831 - 7897 - 7967 -

Vi sender Dem nye Stelnummerplader og Nitter til  
disse Numre og beder Dem omskifte dem med de gamle Plader, som  
senest inden 1. Maj returneres til os.

Samtidig beder vi Dem rette evt. Oplag af "Nimbus  
Vejledning" i Overensstemmelse hermed.

Vi gør i denne Forbindelse opmærksom paa, at samt-  
lige Reservedelsventiler er af "Silchrom" Staal, og at de an-  
førte Spillerum benyttes.

Silchromventilerne er i Modsetning til de gamle au-  
stenitiske Ventiler magnetiske, - d.v.s. at man med en Magnet  
kan skelne dem fra hinanden.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr.

51-24/8-49.

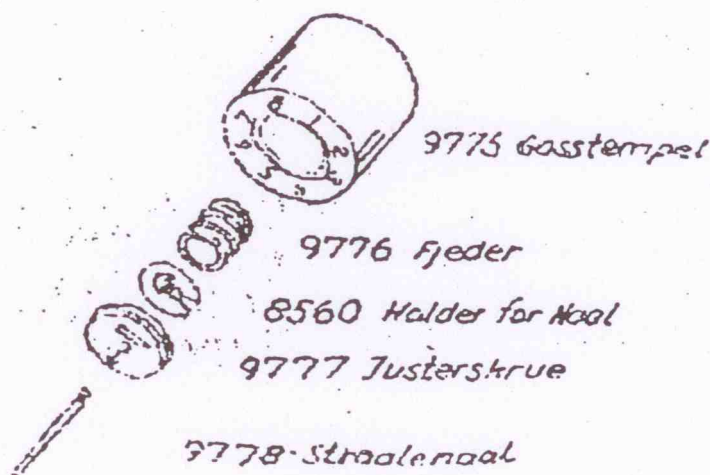
Vedrørende

Karburator.

Fra Maskine Nr. 5501 er Karburatoren ændret, idet det særlige Tomgangssystem er bortfaldet. Straalenaalen i Forbindelse med Gasstemplet er derfor blevet de eneste regulerende Organer, d.v.s. at Straalenaalen (som er speciel for denne Type) skal være i Stand til at regulere Dyseabningen fra Tomgang til fuld Gns. For at tilvejebringe en tilstrækkelig fin Indstilling af Naalen i Forhold til Gasstemplet er dette i Bunden forsynet med et indvendigt Gevind for Justerskrue 9777, i hvilken Naalen er fastholdt ved 8560 Holder for Straalenaal.

Bunden af Gasstemplet er forsynet med Tal fra 1-8 - Justerskruen er forsynet med et Mærke, hvorved man er i Stand til ved Hjælp af et Tal at angive en bestemt Stilling af Naalen. (Fjederen 9776 fastholder denne Stilling). Man bør ved Demontering af Karburatoren mærke sig Indtillingsstillet (hver Karburator, som udgaar fra Fabrikken, er justeret), da det Tal, som angiver den rigtige Stilling af Naalen, varierer fra den ene Karburator til den anden.

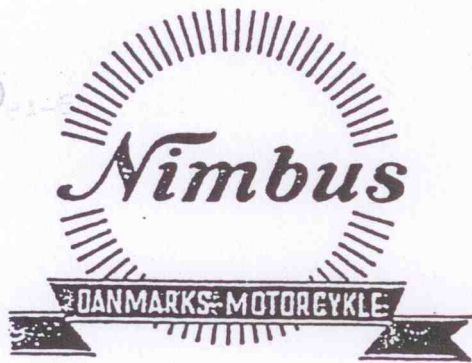
Gasstemplet er styret i Karburatorkasset ved Hjælp af Skrue 7496. Pumpestempel 9782 er en forbedret Konstruktion med Pladeventil.



Karburatoren indstilles som følger:

- 1) Motoren opvarmes til normal Arbejdstemperatur.
- 2) Justerskrue 9777 skrues sen langt ind i Gasstemplet, et Skrue ligger ca.  $\frac{1}{2}$  Omgang (4 Mærker) under Bunden af Gasstemplet.





- 3) Stopskruen for Gasstempel 5400 indstilles, saaledes at Motoren faar en tilpas Tomgang.
- 4) Justerskruen 9777 indstilles derefter til korrekt Blanding. For fed Blanding viser sig, ved at Motoren gaar op i Om-drejninger, naar Udsugningsrøret fjernes fra Karburatoren (Justerskruen drejes mod lavere Tal). Korrekt Indstilling skal vise sig, ved at Motoren er tilbøjelig til eller gaar i Staa, naar Udsugningsrøret under Tomgang fjernes fra Karburatoren.
- 5) Efter at Blandingen er bestemt under 4), sættes Stilleskruen 5400 for den Tomgangshastighed, man ønsker.

Nye og ændrede Dele:

Karbulatorhus 8551 er ændret til 8551-2; benyttes det som Reservedel for Maskine Nr. 8501, skal der samtidig bestilles:

Gasstempel	9775
Skrue	7496
Fjeder	9776
Justerskrue	9777
Straalenaal	9778
Straalerør	9779
Pumpestempel	9782
Fjeder	8557,

idet Diameteren paa denne er ændret. (Den ændrede Fjeder 8557 erstatter den gamle, men ikke omvendt).

Det nye Pumpestempel 9782 bliver Reservedel for 8564.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

**NIMBUS**

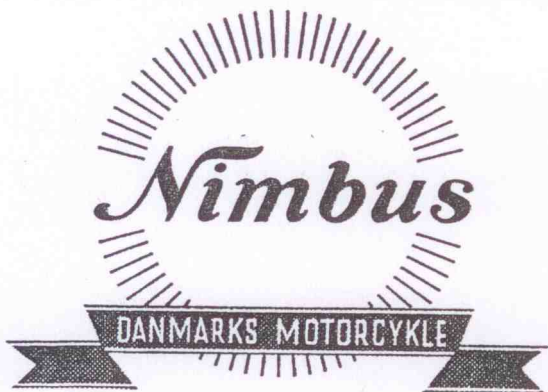
»NIMBUSGAARDEN«

JT. NIMBUS-FORHANDLER . AUT. VÆRKSTED  
O. THOMSEN & CO. 1/6

SILKEBORG, den  
Frederiksberggade 30

Telf. 1913.

1934 -----	1301 - 1500
1935 -----	1501 - 1900
1936 -----	1901 - 2600
1937 -----	2601 - 3400
1938 -----	3401 - 4300
1939 -----	4301 - 5300
40/44 -----	5301 - 6000
45 -----	6001 - 6400
1946 -----	6401 - 7000
1947 -----	7001 - 7500
1948 -----	7501 - 8000
1949 -----	8001 - 8800
1950 -----	8801 - 9600
1951 -----	9601 -



Teknisk Cirkulære Nr.

52-24/8-43

Vedrører:

Toppakning.

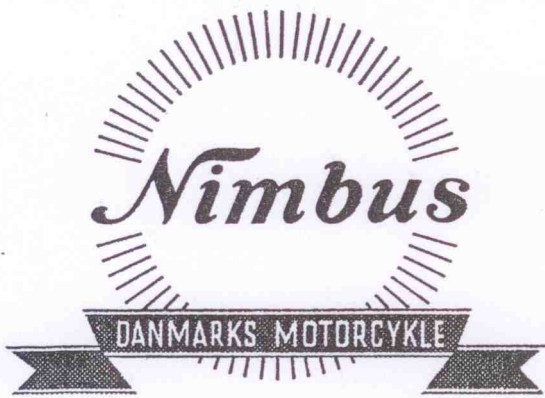
Fra Maskine Nr. 8501 er Toppakning 7009 ændret til 4 Toppakningsringe 9526. Disse Ringe, som anbringes i Recesser ved hver Cylinder i det ændrede Topstykke 7011-2,<sup>\*)</sup> byder den Fordel, at Topstykke og Cylinderblok kan spændes sammen til metallisk Kontakt, hvorved Temperatur af Topstykke kontrolleres bedre.

De nye Toppakningsringe er luftfyldte og kan ved forsigtig Behandling benyttes flere Gange. Toppakning 7009 benyttes som Reservedel fra Maskine Nr. 1301 til 8500.

A/S FISHER & NIELSEN

*Anders Fisher*

<sup>\*)</sup> Reservedels Topstykker leveres for Fremtiden uden Styr under Nr. 7011-2. No28 Topstykke med Ventilstyr idgaar.



Teknisk Cirkulære Nr.

53 - 24/8-4

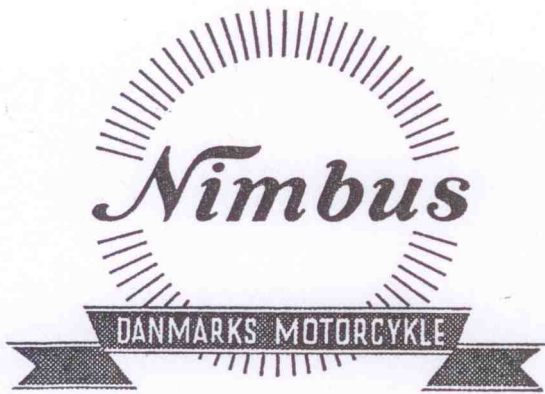
Vedrører:

Eger i Forhjul.

For at hindre Forspænding af Navflangerne er Opspændingen af Eger i Forhjul ændret fra Maskine Nr. 8501, saaledes at hver Eger krydser 3 andre; hertil anvendes Eger Nr. 9578 (forsynet med Bukning ved Følgerenden).

A/S FISKER & NIELSEN

*Arne Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 54 - 15/3-1950

Vedrører: Kamakslor i enkelte Motorer  
ca. Nr. 8400 til og med Nr. 922

Enkelte Motorer i nævnte Nummerrække har vist sig at gaa daarligt paa Tomgang.

Saafrømt der ikke findes lot paa visse Føjl ved Motoren og dens Indstilling, kan Årsagen søges i Skævheder i Kamakslens Kamme hidrørende fra Kast fra Hærdningen.

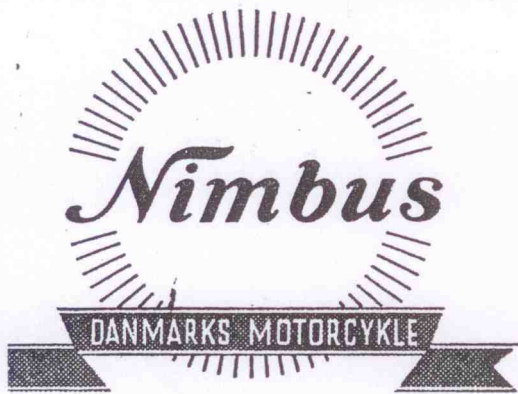
Er Ventilerne saaledes indstillet til 0,3 (0,7) mm Spillerum, maa disse Spillerum ikke variere mere end 0,05 mm paa det frie Stykke af Kammene, fra Ventilerne lukker, til de aabner.

Det er tilstrækkeligt at prøve Indøgningsventilerne.

Kamakslor med Kast i Kammene sendes til Fabrikken, som vil afslibe dem, evt. erstatte dem med nye.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Vedrører:

Fæstspænding af Møtrikker og Skruer med Underfald Krumtaphovedlejer, Underfald Plejlstang, Topstykke, Kronhjul, Bremsetromle, Bolt i Kronestykke og Tændrør.

For at sikre den rigtige Spænding af nævnte Møtrikker og Skruer vil det være formaalstjenligt at spænde disse med en Momentnøgle (ogsaa kaldet Torsionsnøgle eller Indikatornøgle), paa hvilken kan aflæses det Moment, hvormed der spændes.

Momentet angives i det engelske Maalesystem som foot-pounds og i det metriske Maalesystem som m · kg.

Ovennævnte Dele spændes som følger:

	foot-pounds	m · kg
Underfald Krumtaphlejer	65	9,0
" Plejlstangslejer	42	5,8
Topstykke	42	5,8
Kronhjul	42	5,8
Bremsetromle	42	5,8
Kronestykke	42	5,8
Tændrør	35	4,8

A/S FISKER &amp; NIELSEN

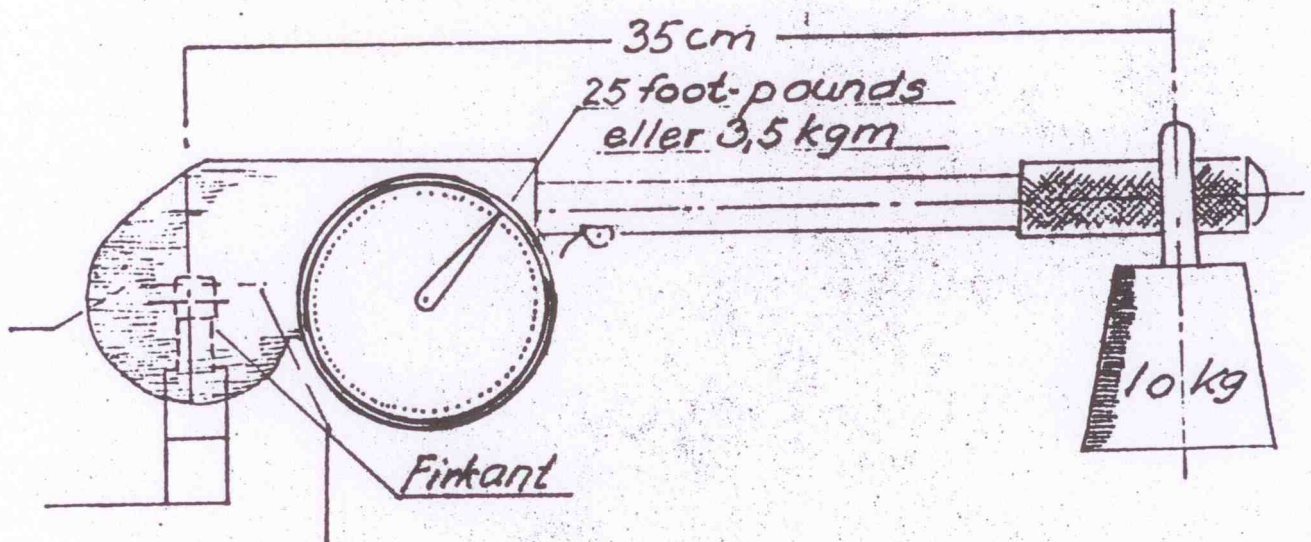
*Anders Fisker*

1 foot-pound = 0,305 · 0,453 = 0,138 m · kg.

Dette Cirkulære erstatter TC55 af 15/3-50.

De i det tidligere Cirkulære opgivne Værdier for Fastspænding af Skruer og Møtrikker er fejlagtigt opgivet for høje, saaledes at Overspænding er Følgen.

De rigtige Værdier er:	foot-pounds	kg . m
Underfald Krumtaplejer	45	6,2
" Plejlstænger		3,5
Topstykke		
Kronhjul		
Bremsehovede		
Kronestykke	25	3,5
Tænderør		

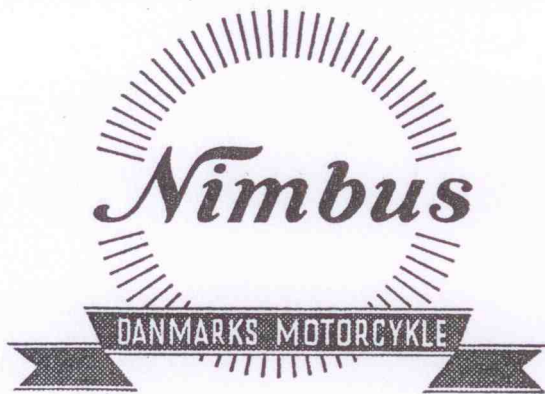


Saafrømt Momentnøglen ønskes efterjusteret, gøres dette som følger (Se Skitsen).

- 1) Spænd Nøglens Firkant fast i en Skruestik.
- 2) Stil Maaleuret paa 0.
- 3) Hæng 10 kg paa Armen 35 cm fra den fastspændte Firkant. Sørg for, at Armen ved Maalingen er vandret.
- 4) Maaleuret skal da vise 25 foot-pounds eller 3,5 kg . m.
- 5) Er dette ikke Tilfældet, justeres Momentnøglen til denne Værdi.

A/S FLISKER & NIELSEN

*Peder Lisken*



Teknisk Cirkulære-Nr. 56/3-1950.

Fæstspænding af Forgaffelrør  
i Kronestykke.

Fra og med Nimbus Nr. 8815 er Møtrikkerne (7260) til Boltene, der spænder Kronestykket om Forgaffelrørene, ændret, idet Nøglevidden er formindsket fra 17 mm til 14 mm. Aarsagen hertil er, at man med den store Nøglevidde i enkelte Tilfælde har spændt Kronestykket saa haardt om Forgaffelrørene, at Materialet i disse er blevet overanstrengt med Brud som Følge.

Saafrømt man benytter en Momentnøgle, skel Møtrikken spændes til:

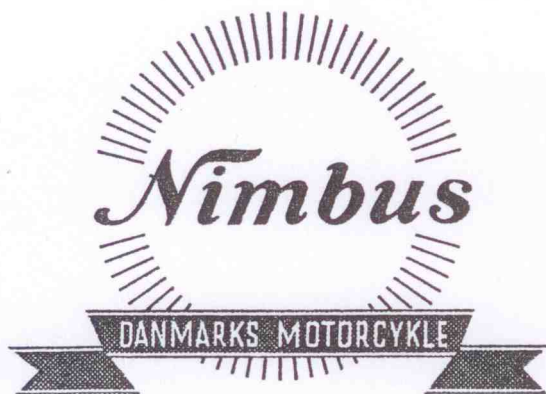
42 foot-pounds eller 5,8 m · kg (se Teknisk Cirkulære Nr. 55).

Den nye Møtrik med 14 mm Nøglevidde har Nr. 9929 (Pris Kr. 0,30). Den benyttes til alle Nimbus fra Nr. 7501.

A/S FISKER & NIELSEN .

*Anders Fisker*





Teknisk Cirkulære Nr. 57 - 15/3-1950

Vedrører: **Haardforkromede Stempelringe**

Fra og med Nimbus Nr. 9001 er den øverste Stempelring haardforkromet. En forkromet Stempelring vil bevirke et betydeligt mindre Cylinderulid og Stempelingulid ikke alene paa den forkromede Ring, men ogsaa paa de underliggende Ringe.

Den haardforkromede Ring maa kun benyttes som øverste Ring, idet dette erfaringsmæssigt giver det bedste Resultat.

Hvis den haardforkromede Ring er af den koniske Type, er den mærket "Top" paa den Side, som skal vende opæfter.

Haardforkromede Ringe findes i følgende Størrelser:

	Standard	60,0 mm	Tegning Nr. 9909	Pris Kr. 2.00
1. Overstørrelse		60,6 mm	" " 9910	" " 2.00
2. " "		61,2 mm	" " 9911	" " 2.00

A/S FISKER & NIELSEN

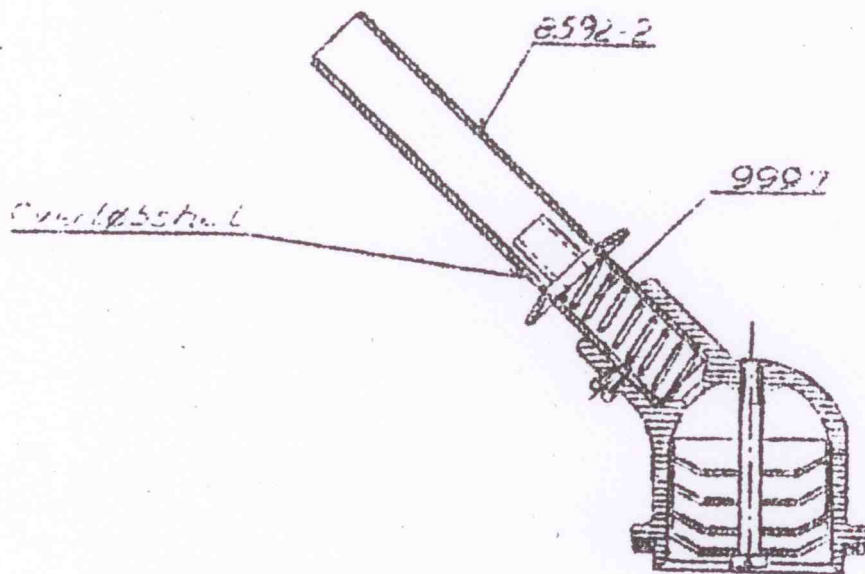
*Anders Fisker*

# Nimbus

DANMARKS MOTORCYKLE

Teknisk Cirkulære Nr. 53 - 15/3-1950.  
Olieudsugning, fra Nimbus Nr. 1301  
Vedrører:

For at forhindre at Benzol 1) der ved Start fra Karburatorens Pumpe 2) hidsøres fra den Svømmerstand (uten Svømmer eller Svømmerventil) løber gennem Olieudsugningsrøret ned i Bundkarrets Olie, er dette rør ændret, saaledes at al overflydende Benzol vil løbe ud af et Overløbshul.



Det nye Olieudsugningsrør er monteret paa Nimbus fra Nr. 9001 og kan benyttes til Nimbus fra Nr. 1301 sammen med Fjeder 9997.

Nye Dele:

	Olieudsugning komplet	Nr. 8593-2	Pris	Kr. 5.50
*)	Olieudsugningsrør	Nr. 8592-2	" "	2.00
	Fjeder	Nr. 9997	" "	0.30

Hidtil benyttede Dele er udgaaet totalt:

Olieudsugning komplet	Nr. 8593
Olieudsugningsrør	Nr. 8592
Fjeder	Nr. 7523

A/S FISKEK & NILSEN

\*) kan først leveres Juni/Juli.

*Carl Erik Fisker*

# Nimbus

DANMARKS MOTORCYKLE

Teknisk Cirkulære Nr. 59. 17/4-50.

Vedrører: Ovalslebne Stempler.

Fra og med Nimbus Nr. 9001 er Stemplerne ovalslebne (mærket "oval" i Toppen). Indbygningspillerummet er derved reduceret til 0,07 mm maalt paa den største Diameter af Stemplet (den underste Del af Skørtet). Ovaliteten er 0,12 mm.

Udboringen i Cylinderblokken er uforandret.

Samtidig med Ovalslebningen er Frigangsfladerne ved Stempelpindens Ender samt den under Stempelpinden placerede Stempelring bortfaldet.

Disse Ændringer er foretaget for at faa bedre Smøreforhold og mindre Friktionstab.

Som Reservedel vil Stempler og Ringe blive leveret som nedenstaaende:

	Pris pr. Stk.			Pris pr. Stk.
60 mm Stempel Normal- størrelse Nr. 9990	Kr. 12.00	Øverste Ring 2den Skrabe	Nr. 9909 " " 7030-3 " " 8732-2	forkromet fosfateret " " 0.80
60,6 mm Stempel 1ste Over- størrelse Nr. 9991	12.00	Øverste Ring 2den Skrabe	Nr. 9910 " " 8041-2 " " 8733-2	forkromet fosfateret " " 0.80
61,2 mm Stempel 2den Over- størrelse Nr. 9525-2	12.00	Øverste Ring 2den Skrabe Nederste	Nr. 9911 " " 8297-2 " " 8734-2 " " 8297-2	forkromet fosfateret " " 0.80 " " 0.80

61,2 mm 2den Overstørrelse vil ikke foreløbig fremkomme ovalslebet, men hidtil benyttede Stempler vil blive leveret som ovenstaaende.

#### Udgaaede Dele:

60 mm Normalstørrelse Stempler Nr. 8423-2  
60,6 mm 1ste Overstørrelse " " 8524-2

#### Prisændring:

Prisen paa komplette Sæt Stempler med Ringe, Pinde og Laase

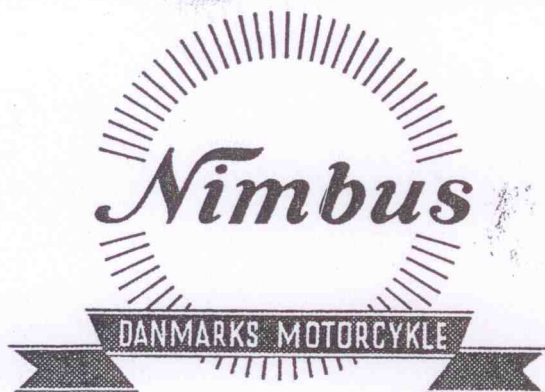
60 mm Normalstørrelse Nr. 9785  
60,6 mm 1ste Overstørrelse " 9786  
61,2 mm 2den " " 9787

er alle ændret til Kr. 71,20 pr. Sæt minus sædvanlig Rabat.

Til Løssalg vil forkromede Ringe Nr. 9909-10-11 ikke foreløbig kunne leveres i større Omfang.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 60 - Blad 1.  
23/6-1950.

Vedrører: Ændret Udførelse af Gearblok  
3die Gearhjul samt Gearaksel.

#### Gearkasseændring:

Fra Nimbus Nr. 9001 er 3die-Gearhjulet paa Gearblokken Nr. 9614 og det tilsvarende løse Tandhjul Nr. 9616 forsynet med skraatskaarne Tænder for at faa en mere støjfri Gang. Tandantallet paa Gearblokken er ændret 24 Tænder, hvorimod Tandantallet paa det løse 3die Gearhjul er ændret fra 24 til 25 Tænder, hvilket bevirker at alle Tænder i begge Hjul kommer i Indgreb med hinanden, hvorved Slidet paa Tænderne fordeles jævner, og Resonanssvingninger d.v.s. "Hysten" afhjælpes. Gearblokken er endvidere blevet forsynet med Smørehuller til Koblingsudløserlejet, saaledes at dette smøres med Olien fra Gearkassen og ikke som tidligere med Fedt.

Ved ovenstaaende Ændringer er Motorcyklens totale Uivekslingsforhold i 3die Gear (med Kron- & Spidshjulsudveksling 12 : 59) 5,12 : 1 imod tidligere 4,92 : 1.

#### Gearakselændring:

Det løse 1ste Gearhjul Nr. 9205 er nu lejret paa Gearakslen, saaledes at Endetrykket (hidrørende fra de skraa Tænder i 3die Gear) under Paaløb optages gennem Gearakslen direkte af Kuglelejet.

Af denne Aarsag er Gearakslen ændret, saaledes at det ene hidtil benyttede Kugleleje 25 x 62 x 17 mm Nr. 7062 erstattes af Kugleleje 20 x 52 x 15 mm Nr. 7088 og en midlertidig Pressebøsning Nr. 9879, svarende til Uåbningen i Gearkassen paa 62 mm.

#### Nye Dele fra Motor Nr. 9001:

Gearblok med skraatskaarne Tænder paa 3die Gear Nr.	9614
3die Gearhjul 25 Tænder "	" 9616
Gearaksel	" 8266-2
Kugleleje 20 x 52 x 15 mm	" 7088
Pressebøsning for do	" 9879.

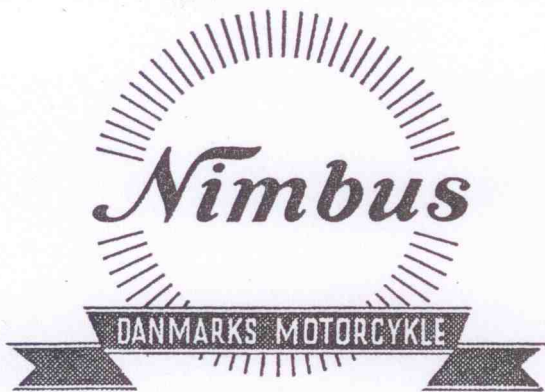
Gearaksel Nr. 8266 er totalt udgaaet, i Stedet benyttes som

#### Reservedel fra Motor Nr. 1301:

Gearaksel	Nr. 8266-2 i Forbindelse med
Kugleleje	" 7088
Pressebøsning	" 9879.

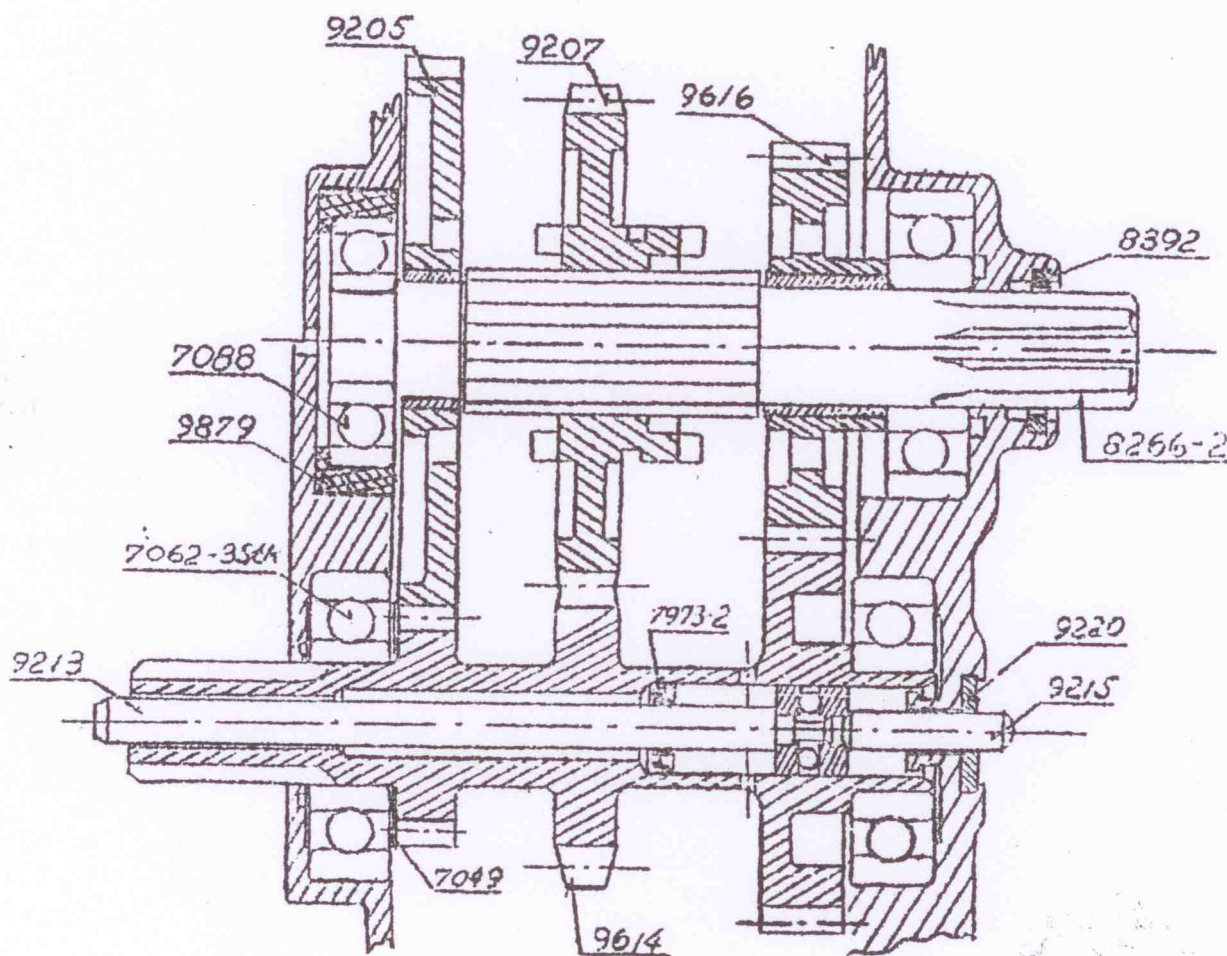
A/S FISKER & NIELSEN

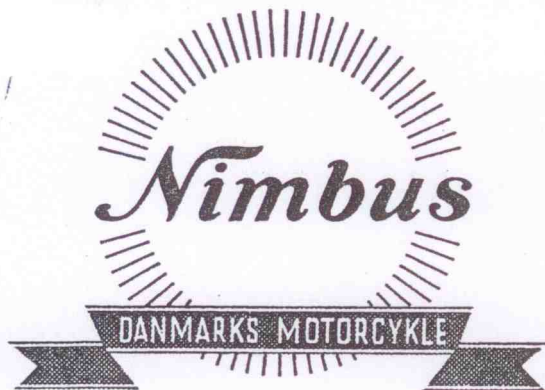
*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 60 - Blad 2.  
28/6-1950.

Vedrører: Endret Udførelse af Gearblok  
3die Gearhjul samt Gearaksel.





Teknisk Cirkulære Nr. 61 - Blad 1.  
28/6-1950.

Vedrører: Kobling og Kickstarter.

Fra Nimbus Nr. 9001 er Konstruktionen af Kobling og Kickstartermekanisme ændret.

Diameteren af Koblingen er formindsket til 159 mm (6 1/4"), og Belægningen er nittet paa en fjedrende Plade, bestaaende af et Nav med 3 hinanden krydsende "Eger" af Staalplade.

Koblingen bestaar endvidere af Trykplade Nr. 9592 og Modtrykplade Nr. 9593, som vist paa medfølgende Skitse (Blad 2). Af Skitsen fremgaar iøvrigt ogsaa Monteringen af den nye Kickstarter, der bestaar af Tandhjulet Nr. 9832, og Palerne Nr. 9833, der kan dreje sig om Boltene Nr. 9834, og som bliver holdt i Indgreb med Tandhjul Nr. 9832 ved Hjælp af Fjedrene 9835. Møtrikkerne Nr. 7260, der fastholder Bolte for Paler i Svinghjulet Nr. 7032-3, er sikret sammen med Møtrik Nr. 7035 for Svinghjul ved Hjælp af Læsepladen Nr. 9836.

Totalt udgaaet: Svinghjul Nr. 7032-2.

(7032-3 kan anvendes fra Motor Nr. 1301 som Reservedel, naar samtidig nedennævnte Detalier anvendes).

Nye Dele fra Motor Nr. 9001:

Svinghjul	Nr. 7032-3
Koblingsplade med Belægning	" 9536
Belægning for do	" 9591
Nitter for do	" 9936
Trykplade for Kobling	" 9592
Modtrykplade "	" 9593
Tandhjul for Kickstarter	" 9832
Paler " "	" 9833
Bolte " "	" 9834
Fjedre " "	" 9835
Læseplade	" 9836.

A/S FISKER & NIELSEN

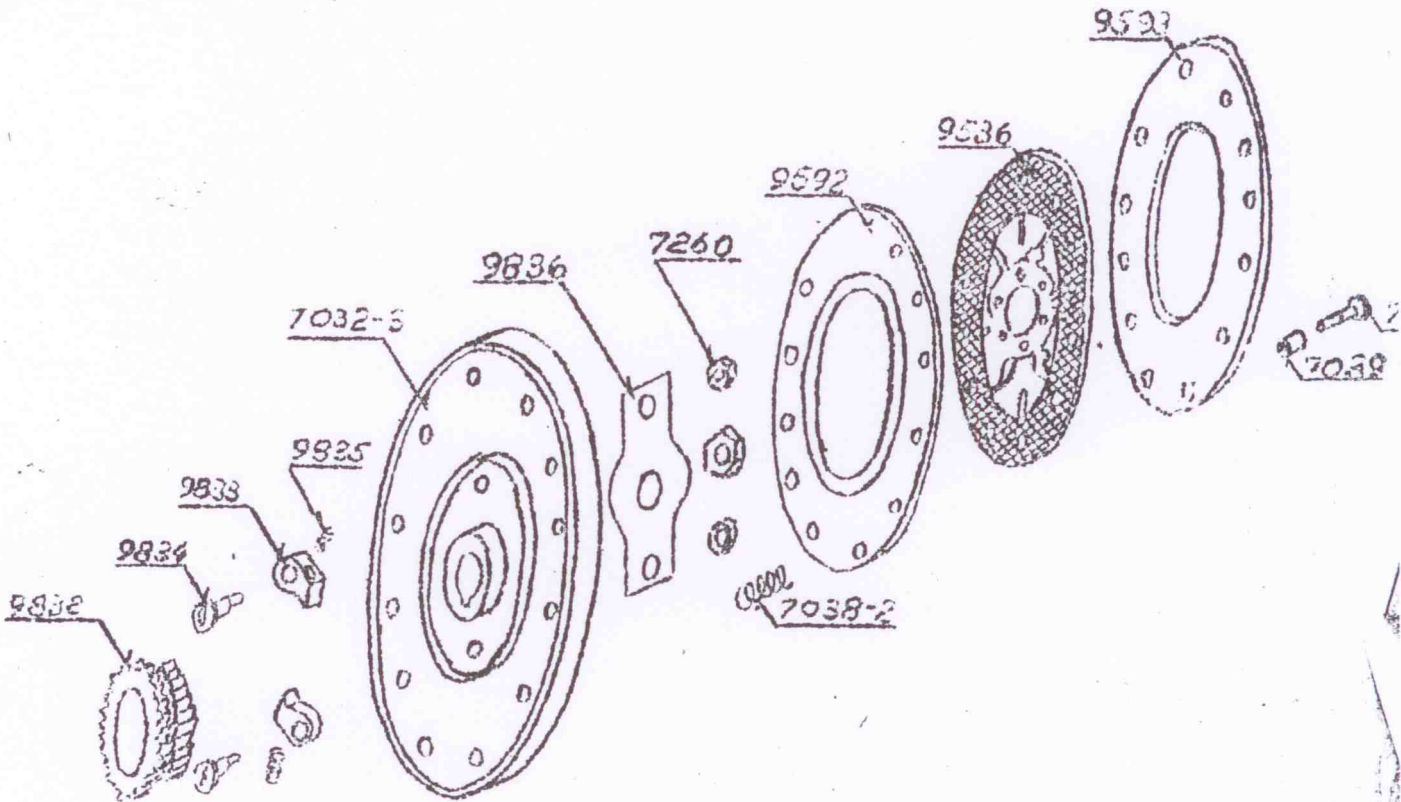
*Anders Fisker*

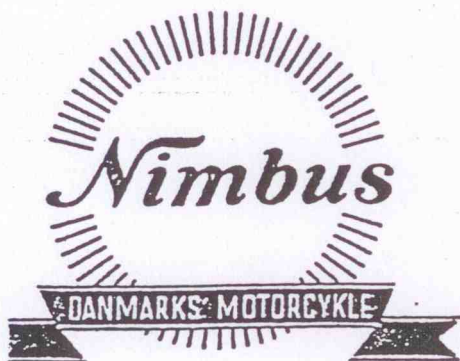
# Nimbus

DANMARKS MOTORCYKLE

Teknisk Cirkulære Nr. 61 - Blad 2  
28/6-1950.

Vedrører: Kobling og Kickstarter.





Teknisk Cirkulære Nr. <sup>62</sup> - 20/7-1950.

Vedrører: Nyt Fjedersystem i Forgaffel fra Nimbus Nr. 9001.

Fra og med Nimbus Nr. 9001 er Fjedersystemet i Forgafflen ændret, idet de to nederste Fjedre i hvert Skederør er erstattet med en enkelt Fjeder og en supplerende Oliebremse for Bundslag. Den øverste Fjeder, der er skruet paa Gevindpropper, er uændret.

Den ny Fjeder faas i to Udførelser henholdsvis for Solo- og Sidevognsmaskiner.

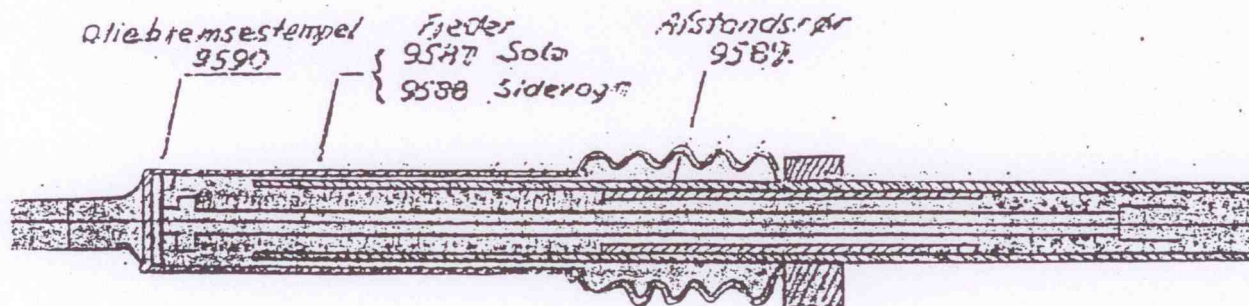
Denne Ændring er foretaget, fordi det har vist sig vanskeligt at opnaa tilfredsstillende Fjedring ved baade Solo- og Sidevognsmaskiner med samme Sæt Fjedre, og de nye Fjedre er tilpasset Belastningen for henholdsvis Solo- og Sidevognskørsel.

Maskiner med Motornummer fra 9001 vil indtil videre blive leveret med Fjedre for Sidevognskørsel - i Øjeblikket sælger Forhandlerne jo de fleste Maskiner med Sidevogn - men skal en ny Maskine bruges til Solokørsel, maa Forhandleren rekvirere Fjedre til Udskiftning mod Indsendelse af de afmonterede Fjedre.

Det paa Tegningen viste Afstandsrør skal af Hensyn til Oliebremsets Funktion ligge over den nederste Fjeder. Ved denne Placering tjener Afstandsrøret tillige som Forgaffelsikring.

Med Hensyn til Smøring skal de bevægelige Skederør som tidligere fyldes op til det udv. Mærke, der angiver Oliestanden, naar Røret er taget af og Fjedren samt Oliebremsestempel Nr. 9590 er fjernet.

Er Fjedren og Oliebremsestemplet ikke taget af, skal Oliestanden være 35 mm højere. (Stik en Pind ned i Røret og maal fra Overkanten af Røret til Overfladen - denne Afstand skal være 150 mm).



FISKER & NIELSEN



Fra og med Nimbus Nr. 9631 er følgende Ændringer foretaget ved Karburatoren:

- 1) Tomgangsstilleskruen er flyttet fra Forsiden af Karburatoren til Bagsiden. Herved er opnaaet en mere sikker Tomgangsindstilling, idet Gasstemplets Fjeder ved den ændrede Placering af Anslaget for Gasstemplet søger at trykke dette over mod Bagsiden af Karburatorhuset og understøtte Sugningens Træk, saaledes at en sikker Tæthed mellem Gasstempel og Karburatorhus opnaas.

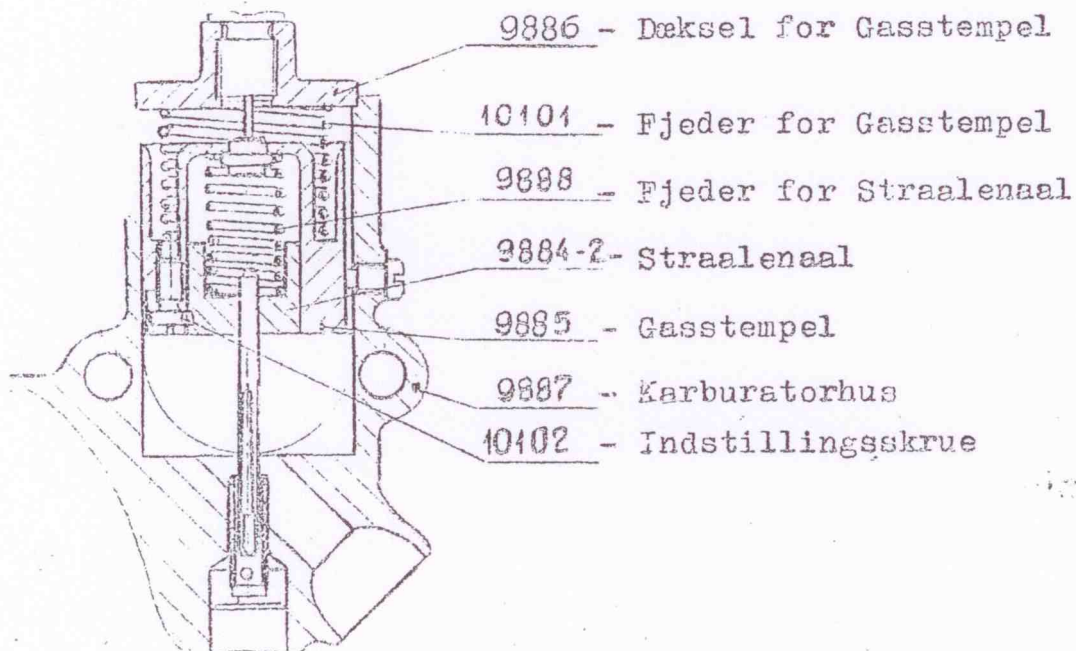
Det tidligere Gevindhul for Tomgangsstilleskruen bortfalder, da der ikke maa komme falsk Luft ind her.

- 2) Den koniske Straalenaal er forladt til Fordel for en affladet Naal Nr. 9884-2, da det har vist sig meget vanskeligt at fremstille en nøjagtig Konus paa Naalen, ligesom en svag Bøjning kan give Variationer i-Benzinforbruget. Samtidig er den affladede Naal gjort noget kortere, hvorved Stivheden er forøget. Den kortere Naal har ingen nævneværdig Indflydelse paa Accelerationen, idet Pumpen giver samme Benzinnængde op til  $3/4$  Aabning af Gasstemplet. Naal 9884-2 giver af Hensyn til bedre Gang lidt mere Benzin end tidligere Naale.

Vedrører: Karburatorændring.

Blad 2.

Da der siden Nimbus Nr. 8501, hvor den særlige Tomgang faldt væk, er foretaget Ændringer ved Karburatorhus, Gasstemplet og Naal skal her angives de gældende Dele fra dette Nr.



Ovennævnte Dele kan bruges uden videre fra Nr. 9001, medens Karburator fra Nr. 8501-9000 skal have undergået Ændring paa Fabrikken (Nimbus Cirkulære Nr. 108 af 22/8-1950), hvor nøjagtig koncentrisk Udboring af Straaledyser i Forhold til Gasstemplets Udboring er foretaget.

Reserve dele nævnt i Teknisk Cirkulære Nr. 51 er udgået totalt.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

Vedrører: Gearkasseændring.

3  
Fra og med Nimbus Nr. 9687 er Bøsningen paa det løse 1ste Gearhjul 34T Nr. 9205 forsynet med en Krave, der vender ind mod Kuglelejet. Bøsning med Krave faar Nr. 7472-2.

Da Kraven paa Bøsningen er 2,5 mm bred, er Navbredden paa Tandhjulet formindsket tilsvarende fra 14 til 11,5 mm.

Ovenstaaende Ændring er foretaget dels for at faa større Anlægsflade mellem Tandhjul og Kugleleje og dels for at hindre Tandhjulet i at gaa løs paa Bøsningen, idet dette kan ske ved brutal Nedskiften fra 2det til 1ste Gear.

Samtidig er Pasningen mellem Gearakslen og Kuglelejet gjort løsere, saaledes at Montering og Demontering er lettet, ligesom den løse Pasning vil forhindre, at Gearakslen presser op og klemmer mod 3die Gearhjulet med Mulighed for en Sammenrivning af Gearaksel og Bøsning paa dette Hjul.

I Forbindelse med Montering og Demontering af Kuglelejet i Gearkassen (gælder iøvrigt ogsaa Tandhjulshuset Nr. 7121 af Aluminium) vil det være en Fordel at opvarme Huset svagt f. Eks. over et Varmeapparat. Herved udvider Aluminiumsgodset sig mere end Kuglelejet, som da ikke presser saa haardt.

A/S FISKEK & NIELSEN

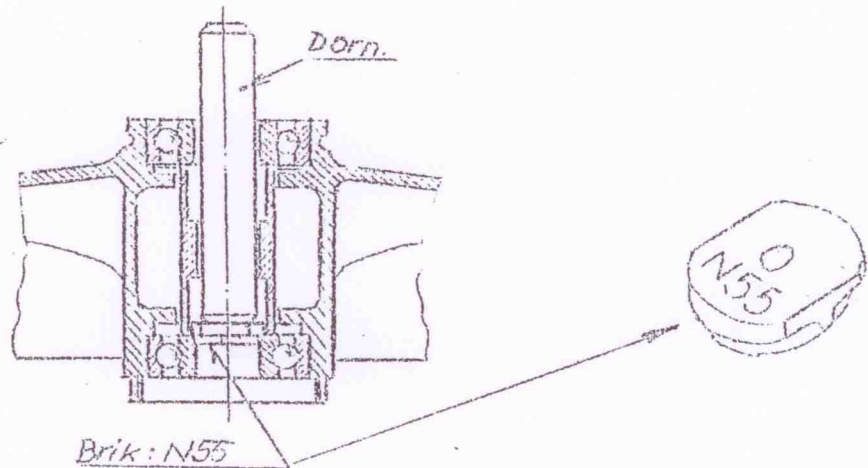
*Anders Fisker*



65 - 26/5-1951.

## Teknisk Cirkulære Nr.

Uddrivning af Kuglelejer  
i Forhjul fra Nr. 7501  
(17 mm Aksel).



Til dette Formaal er fremstillet en Brik, der er afladet paa 2 Sider, saaledes at den kan falde gennem Afstandsroret og lægge sig paa Plads paa Inderringen af Kuglelejet.

Med en Dorn drives Kuglelejet ud som vist paa Skitsen.

Brikken har Nr. N 55 og koster Kr. 3.00.

A/S FISKER & NIELSEN



Teknisk Cirkulære Nr. 66 - 26/5-1951.

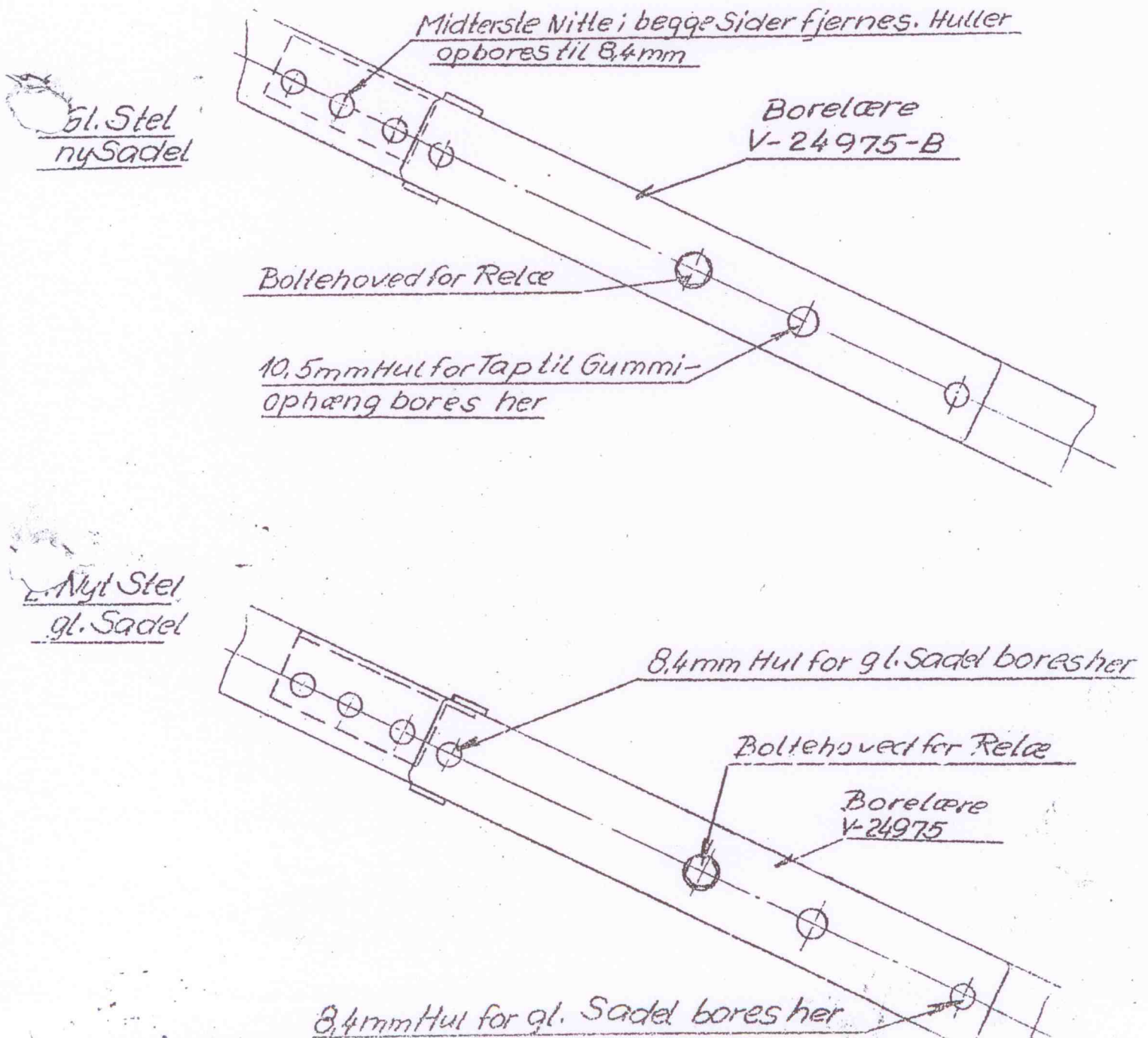
Vedrører: Ændring af Stel:

1. fra gl. til nyt Sadelophæng
2. fra nyt til gl. Sadelophæng.

Til dette Formaal er der fremstillet en Borelære V-24975 Pris Kr. 10.-. Anvendelsen af Borelæren fremgaar af nedenstaaende Skitser.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisher*





## Teknisk Cirkulære Nr.67 - 19/11-1951.

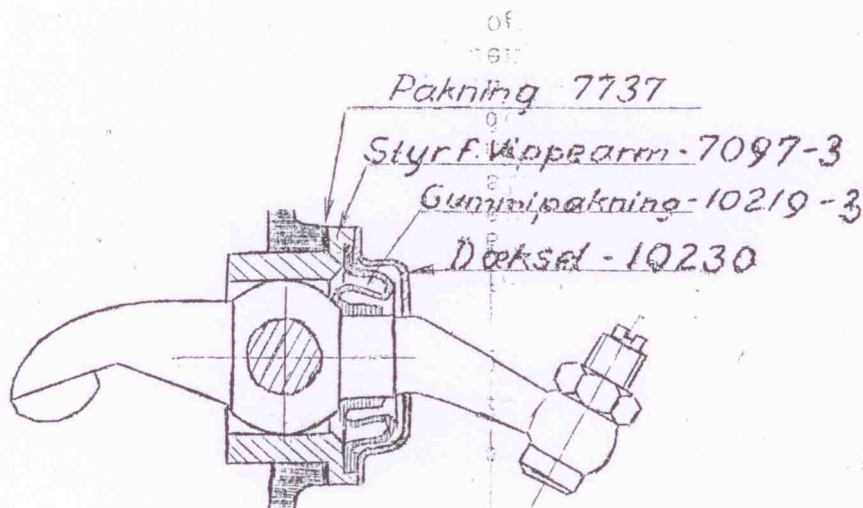
Vedrører: Olietætning ved Vippearms.

Fra Nimbus Nr. 10301 er der mellem Vippearms og Styr (Hus) for samme monteret en oliebestandig Gummipakning.

Nye Dele:

Tegn. Nr. 7097-3	Styr for Vippearms	Kr. 4.00
1/6"	" 10219-3 Gummipakning	" 0.80
1/6"	" 10230 Dæksel	" 0.80

Styr (Hus) for Vippearms Nr. 7097-3 vil ikke foreløbig komme i Løssalg til Udskiftning; derimod vil der senere blive tilsendt hver Forhandler 1 komplet Sæt af ovenstaaende Dele til Arbejdslager, idet vi, saasnart vi har tilstrækkeligt af de nye Gummipakninger og Dæksler paa Lager, vil paatage os at ændre de hidtil benyttede Styr (Hus) for Vippearms Nr. 7097 til den nye Udførelse, hvortil den nye Gummipakning og Dæksel benyttes. Ombytningsprisen er Kr. 1.50 pr. Stk. + Gummipakning og Dæksel.



Samtidig er Papirpakning (7737) mellem Styr og Kamakselhus fremstillet af et bedre Pakningsmateriale. Prisen er ændret til Kr. 0.10.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 68 - 19/11-1951.

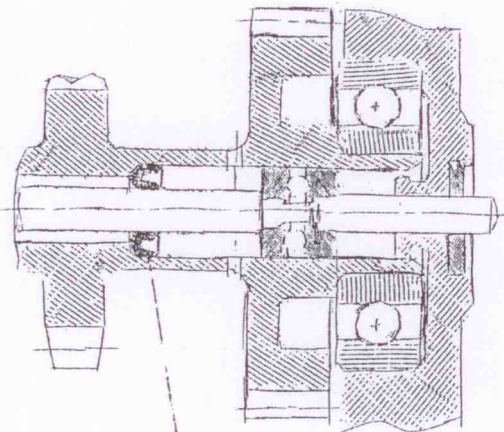
Vedrører: Pakning for Udløserpind.

Den paa teknisk Cirkulære Nr. 60 (og 47) viste Gummipakning 7973-2 for Udløserpind skal trykkes helt i Bund i Gearblokken, da den ellers kan lukke for Smørehullerne til Udløserlejet.

Se Skitsen.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



*Pakning trykkes helt i Bund.*

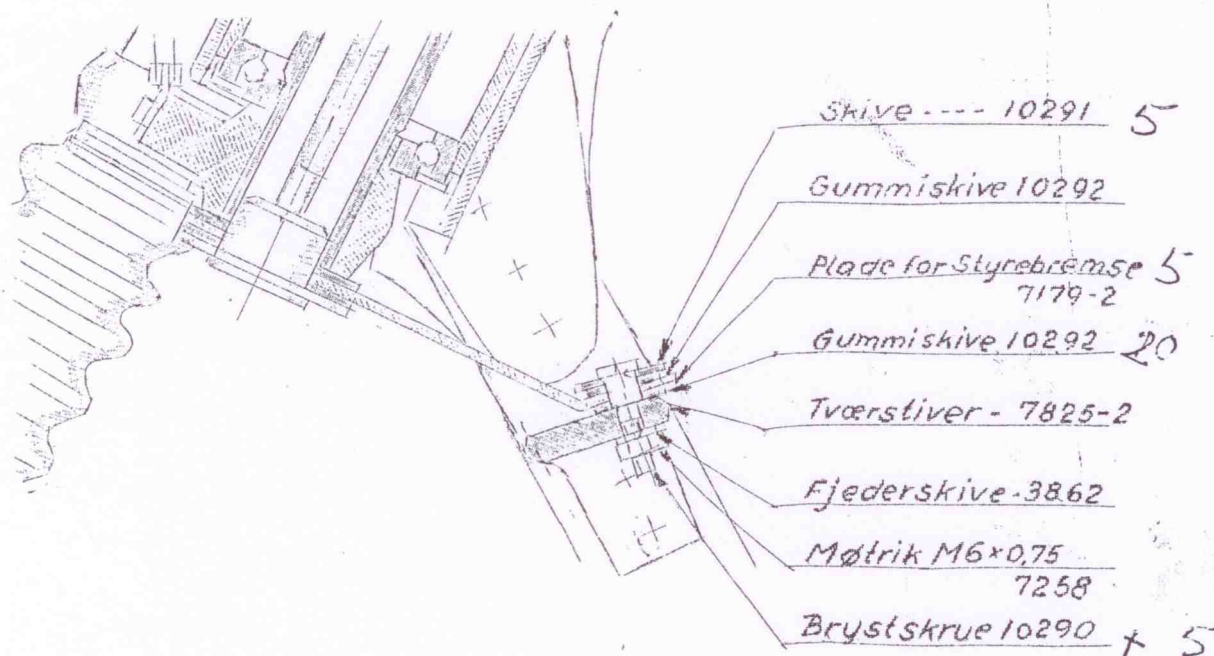


## Teknisk Cirkulære Nr. 69 - 1/4-52.

**Vedrører:** Tværstiver i Stel ved Kronnør, Styrebremse og Skraastiver for Sidevogn.

Fra og med Nimbus Nr. 10440 er ovennævnte Tværstiver fremstillet i en ændret Udførelse af et sværere Materiale. Ved den ændrede Udførelse kan Kuglebespændingen til den forreste (fremtidig 60 mm længere) Sidevognsskraastiver flyttes helt op til Tværstiveren, hvorved Forbindelsen bliver stivere.

Samtidig har det været nødvendigt at ændre Fastspænding af Styrebremsepladen til Tværstiveren.



### Nye Dele:

1 Stk.	Tegn. Nr.	7825-2	Tværstiver (8 x 40)	Pris Kr.	4.10
4 "	"	8778	Nitte for dø (6 x 25) á	"	0.03
1 "	"	7179-2	Plade for Styrebremse	"	1.20
1 "	"	10290	Brystskrue for Fastspænding af dø	"	0.70
1 "	"	10291	Skive (8,2 x 25 x 2)	"	0.08
2 "	"	10292	Gummiskive (8,5 x 20 x 3) á	"	0.40

Den gamle Tværstiver 7825 er udgaaet totalt, hvorimod Plade for Styrebremse 7179 bliver Reservedel. Skraastiver for Sidevogn beholder sit Nr. 7716.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*





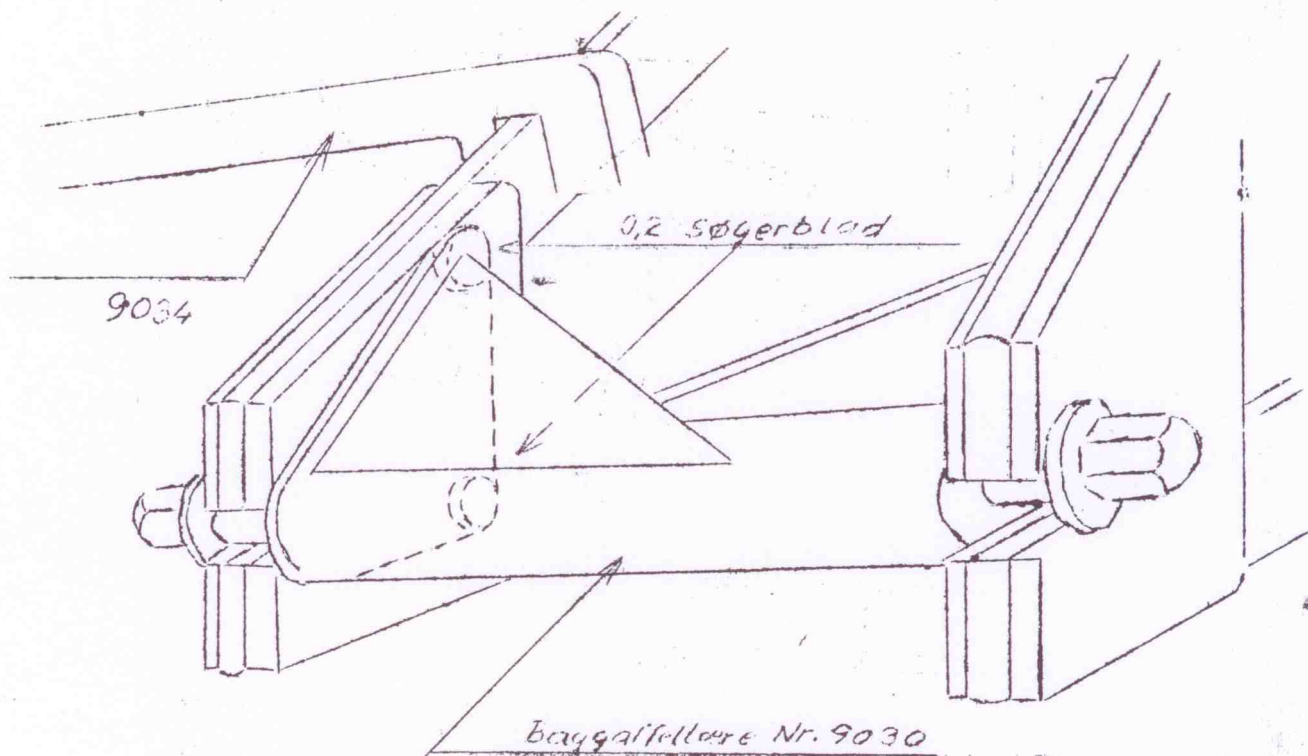
# Teknisk Cirkulære Nr. 70 - 3/11-1952.

Vedrører: Opretning af Bagstel.

Baggaffellæren Nr. 9030 spændes i Stellet, hvorefter man retter Stellet med Rettegaffel Nr. 9034, saaledes at et Søgerblad 0,2 mm kan gaa ind mellem de runde Knaster og Stellet.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anslav Fisker*



Baggaffellære Nr. 9030 - Pris Kr. 75.00.  
Rettegaffel Nr. 9034 - Pris Kr. 26.00.



## Teknisk Cirkulære Nr. 71 - 3/11-1952.

**Vedrører:** Demontering af 17 og 20 mm Kuglelejer i Forhjulsnæv.

Til Brug for Demontering af 17 og 20 mm Kuglelejer er fremstillet en Aftrækker Nr. 9033.

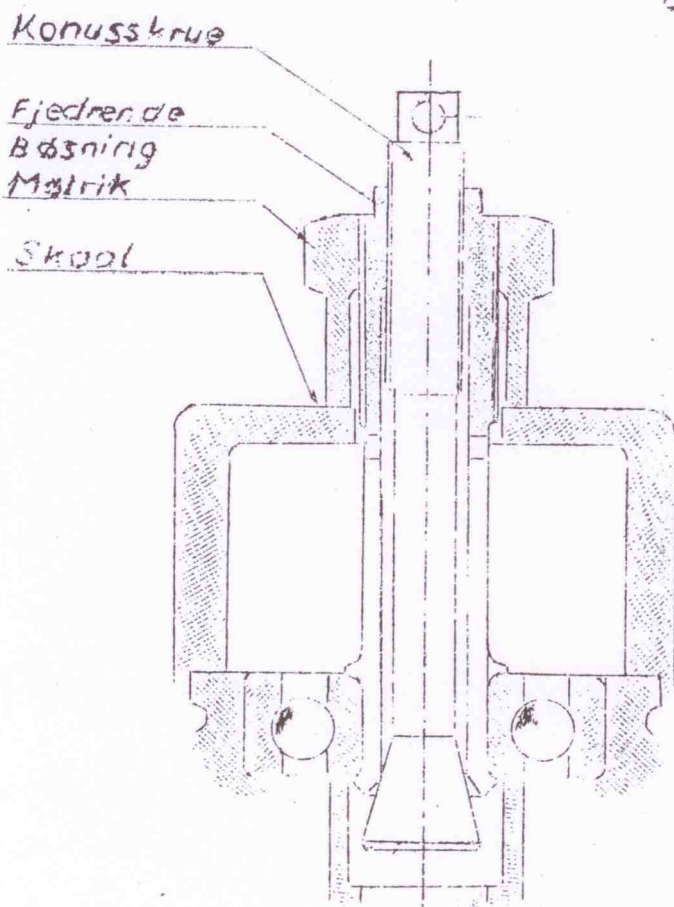
Denne benyttes paa følgende Maade:

Møtrik og Skaal fjernes, og Konusskruen skrues højre om saa langt, at den fjedrende Bøsning er lukket saa meget, at den kan trykkes gennem Lejet, indtil Stopkraven støder mod Inderringen af dette. Derefter trækkes Konusskruen an venstre om, saaledes at Bøsningen expanderer og sidder fast i Kuglelejet. Skaalen og Møtrikken anbringes, og man trækker Lejet ud ved at spænde Møtrikken og holde Bøsningen fast paa dennes 14 mm Firkant.

Aftrækker Nr. 9033 - Pris Kr. 60.00.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*





Teknisk Cirkulære Nr. 72 - 3/11-1952.

Vedrører: Plejlstænger.

Fra Motor Nr. 11101 er Motoren monteret med nye Plejlstænger Nr. 10180 med Bøsning Nr. 10188.

Plejlstang Nr. 10180 er udført med I Profil og uden gennemboret Smørehul til Stempelpinden. Bøsningen Nr. 10188 er en rullet Bøsning med Bronzebelægning.

Ved Udsiftning af Bøsning Nr. 10188 drives denne ud med Dorn Nr. 9029 (gl. Nr. N50) og presses paa Plads i en Skruestik med Messingbakker. Efter Ipresning bores Smørehullet gennem Bøsningen med et 3 mm Bor og det 16 mm Hul oprives med Rival Nr. 9046.

Det bemærkes, at Dorn Nr. 9029 skal drejes ned til 17,9 mm paa den Diameter, der maaler 19,3 mm, for at kunne bruges til baade Bøsning Nr. 10188 og Bøsning Nr. 7024.

Da Plejlstængerne Nr. 10180 og Nr. 7020 har forskellig Vægt, kan ~~de~~ kun monteres i Sæt, derfor vil Plejlstang Nr. 7020 kun kunne leveres som Reservedel enkeltvis mod Indsendelse af den ødelagte Plejlstang.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

NB. Plejlstang Nr. 7020 føres som Reservedel indtil videre.  
Bøsning Nr. 7024 føres som Reservedel.

Plejlstang Nr. 10180 ny Del - Pris Kr. 40.00.

Bøsning Nr. 10188 ny Del - Pris Kr. 1.50.



# Teknisk Cirkulære Nr. 73 - 6/11-1952.

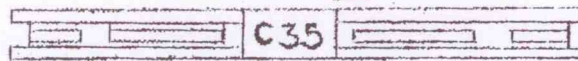
Vedrører: Stempler og Olieringe.

Fra Motor Nr. 11101 er Motoren monteret med nye Stempler Nr. 10300 med flad Top, hvorved Kompressionsforholdet er nedsat fra 5,7 : 1 til 5,4 : 1, hvilket giver mindre Anledning til Tændingsbanken med den Benzin, der forhandles nu.

Stempel Nr. 10300 er indtil videre forsynet med Olieringe af forskellig Fabrikat.

Bemærk derfor:

At i de Tilfælde, hvor der er benyttet Oliering med Expander Nr. 10200, skal det ved Monteringens paases, at Mærket C 35 i Expanderen bliver placeret ud for Ringgabet.



Oliering Nr. 10200 kan kun anvendes sammen med Stempel Nr. 10300, da Bunddiameteren af Olierillen i dette er 53 mm mod 54 mm i Stempel Nr. 9990.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

NB. Stempel Nr. 10300 Pris Kr. 16.50  
Oliering - Dagspris.



# Teknisk Cirkulære Nr. 74 - 29/1-1953.

Vedrører: KARBURATOR Model 1953.

Til Karburator Model 1953 monteret paa Nimbus fra og med Motor Nr. 11301 benyttes et nyt Karburatorhus Nr. 8551-4, der i Lighed med Karburator Model 1938 har Tomgangssystem og udskifteligt Straalerør.

I det nye Karburatorhus Nr. 8551-4 benyttes Tomgangsdyse Nr. 7745, Luftskruer Nr. 8569 og Fjeder for de Nr. 8570, hvilke Dele ogsaa benyttes til Karburatorhus Model 1938, hvorimod der indgaar nyt Straalerør Nr. 9779-2 med 2,63 mm Hul og Krydskærv, i Modsætning til 1938 Karburatorens Straalerør Nr. 8563, der har 2,60 mm Hul og Enkeltkærv. Placeringen af Stilleskruen for Tomgangshastighed er ændret, hvorfor der nu bruges en længere Skruer Nr. 8578, den samme som til Luftfilterets Fastspænding.

Karburatorindstillingen er som tidligere:

Straalenaalens Holder 1 mm indenfor Gasstemplets Bundflade, svarende til ca. 1,5 Omgang paa Stilleskruen.

Luftskruen for Tomgang ca. 1,5 Omgang aaben.

Nye Dele:

Nr. 8551-4 Karburatorhus	Pris Kr. 40.00
Nr. 9779-2 Straalerør med Krydskærv	" " 1.00

Totalt udgaaet:

Nr. 9887 Karburatorhus.

A/S FISKER & NIELSEN  
Anders Fisker

*Anders Fisker*



Teknisk Cirkulære Nr. 74-2 - 9/7-1953.

Vedrører: Straalenaal og -rør til  
Karbulator Model 1953.

Straalenaal Nr. 9884-2 og Straalerør Nr. 9779-2 vil fremtidig ikke leveres som Enkeltdeler, men af praktiske Grunde i Sæt under Nr. 10650, idet det har vist sig, at vor Leverandør ikke kan overholde Tolerancen paa Materialet til Fremstilling af Naalen, hvorfor det har været nødvendigt at parre Straalenaal og -rør.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*

Ny Del: Nr. 10650 Straalenaal og Straalerør i Eske  
pr. Sæt brutto Kr. 4.50

Totalt udgaaet:  
Nr. 9884-2 Straalenaal  
" 9779-2 Straalerør.



Teknisk Cirkulære Nr.75 - 1/9-1953.

Vedrører: Kickstarteranordning.

Kickstarteranordning med Palskive, monteret paa Nimbus fra Motor Nr.1301 til og med Nr.9000.

Tandhjul Nr. 7036 for ovenstaaende Kickstartersystem er nu totalt udgaaet.

Palskive Nr. 7473 udgaar, naar Lager er opbrugt.  
Fjeder " 7586 føres stadig som Reservedel.

Det Kickstartersystem, der benyttes fra Nimbus Nr.9001, maa derfor monteres i Svinghjulet i Tilfælde, hvor:

Tandhjul Nr. 7036 skal udskiftes, eller naar Svinghjulets Notgange for Palskive er opslidte, og der ikke er Plads til Opstikning af nye (Figur 1), samt naar Palskive Nr. 7473 i Løbet af kort Tid ikke føres mere.

I alle Tilfælde kræver det dog, at Svinghjulet uddrejes for det nye Kickstartersystem, samt at det forsynes med 2 Huller for Boltene til Pallerne (Figur 2).

Til Ændringen medgaar følgende Dele:

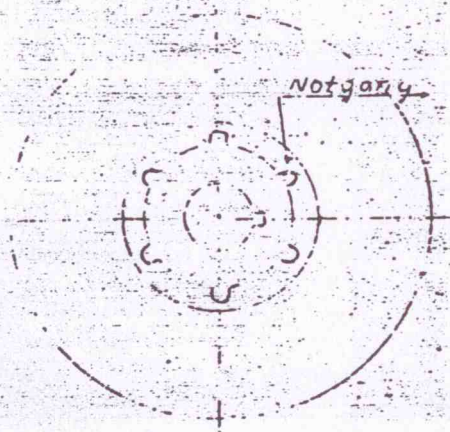
1	Stk.	Nr.9832	Tandhjul for Kickstarter	Pris pr.Stk.	Kr.	28.00
2	"	" 9833	Pal " Tandhjul	" " " "	"	5.00
2	"	" 9834	Bolt " Pal	" " " "	"	2.80
2	"	" 9835	Fjeder " "	" " " "	"	0.10
1	"	" 9836	Sikringskive	" " " "	"	0.30
2	"	" 7260	Møtrik	" " " "	"	0.30

+ sædvanlig Rabat.

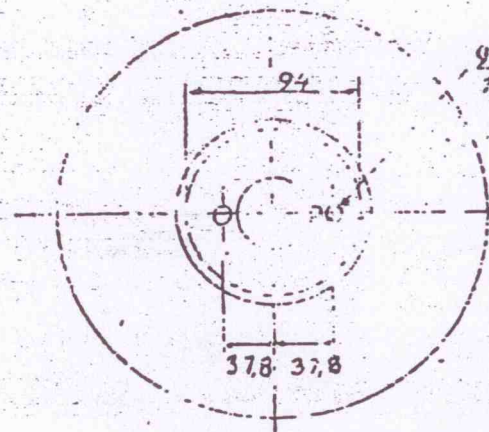
Saafrømt Forhandlerne ikke selv ønsker at foretage Ændringen paa Svinghjulet, kan dette indsendes her til Fabrikken, hvor Uddrejning og Boring foretages for en Pris af Kr.7.00 netto.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker*



7032 7032-2 Figur 1.



7032-3 Figur 2.



Teknisk Cirkulære Nr.76 - 3/10-1953.

Vedrører: Tværstiver i Stel.

For Fremtiden leveres Tværstiver,  
Tegn. Nr. 7825-2 med 8 mm Huller. Ved Udskiftning af  
denne Del maa man derfor bore Stel-Hullerne op til  
8 mm, hvis dette ikke er foretaget.

Som Nitte benyttes 8 x 25 RH, Tegn.  
Nr. 8011.

A/S FISKER & NIELSEN

*Anders Fisker.*





Teknisk Cirkulære Nr. 77 - 25/8-1954.

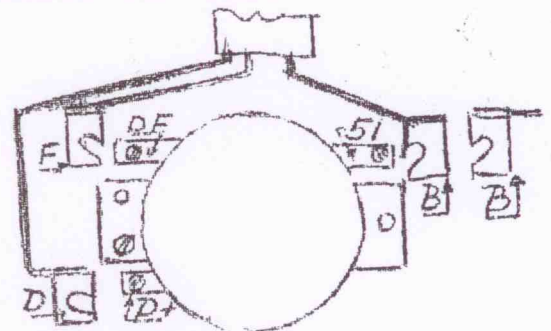
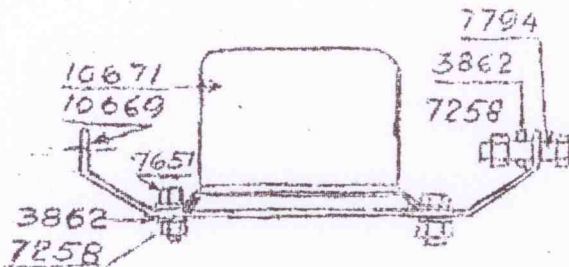
Vedrører: Relæ - Underlag for Baglygte - Nimbuser med Højgear.

Relæ.

NIMBUS Motorcykler fra Motornummer 12601 er monteret med Bosch Relæ. Som Reservedel kan Relæet og en speciel Bøjle for Ophæng bestilles under følgende Bestillingsnumre:

- Nr. 10671 Relæ (Bosch Nr. R.S./T.B./30/45/6.1.) Kr. 58.50 4225
- " 10669 Bøjle for do. " 2.40

Relæet monteres som vist paa nedenstaaende Skitser.



Kabelskoene bores optil 5,5mm og slides op.

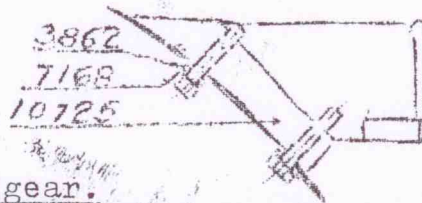
Underlag for Baglygte.

Baglygten er fra Motornummer 12601 monteret med et 25 mm Gummi-underlag, hvorved Nummerpladen bliver bedre belyst.

Reservedels-Bestillingsnummer:

- Nr. 10725 Gummiplate for Baglygte Kr. 2:50

Baglygten monteres som vist paa nedenstaaende Skitse.



NIMBUS med Højgear.

NIMBUS Motorcykler kan leveres monteret med højgearet Kron- & Spidshjul, Udveksling 1:4,2, beregnet for Solokørsel.

Ved Bestilling af NIMBUS bedes opgivet, hvorvidt Motorcyklen ønskes leveret med Højgear eller Lavgear.

p.pa.A/S FISKER & NIELSEN

*(Handwritten signature)*

FA/EP.



## Teknisk Cirkulære Nr. 78 - 21/10-54.

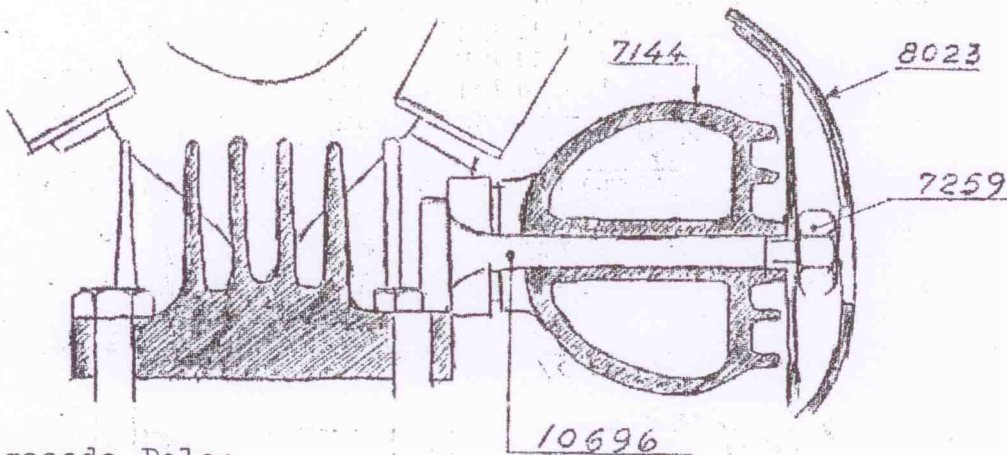
**Vedrører:** Bolt for Udblæsningspote -  
Smøring af Ventiler.

Fra Motor Nr. 12881 fastspændes Udblæsningspote Nr. 7144 og Skærm Nr. 8023 med Bolt Nr. 10696 og Møtrik Nr. 7259.

Ved Montering af Bolt Nr. 10696 paa Motorer under Nr. 12881, maa Hullerne i Skærm Nr. 8023 bores op til 8.4 mm.

### Ny Del:

Nr. 10696 Bolt for Udblæsningspote Nr. 7144	Bruttopris Kr. 3.40
" 8023 Skærm " " do " "	" " 20.00
(Hul ændret til 8.4 mm fra 6.4 mm)	



### Udgaaede Dele:

Nr. 7266 Bolt for Udblæsningspote Nr. 7144	<u>totalt udgaaet.</u>
" 7544 Spændestykke for do	udgaaer, naar Lager er opbrugt.

### Vedr. Smøring af Udblæsningsventiler.

I de Vejledninger, som vi for Fremtiden udsender herfra, - et Eksemplar følger vedlagt - , vil der saavel under Afsnittet "Indkørsel" (Side 6) som under Afsnittet "Ventilindstilling" (Side 18) være fortaget følgende Tilføjelse:

"Udblæsningsventilerne skal jævnligt smøres med et Par Draaber Motorolie eller Grafitolie, herved undgaas brændte Ventiler" Samtidig henstiller vi til vore Forhandlere at gøre alle Nimbusejere opmærksom paa Nødvendigheden af at holde Udblæsningsventilerne smurt.

Da der har vist sig Vanskelighed med at reparere visse grønne og havgrønne Farver, idet den Lak, der er benyttet til NIMBUS, er en Brændingslak, har vi ladet fremstille en Celluloselak i disse Farver, der med godt Resultat kan benyttes til smaa Reparationer.

Leveres i 1/8 kg. Daaser til en Pris af Kr. 2.00 Netto.

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN

1 NIMBUS Vejledning.

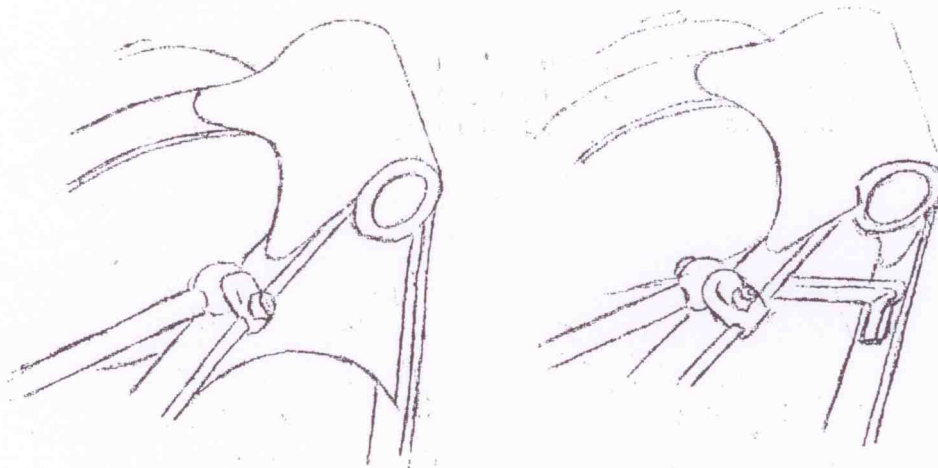
FA/EP.



## Teknisk Cirkulære Nr. 79 - 4/11-1955.

Vedrører: Sidevognstilspænding.

Ved Tilspænding af Sidevognsunderstel til Nimbus Motorcyklen, skal Understellets forreste Skraastiver altid spændes fæst udfør Stallets Tværafstivning som vist paa Skitserne, for i videst muligt Omfang at undgaa eventuelle Stelbrud.



Paa gamle Nimbus Understel var forreste Skraastivers Totallængde 492 mm, denne maa derfor udskiftes med en ny Skraastiver paa Totallængde 552 mm, Bestillingsnummer 7716.

A/S FISKER & NIELSEN

*Carlus Fisker*

EH/EP.



Teknisk Cirkulære Nr.80 - 4/11-1955.

Vedrører: Udstødningsventil.

Fra Motor Nr. 13525 er Nimbus monteret med:

Udstødningsventiler af austenitisk Staal, Bestillings Nr. 10890  
Indsugningsventiler " silicrom " , " " 8094-3

Udstødningsventilen er paa Hovedet mrk. EXH og er anti-magnetisk, hvilket ikke er Tilfældet med Indsugningsventilen. Forveksling skulle saaledes være udelukket.

Anvendelse af Udstødningsventiler af austenitisk Staal skulle give mindre Anledning til "Forbrænding" og dermed længere Levetid.

Ventilspillerum er uændret:

Indsugningsventiler 0.3 mm

Udstødningsventiler 0.7 mm

NY DEL:

Nr. 10890 Udstødningsventil EXH, Pris pr. Stk. Kr. 6.70  
+ 10 % Tillæg minus sædvanlig Rabat.

A/S FISKER & NIELSEN

*Einar Fisker*

EH/EP.



Teknisk Cirkulære Nr. 81 - 27/12-55.

Vedrører: Pakning Nr. 7973-3 for Udløserpind,  
Rødt Baglygteglas med Refleks.

Da det har vist sig, at Gummipakning Nr. 7973-2 for Udløserpind i Gearkasse ikke er tilstrækkelig modstandsdygtig for Olie og Slid, har vi nu ladet denne fremstille i et bedre, men desværre mere kostbart Materiale. Pakningens Bestillings Nr. er 7973-3.

Fra Nimbus Nr. 13200 er Baglygten monteret med en forkromet Ring med rødt Refleksglas, Bestillings Nr. 10872, samt en speciel 15 Watt Pære for Stoplyset (Philip Nr. 6413). Kravet i den nye Færdselslov Nr. 153 af 24/5-1955 skulle dermed være opfyldt.

NYE DELE:

Best. Nr. 7973-3 Gummipakning for Udløserpind, Pris pr. Stk. Kr. 2.10  
" " 10872 Ring med rødt Refleksglas, " " " " 4.50

+ 10 % Tillæg ÷ sædvanlig Rabat.

UDGAAEDE DELE:

Best. Nr. 7572 Celluloidplade rød/orange udgaar som Reservedel, naar Lager er opbrugt.

A/S FISKER & NIELSEN

EH/EP



## Teknisk Cirkulære Nr. 82 - 3/5-1956.

Vedrører: STYRLAAS - samt forreste Tilpænding af Benzintank.

Fra Stel Nr. 15001 er NIMBUS forsynet med Styrlaas, anbragt paa Kronskjoldets venstre Side.

Til Leasen medfølger 2 Nøgler, der er istemplet Identifikationsnummer (se Fig.1), der skal opgives ved Efterbestilling af Nøgler.

Saafræmt Forhandlerne ønsker at montere Styrlaas paa ældre Maskiner, kan Delene rekvireres under følgende Bestillingsnumre.

### NYE DELE:

Best. Nr. 10881 Laas komplet med Kappe og 2 Nøgler pr. Stk. Kr.7.40 bestaaende af:

Best. Nr. 10882 Nøgle for Laas ( 2 Stk. )	"	"	"	1.10
" " 10883 Laaseskrue for Kappe	"	"	"	0.10
" " 10884 Kappe for Laas	"	"	"	1.30
" " 10885 Cylinder med Laasetap	"	"	"	3.20
" " 10886 Klap til Kappe for Laas	"	"	"	0.50
" " 10887 Kærvstift til Klap for Laas	"	"	"	0.10

Arbejdsskitse og Monteringsanvisning forefindes paa Cirkulærets Blad 2.

Fra samme Stel Nr. er foretaget følgende Ændring: Nr. 7451-2 Spændestykke og Nr. 9604 Spændebøjle, der har været benyttet til forreste Fastspænding af Benzintanken, udgaar, men føres stadig som Reserveredel. I Stedet indgaar der 2 Stk. Nr. 10921 Hagebolt, 1 Stk. Nr. 10922 venstre Spændestykke samt 1 Stk. Nr. 10923 højre Spændestykke. Ved denne Forandring bliver der Plads til en bedre Placering af Hovedledningsnet Nr. 9085, Koblingskabel Nr. 8944 samt Gaskabel Nr. 8927, der nu føres ned mellem Kronhovedet og Benzintanken, og fastgøres med en Dobbeltholder Nr. 10947, som anbringes paa Skruen, der sammenspænder Styrebremser.

### NYE DELE.

Best. Nr. 10921 Hagebolt (Fig.2)	pr. Stk.	Kr.0.80
" " 10922 Spændestykke, venstre (Fig.3)	"	" 0.70
" " 10923 " " højre ( " 4)	"	" 0.70
" " 10947 Dobbeltholder for Kabler (Fig.5)	"	" 0.30

Alle ovenstaaende Priser er + 10 % Tillæg ÷ sædv. Rabat.

A/S FISKE & NIELSEN

*Fisker & Nielsen*



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

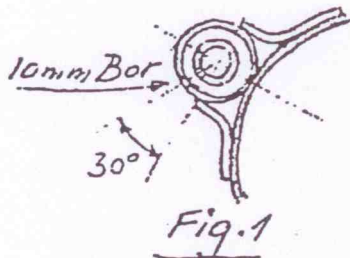


Fig. 5

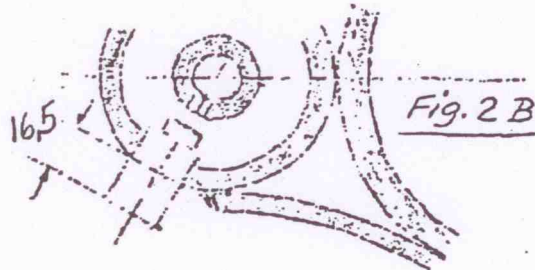


Teknisk Cirkulære Nr. 82 - Blad 2.

Vedrører: Monteringsanvisning for STYRLAAS.



Hul til Stift  
opad. Svejses med  
Tyndplade-  
elektrode Fig. 2  
Ingen Svejsning udfor Not og Laase-  
Skrue



- 1) Styrebremsebolt fjernes.
- 2) Styret drejes helt til højre.
- 3) Centrum for Hul opmærkes paa Kronskjoldets venstre Side 80 mm fra Overkant og 30° foran Kronrørets Midtlinie paa tværs af Stellet, og der bores et 10 mm Hul gennem Kronskjold og Styrrør (se Figur 1).
- 4) Forgaffel afmonteres, og Spaaner fjernes.
- 5) Hullet i Kronskjold bores op til 20 mm.
- 6) Kappe for Laas Nr. 10884 svejses i (se Figur 2A). Maalet paa 12,5 mm gælder for de Modeller, hvor Kronskjoldet gaar hele Vejen rundt om Kronrøret.  
Maalet 16,5 mm gælder, hvor Kronrøret er frit paa den forreste Halvdel. (se Figur 2B).
- 7) Forgaffel monteres.
- 8) Cylinder med Laasetap Nr. 10885 monteres.
- 9) Laaseskrue Nr. 10883 isættes.
- 10) Klap for Laas Nr. 10886 monteres ved Hjælp af Kærvstift Nr. 10887.

EH/EP



# Teknisk Cirkulære Nr. 83. - 23/5-56.

Vedrører: VENTILHUSE.

Fra Motor Nr. 13573 er NIMBUS forsynet med Ventilhuse. Disse kan ogsaa paamonteres ældre Modeller, og der følger vedlagt en Tegning herover samt Monteringsanvisning. Nedenstaaende nye Dele benyttes.

## NYE DELE:

Best. Nr.			pr. Stk.	Kr.
9527	Ventilhus		5	50
"	"	9528 Dæksel for do.	"	"
"	"	6998* Topskruer " " Linsehv. 4-0,7x6,5 mm	"	"
"	"	10899 Skruer, Linsehv. 5-0,8x15 mm	"	"
"	"	10897 Styrestift for 9527	"	"
"	"	10891 Ventilstyr	"	"
"	"	10900 Gummipakn. for Indsugningsventil	"	"
"	"	10895 Asbestpakn. " Udblæsningsventil	"	"
"	"	10893 Jernskive 8 mm Hul	"	"
"	"	10894 Seegerring for do.	"	"
"	"	10909x Styr for Vippearms	"	"
"	"	7737-2* Pakning for do.	"	"
"	"	7096-2 Vippearms	"	"
"	"	10896* Dæksel for Gummibælg 10219-3	"	"
"	"	10892x Pakningsring for Ventilhus	"	"
"	"	10898 Skruer, Linsehv. 6-1x20 mm	"	"
"	"	10929 Fiberskive f. Fastspænding af 10930	"	"
"	"	10930 Tændingskabel komplet med 10945	"	"
"	"	10945 Gummihætte for do.	"	"

Ovenstaaende Priser er + 10 % Tillæg ÷ sædvanlig Rabat.

## NYT VÆRKTØJ:

Best. Nr. 9036 Borelære for Stifthuller i Topstykke, Netto Kr. 53.50

## UDGAAEDE DELE:

Best. Nr.	7012	Ventilstyr
"	"	7014 Ventilfjeder, indv.
"	"	7016 Fjederskaal, nederste
"	"	7096 Vippearms
"	"	7097-3 Styr for Vippearms
"	"	7191 Skruer 6-1x20 mm
"	"	8194 Glimmerskive
"	"	10230 Dæksel for Gummibælg 10219-3

Ovenstaaende Dele føres fortsat som Reservedele.

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN

Anders Fisker

1 Tegning Nr. 10936.  
1 Monteringsanvisning. (Blad 2)





Vedrører: Vejledning for Montering af Ventilhus. (se Tegning Nr.10936)

- 1) Aftag Kamakselhus og afmonter Styr med Vippearme.  
Bor 2 - M 4 Gevind Huller. (se Fig.1)
  - 2) Aftag Topstykke og afmonter Ventiler og Ventilstyr.  
Bor 8 - 2 mm Huller for Styrestift Nr.10897. (se Fig.2)  
Benyt Borelære Nr.9036.
  - 3) Paasæt Ventilhus Nr.9527 med Ventilstyr Nr.10891 (8 Stk.).
  - 4) Monter paa Indsugningssiden: 4 Pakninger (Gummi) Nr. 10900, 4 Skiver (Jern) Nr.10893 og 4 Springringe Nr.10894. Isæt 4 Ventiler Nr. 8094-3, 4 Ventilfjedre Nr.7015 samt 4 Fjederskaale Nr.8095 og 8 Laasehalvparter Nr.8096. (Indv.Ventilfjeder Nr.7014 benyttes ikke).
  - 5) Monter paa Udblæsningssiden: 4 Pakninger (Asbest) Nr.10895, 4 Skiver (Jern) Nr.10893 og 4 Springringe Nr.10894. Isæt 4 Ventiler Nr. 10890, 4 Ventilfjedre Nr.7015 samt 4 Fjederskaale Nr.8095 og 8 Laasehalvparter Nr.8096. (Indv.Ventilfjeder Nr.7014 benyttes ikke).
  - 6) Monter paa Kamakselhuset: 8 Styr for Vippearm Nr.10909 med isat Vippearm Nr.7096-2 monteret med Stilleækkrue Nr.7099 og Møtrik Nr. 7258, 8 Pakninger (Fiber) Nr.7737-2, 8 Pakninger Nr.10219-3, 8 Dæksler Nr.10896, 8 Pakningsringe (Gummi) Nr. 10892 og 16 Skruer Nr.10898.
  - 7) Monter Topstykke og Kamakselhus. Ventiler stilles som sædvanlig: Indsugning 0,3 mm og Udblæsning 0,7 mm Spillerum. 8 Dæksler for Ventilhus Nr.9528 fastspændes med Skruer Nr.10899 (16 Stk.). I Dækslernes Top isættes Skruer Nr.6998 (8 Stk.), der maa fjernes, naar Vippearme og Ventiler skal smøres. Mellem Ventilhus og Dæksel tætes med flydende Pakmasse.
  - 8) Tændingskabel Nr.10930 paaspændes Kamakselhuset med 2 Skruer Nr. 5508. Mellem Bøjler og Kamakselhus lægges 2 Fiberskiver Nr.10929. Tændingskabel Nr.7784 kan benyttes, naar den lange Flig paa Bøjlerne klippes af (se Fig.3), og der paamonteres Kablet 4 Gummi-hætter Nr.10945.
  - 9) I Stallets Tverrplade Nr.7288-2 bores 2 - 10 mm Huller, saa de 2 Topskruer Nr.6998 paa de bageste Ventilhus kan aftages med Skruetrækker, naar Smøring af Ventiler og Vippearme foretages.(se Fig.4)
- Vippearm Nr.7096 kan dog benyttes, saafremt der paaloddes (tinloddet) en Ring, der danner Stop for Gummibælgen. (se Fig.5).

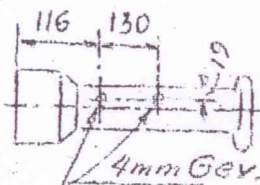


Fig. 1

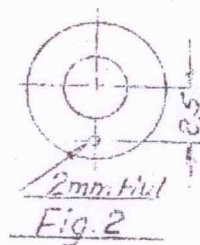


Fig. 2

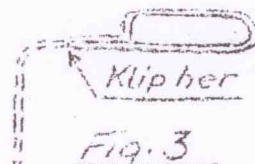


Fig. 3

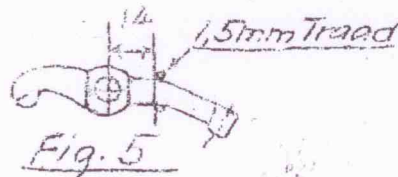


Fig. 5

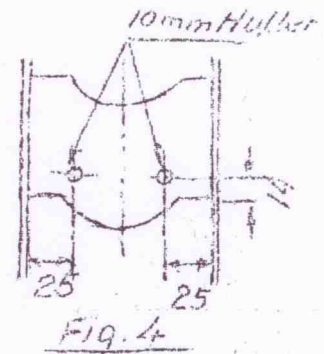
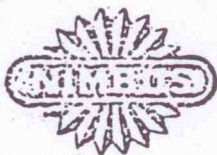


Fig. 4



Teknisk Cirkulære Nr. 84 - 28/6-1956.

Vedrører: Godkendt reflektsglas f. baglygte

Til forhandlernes orientering kan vi meddele, at vi nu har et af justitsministeriets refleksudvalg godkendt reflektsglas nr. 10983 på lager (godkendelses nr. J.R.U.129.) Glasset fastgøres i baglygten med en springring nr. 10991.

Nr. 10983	reflektsglas for baglygte	pris pr. stk. kr. 4.00
" 10991	springring " " "	" " " " 0.30

+ 10 % tillæg ÷ sædvanlig rabat.

Da celluloidplade nr. 7572 (rød/orange) og baglygteglas nr. 10872 ikke opfylder de krav, der stilles fra myndighedernes side, med mindre motorcyklen samtidig forsynes med et godkendt "katteøje", udgår disse totalt, når lager er opbrugt.

Vi gør samtidig opmærksom på, at sidevogne fra den 1' juli d.a. skal være forsynet med en lygte, der viser bagudvendt rødt lys og som er synligt på 150 m afstand, samt en godkendt refleksanordning, men da vi endnu ikke har kunnet fremskaffe en sidevognslygte, der kan opfylde begge krav, vil NIMBUS sidevognsunderstel, der udgår fra fabriken efter 1' juli d.a., være forsynet med en sidevognslygte med bagudvendt rødt lys, samt et godkendt "katteøje".

p.pa. A/S FISKER & NIELSEN

Anders Fisker



Teknisk Cirkulære Nr85 - 31/10-56.

Vedrører:

Pakmasse til NIMBUS.

Til vore autoriserede NIMBUS forhandlere.

---

Til orientering kan vi meddele, at der som pakmasse til NIMBUS motoren med fordel kan anvendes TEROSON "Atmosit" P.110.

Pakmassen, der er en gummisubstans, kan anvendes:

mellem cylinderblok og bundkar,  
" kamakselhus og dynamo,  
" kamakselhus og styr for vippearms,  
" gearkassehus og gearkassedæksel,  
" afløbsrør og cylinderblok,  
ved dækplade for cylinderblok og bundkar,  
" dækplade for kamakselhus.

Hvor der forefindes almindelige pakninger på motoren, bør sådanne ikke undlades ved benyttelse af pakmassen. Der skal ikke benyttes pakmasse ved montering af gearkasse til motor, og for ikke at risikere tilstopning af olietilførsel og afgang, bør pakmassen ikke anvendes mellem kamakselhus og afløbsrør.

Pakmassen TEROSON "Atmosit" P.110 er fremstillet af Teroson chem. fabrik, Heidelberg, og kan bestilles hos fa. Poul Nielsen, Nørre Farimagsgade 41, København K., der er importør. Det er af vigtighed, at den med pakmassen medfølgende brugsanvisning nøje følges.

p. pa. A/S FISKER & NIELSEN

*E. N. Fisker*

FA/EP.



Teknisk Cirkulære Nr. 86 - 18/4- 1958

Vedrører: Nyt styr og pakning for vippearms.  
Ny ventilfjeder.

Til vore autoriserede NIMBUS forhandlere.

Fra motor nr. 13901 er NIMBUS blevet forsynet med nyt styr for vippearms nr. 11342, og ny gummipakning for dø nr. 11341. Endvidere er der monteret en stivere ventilfjeder nr. 7015-2.

NYE DELE-

Best. nr. 11342	styr for vippearms	pr. stk.	4.70
" "	11341 gummipakning for dø.	" "	1.50
" "	7015-2 ventilfjeder	" "	0.60

UDGÅENDE DELE, der føres som reservedel.

Best. nr. 10219-3	gummipakning for vippearms
" "	10892 pakningsring for ventilhus
" "	18396 Dæksel for styr for vippearms nr. 10909.

TOTAL UDGÆFT DEL:

nr. 10909 styr for vippearms.

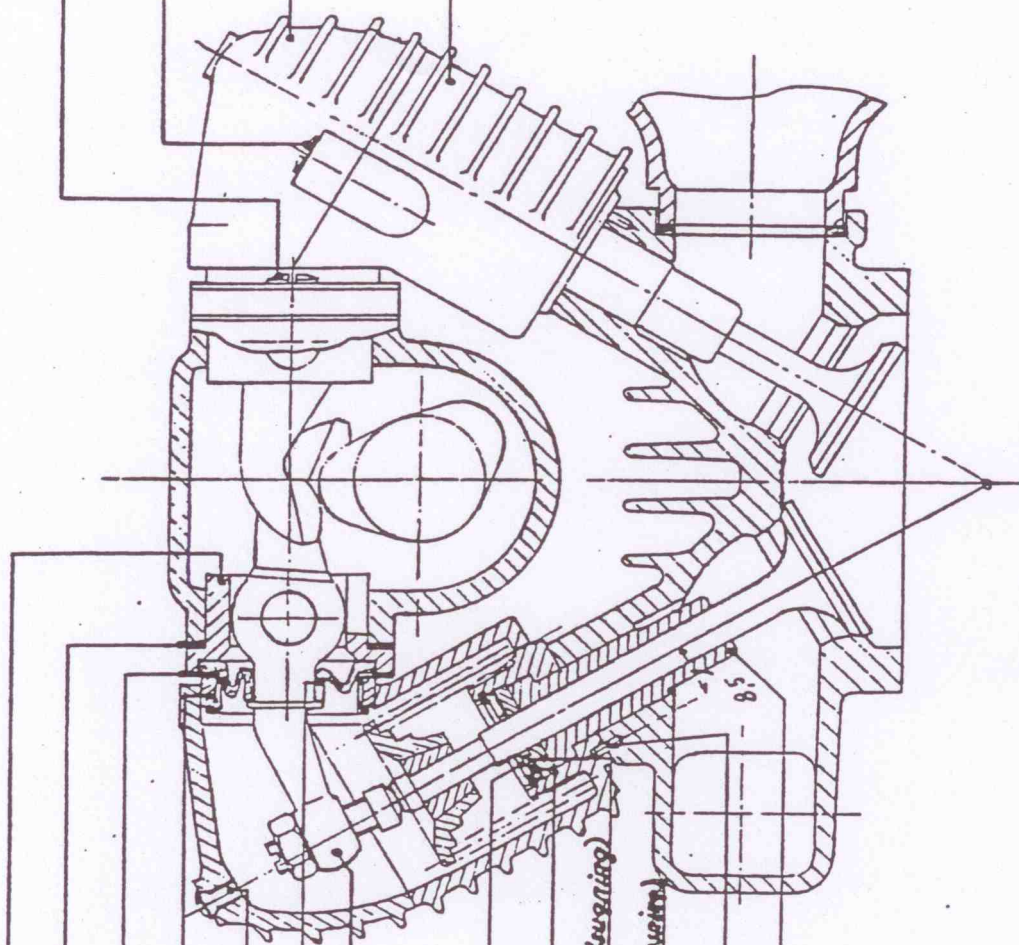
Endvidere udgår, når lager er opbrugt:

Best. nr. 7014	ventilfjeder indvendig
" "	7015 " udvendig.

På ældre modeller uden ventilhuse, erstatter ventilfjeder nr. 7015-2 alene - nr. 7014 og nr. 7015.

A/S FISKE & NIELSEN  
p.pa.

- 10.909, 8 stk.
- 7737-2, 8 stk.
- 10.896, 8 stk.
- 10.892, 8 stk.
- 6998, 8 stk.
- 10.219-3, 8 stk.
- 7096-2, 8 stk.
- 10.894, 8 stk.
- 10.893, 8 stk.
- 10.900, 4 stk. (imbuzning)
- 10.895, 4 stk. (uabakuvier)
- 10.897, 8 stk.
- 10.891, 8 stk.
- 10.898, 16 stk.
- 10.899, 16 stk.
- 9528, 8 stk.
- 9527, 8 stk.



Ventilhuuse  
NIMBUS.