

# Qwick

Medlemsblad for Dansk Volvo Klub

Nov. 2000 nr. 50 15.årgang

## Sommer Sagaen

Portræt af vor nye formand  
Det rullende lysthus  
S60 vinder tysk pris  
KDAK tester P1800  
Stem om vedtægtsændring

**VOLVO PCC**  
*vild stridsvogn  
med 300 hk*  
...en fabrikstunet S60



Redaktøren kigger tilbage på klubbens bladhistorie og gør status

# INDHOLD

Jubilæumsnummer 50 november 2000

- 3 Leder
- 4 Vejrhjælp
- 4 Nyt om vedtægterne
- 5 Formandsportræt
- 6 Primus motor
- 7 En sommer saga
- 16 Det rullende lysthus
- 18 Statsbureaukrastiet
- 20 Sommers veteraner
- 28 Historisk high - tech
- 30 Jubilæum
- 32 S60
- 33 PCC
- 34 S/C 40
- 35 Koponen
- 36 Læsernes marked
- 41 KDAK
- 42 Test P1800
- 44 Medvind for Volvo

## 32 S60 og PCC



En vinder er kommet til byen !

## 5 Portræt af vor nye formand



Eventyret om den danske bilproducent Ole Sommer, som skaber varme og glæde i en kold tid.

## Sommer Sagaen

6 Eventyret om den danske bilproducent Ole Sommer, som skaber varme og glæde i en kold tid.



## 16 Gammel kærlighed ruster ikke



Klubbens og bladets udvikling gennem mere end 50 udgivelser

## 30

## 41 KDAK



Den hedengangne bilklub tester Volvo P 1800



Leder

# TILLYKKE

*-dit Volvo blad har jubilæum*



**Dette er Quick Nyt nr. 50** – og det fejrer vi med et nyt layout og et langt tilbageblik på den store danske Volvo forhandler, bilkonstruktør, museumsinspektør, idémand og motorsportsentusiast: Ole Sommer. Vi tager også et kig på den nye S60, som er en milepæl i Volvos historie. Her er endelig en "driver's car", som kan tage kampen op med Audi, BMW og Mercedes – og komme ud af kampen som en ægte vinder.

Men vi glemmer ikke de gamle, og i den kommende årgang vil vi tage hul på en lang tur gennem alle modelserierne. Til det brug vil du fra den 1. december i år på klubbens hjemmeside kunne indtaste din mening om den Volvo model, som du kører i. Har du en særligt spændende Volvo, tager vi gerne ud og besøger dig med kamera og notesblok. Der er nemlig rigtig mange medlemsportrætter på vej, nogle med renoveringshistorier og fuld foto dokumentation, som vi alle kan lære lidt af.

I jubilæumsbladet kan du indledningsvis møde vor nye formand, Arne Christe er en utrolig rar og hjælpsom mand med et stort hjerte, der banker for Volvo. Men inden du fordyber dig for meget i stoffet, bedes du tage et kig nederst på side 4, hvor et forslag til vedtægtsændringer er forklaret. Du afgiver din stemme ved at indsende kuponen på side 35 med dit svar **inden udgangen af januar måned**.

Vi fejrer som nævnt jubilæet med et nyt layout på bladet. Dels for at gøre det mere indbydende og spændende for dig, men også for at kunne markedsføre os bedre. Så kan vi forhåbentlig vende de seneste års stagnation i medlemstallet, som er et resultat af, at mange af vore trofaste medlemmer skrotter deres gamle klenodier og stiger over i noget nyere.

Lad os bevare de gode gamle Volvo'er, der stadig er tilbage, samtidig med at vi nyder de nye, der tager over. Vi vil i bladet forsøge at dele sol og vind lige mellem nyt og gammelt, samtidig med at vi bringer stof af generel interesse. Er der specielle emner, som du gerne ser vi tager op i bladet, håber vi du vil sende et par linier til redaktionen. På den måde kan du være med til at styre bladet den rette vej, så det kan blive et blad for alle glade Volvo kørere – dig selv inklusive.

I næste nummer, som udkommer i februar, ser vi tilbage på årets arrangementer og fortæller om de der er på vej. Har du ønsker i den retning, er det en god ide at tage kontakt til formanden. Vi har mange spændende ting på tapetet, men kan altid bruge yderligere inspiration fra medlemmerne.

Med venlig hilsen

  
Claus W. Levinsen

**Quick Nyt**  
Klubblad for  
Dansk VOLVO Klub

## Dansk Volvo Klub Volvo Veteranerne

### Dansk Volvo Klub

Bybakken 6, Annisse, 3200 Helsingør  
Tlf 40 53 04 83 Fax 48 28 65 21

### Bestyrelse:

*Formand*

Arne Christensen tlf. 40 53 04 83

*Næstformand*

Mogens Balle Bertelsen

*Kasserer*

Troels Bøgh-Jensen

*Redaktør*

Claus W. Levinsen

### Alt vedr. medlemskab:

Tlf. 40 68 41 25 (bedst kl. 18 - 20)

Klubbens vedtægter kan rekvireres eller læses på vores website.

### Kontingent:

Kontingent p.a. 250 kr.

Senior rabat -50% (fyldt 60 år)

Tilmelding kan ske ved indbetaling på Giro 748 8068 (husk adresse) eller ved tilmelding på klubbens website.

### Klubbens website:

[www.volvoklubben.dk](http://www.volvoklubben.dk)

e-mail: [info@volvoklubben.dk](mailto:info@volvoklubben.dk)

### Redaktion:

Claus W. Levinsen, ansv.redaktør

Tlf. 28 10 34 55 Fax 74 65 08 99

e-mail: [cwl@volvoklubben.dk](mailto:cwl@volvoklubben.dk)

### Stof til bladet sendes til:

Dansk Volvo Klub

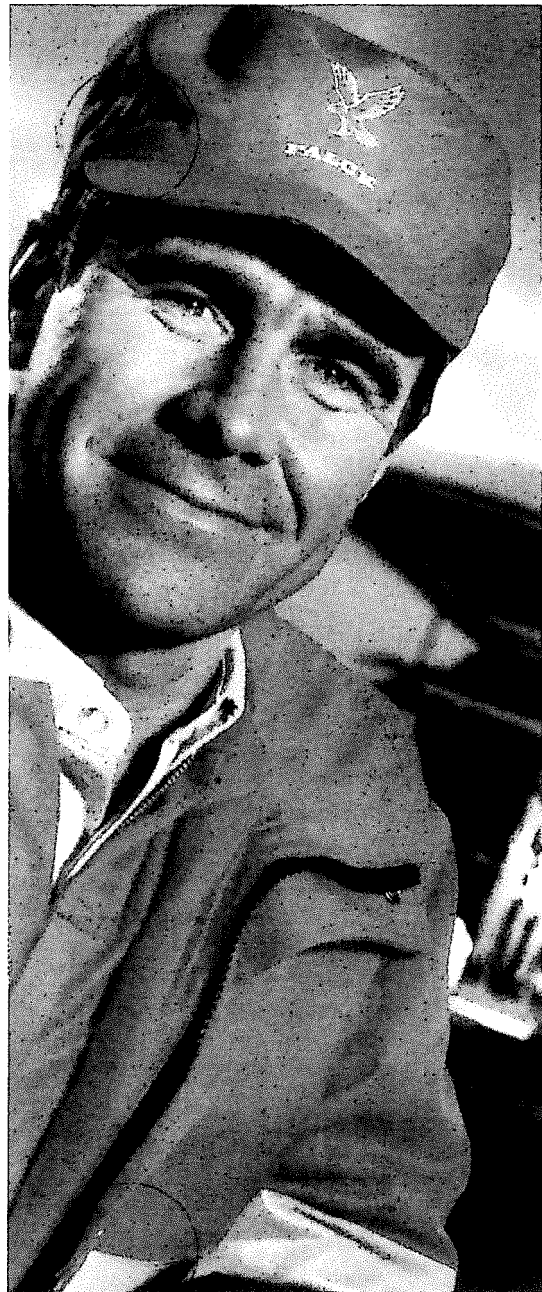
Boks 53, 6300 Gråsten

**Oplag:** 3000 **Tryk:** Toptryk, Gråsten

**Sats & layout:**

Joan Eskesen, Rune Søndergård

**Deadline for nr. 51:  
15.1.2001**



## Vejhjælp fra FALCK

**Vi har prøvet det før. Først gik det godt, siden mindre godt. Nu har vi fået muligheden igen, og denne gang vil det fungere på en noget mere professionel måde – såfremt interessen er til stede.**

Sidst klubben tilbød billige vejhjælpsabonnementer til medlemmerne, var ordningen baseret på en aftale med Dansk Autohjælp. Der var tale om et meget skrabet produkt til en meget skrabet pris, og klubben skulle selv administrere ordningen og tage risikoen.

Det gik godt mens klubben havde de administrative ressourcer, men ordningen viste sig med tiden at være tung og krævende. Dertil kom at nogle medlemmer forventede en større service end godt var, og at Dansk Autohjælp slap af sted med at fakturere klubben for assistancer fra bilister, som ikke var med i ordningen. Derfor sluttede det bal.

Denne gang er det Falck, som er ved at skruet et tilbud sammen til os. Vi kan vælge mellem flere koncepter, men har foreløbig peget på en ordning uden egen administration og uden risiko for foreningen. Produktet er Falcks vejhjælpsabonnement "med det hele" samt alle Falcks andre produkter.

Tegner du abonnement hos Falck eller er du abonnent i forvejen får du en klubrabat, som trækkes fra på Falcks opkrævning. I sammenligning med Dansk Autohjælp er der tale om et langt mere omfattende produkt, som omfatter:

**Assistance inden for 45 minutter i Danmark.**

**Assistance overalt i alle europæiske lande.**

**Assistance ved motorstop, uanset årsag.**

**Hjælp til transport, døråbning, hjulskift, starthjælp, sygetransport.**

Det er især udlandshjælpen, der er den store forskel i forhold til vor gamle vejhjælp, men der er også rabat på familieabonnement, boligabonnement, skumslukkere og førstehjælpskasser til bilen.

Rabattens størrelse afhænger af hvor mange, der er interesserede. Derfor beder vi dig indsende kuponen her i bladet, hvis du er interesseret i dette tilbud. Du binder dig ikke til noget ved at sende kuponen – du meddeler blot din interesse. Du kan også indsende kuponen via nettet på [www.volvoklubben.dk](http://www.volvoklubben.dk) - følg linket fra forsiden.

-Red.

## Vedtægtsændringer til afstemning

På dette tidspunkt af året er der ifølge vedtægterne valg til repræsentantskabet.

For to år blev valget gennemført i henhold til reglerne, og et fuldtaligt repræsentantskab på 11 personer blev valgt. I fjor var der færre end 11 kandidater, hvilket betød at der reelt ikke var noget at stemme om. Der var nemlig plads til samtlige kandidater.

Denne situation var ikke omfattet af vedtægterne, så et enigt repræsentantskab handlede i hvad det anså for at være klubbens bedste interesse og sparede den for en indholdsløs afstemning. Situationen er i år den samme.

Repræsentantskabet består i dag af følgende medlemmer og kandidater: Troels Bøgh-Jensen, Mogens Balle Bertelsen, Mads B. Thomsen, Arne Chri-

stensen, Claus Essemann, Rune Bogø, Claus W. Levinsen, Lars Bertelsen og Jimmy Nielsen. Da ingen har modsat sig genvalg, fortsætter de alle.

Repræsentantskabet ønsker at fuldstændiggøre vedtægterne, så de klart omhandler denne situation, og stiller derfor følgende ændringsforslag, som der stemmes om:

**Til § 9 "Valg til repræsentantskabet" føjes følgende:**

*Stk. 5 – Ingen afstemning  
Såfremt 11 eller færre kandidater stiller op, afholdes ingen afstemning, idet samtlige kandidater kan optages i repræsentantskabet.*

*Stk. 6 - Suppleret af repræsentantskabet*

*Afgår et medlem af repræsentantskabet i utide, suppleres med den af de ikke valgte kandidater, som var tættest*

*på at blive valgt ved sidste valg. Findes en sådan kandidat ikke, kan repræsentantskabet suppleres med ethvert medlem, som ønsker at blive optaget i repræsentantskabet. Medlemmet skal, for at forblive i repræsentantskabet, opnå valg ved førstkommande valg.*

**Kan du gå ind for disse bestemmelser, bedes du stemme for dem på kuponen side 35. Kan du ikke eller kun delvist gå ind for dem, bedes du stemme nej.**

2 medlemmer har meddelt interesse for en plads i repræsentantskabet uden dog at være helt afklarede endnu. De vil kunne tiltræde så snart de beslutter sig, såfremt ovenstående regler kan vedtages. Repræsentantskabet vil herved kunne blive fuldtaligt i år 2001.

-Red.

Tæt på

# FORMANDEN

## Portræt af Arne Christensen

**Når du ringer til klubben på 53 04 83 får du Arne i røret – og uanset hvad dit ærinde er, er du kommet til den rette. Arne Christensen fra Anisse ved Helsingør er en ung mand på 67 med både tid til at tale og energi til at hjælpe dig. Har han undtagelsesvis ikke svar på rede hånd, kender han som regel én der har.**

Humøret og evnerne har aldrig fejlet noget hos Arne. Sit halve arbejdsliv har han viet til Cowi Consult – dem der bygger broer og meget andet. Gennem et halvt liv som humørspreder og altnuligmand i en verden af ingeniører, var Arne den, der altid havde svar på rede hånd og hænderne skruet rigtigt på. Det nød firmaet godt af, da der skulle udføres modelforsøg forud for bygningen af de store danske broer. Arne stod således for de praktiske opgaver i forbindelse med svingsningsforsøg forud for bygningen af Lillebæltsbroen. Og han husker styrkeprøverne forud for konstruktionen af Farø broen. Det viste sig, at de anvendte wirer kunne tåle det tredobbelte af den forventelige belastning, så Arne regner ikke med at den falder ned foreløbig. For et halvt år siden indhentede pensionsalderen ham, så nu er det Volvo klubben der får glæde af Arnes alsidige evner.

Arne er mest til Amazoner, og hans sidste nyerhvervelse er da også en rød Amazon herregårdsvogn. Han er et kendt ansigt hos Volvo i Helsingør og holder sig ajour med de nye modeller, men hygger sig med sin gamle Amazon. Da han kom til Cowi i 1967 efter at have valgt et liv som landmand fra, brugte han Amazonen – en rød-hvid B16 - både som firmabil og til privatkørsel. Den drønedede rundt til byggepladser overalt, den trak campingvognen til Sverige og ned gennem Europa i ferierne. Der kom flere til, og i 1983 overtog han en æblegrøn herregårdsvogn fra en ingeniør, som skulle udenlands, og synes det var synd at smide den væk. Arne tænkte at den nok kunne holde

2 års tid. Den holdt i 16 år. 400 km på første motor, 300 på den næste og 100.000 på den sidste, inden karosseriet gav op.

Den rød-hvide kunne kastes rundt på vejen som man havde lyst til, fortæller Arne. Den grønne var også fin, men ellers har de været meget forskellige. En enkelt blev han aldrig dus med.

Nyerhvervelsen er købt for 30.000 i sommers under en ferie i Jylland. Arne valgte den uden større betænkeligheder fordi der lå en knastør avis fra 1991 under gulvmatten foran, selv om bilen stod ude i det fri. Så måtte den være god. Alle Arnes andre Amazoner har lækket ved forruden. Den kører 12 km på literen, når han kører pænt. Dvs. ikke over 100. Men ved 110 går den rigtigt godt – og ved 120 endnu bedre, griner Arne.

Som gammel landmand faldt det naturligt at vælge en Volvo Amazon. Den bliver nemlig brugt en hel del som traktor. For eksempel når sønnen Claus ringer og siger: "Far, jeg har købt 10 rummeter brænde, som jeg skal ha' hjem. Hvad vil du gøre ved det?" . Så rykker Arne ud med traktoren. Det gør han også når folk i Anisse og omegn skal have fældet træer. Alle ved, at han kan få alt ned at ligge, blot han må rydde op bag efter. På den måde har han holdt sig selv og Aase, hans gode ven og hustru, med varme siden 1986, hvor han sidst fik fyldt olietanken op.

Hos Cowi gemte han igennem alle årene ting og sager i kælderen, og på det grundlag kunne han stifte en historisk samling inden han forlod firmaet. Han var også formand for firmaets frimærkeklub, og sad som formand for kunstforeningen i 30 år, selv om reglerne siger man kun må sidde i 2 år. Det skyldes, at jeg var den eneste der lavede noget, mens de andre sad og tænkte tanker, forklarer Arne. Huset i Anisse er da også spækket med billeder af alle slags og på alle flader. Men da Arne bankede et maleri op i loftet over spisestuebordet, sagde Aase stop. Det fik dog lov



at blive hængende.

I kælderen under huset, som han selv har tegnet, opbevarer Arne sin egen historiske samling. Hovedingredienserne er gamle Amazon stumper og et par NSU Max motorcykler, og rundt om er der brænde fra gulv til loft. Midt i det hele et kombifyr, som er bygget ind i et køleskab, så omgivelserne ikke bliver for varme. Meget originalt: Du åbner for køleskabet, og lossere brænde ind i ilden.

Arne holder sig fysisk i form ved at spille old boys fodbold. Her mandsopdækker han som regel doktor Hans. "Han er kun 57, og jeg har aldrig set nogen løbe så stærkt. Ham kan jeg ikke løbe op, men jeg prøver"

På sine mange ture rundt på de Sjællandske veje har Arne oplevet lidt af hvert. Uheld har der været få af, til gengæld husker han de mere pudsigelige: En dag han kørte i en endeløs række af biler, bragede en frue pludselig ud fra en sidevej og ind i hans højre bagskærm. Hun havde ventet og ventet, og da hun havde talt 20 biler der kørte forbi, havde hun fået nok og gav den gas. Arne var nr. 21.

Vejhjælp har Arne sjældent haft brug for – som regel klarer man sig selv ude på landet. Men engang Amazonen dykkede godt ned i en grøft, ventede han til Falck kom forbi. Falck manden tog bestik af situationen og så meget alvorlig ud, da han sagde: "Prøv lige at sætte dig ind i bilen". Det gjorde Arne. "Prøv lige at starte motoren". Det gjorde Arne. "Prøv lige at køre op af grøften". Og det gjorde Arne.

Arnes første gerning som formand var at tage kontakt med alle de andre Volvo klubber. Introducere sig selv og invitere til øget samarbejde. Han vil gøre sit til, at klubarbejdet bliver til en positiv oplevelse, både for sig selv og for andre. Han har i hvert fald den rette ånd over sig, så det har alle muligheder for at lykkes.

- Red.

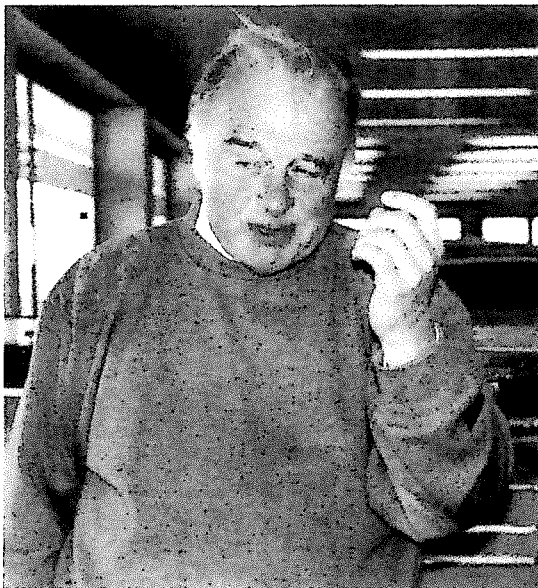
## Indledning

# PRIMUS MOTOR

## En hyldest til Ole Sommer og hans mange spændende projekter

### Enhver tid har sine pionerer.

Folk med mod og visioner, format og stil. Nogle gør sig gældende inden for områder, hvor næsten er muligt. De bliver verdensberømte. Andre agerer i brancher, hvor intet synes mulig. De bliver som regel kun bemærket inden for egne rækker - men den agtelse, de nyder, bliver ofte så meget desto større.



I danske Volvo kredse er der to navne, som gang på gang har søgt at sprænge rammerne for, hvad der er muligt i lille Danmark. Lige så ofte har lige dele bureaukrati og jantelov sat dem på plads og forsøgt at dræbe deres entusiasme og skabertrang. Navnene er Erik og Ole Sommer. Erik Sommer, som grundlagde det firma, som senere blev kendt under navnet »Volvo Sommer«, og Ole, sønnen, der førte det videre, helt i faderens ånd.

Ved Erik Sommers pludselige død blev Ole kastet hovedkulds ud i begivenhederne. Han har siden gentagne gange trådt i sin fars fodspor og forsøgt at etablere en dansk produktion af biler. At det aldrig fik lov til at lykkes, kan Ole Sommer ikke lastes for. Han kendte betingelserne, men kløede alligevel altid på. Når han så blev udsat for myndighedernes benspænd, havde han courage nok til at sige sin ærlige mening, som

for eksempel i afsnittet: »Jeg anklager...«.

I denne jubilæumsudgave af Quick Nyt hylder vi Ole Sommer, hans mod og energi, og frem for alt hans store kærlighed til biler og bilisme, som den kommer til udtryk i alt hvad han foretager sig. Firmaet Volvo Sommer eksisterer stadig, men ikke længere som en personvognsforretning. Hjertensbarnet, Sommers Veteranbils Museum, trives i bedste velgående i Nærum nord for København, og Ole Sommer lægger megen energi i de historiske gadeløb i København, hvor han er primus motor.

Kernen i disse sider er et langt tilbageblik over firmaets historie, som Ole Sommer skrev i forbindelse med 50 års jubilæet i 1990. Vi har garanteret det med egne billeder og senere artikler om Ole Sommer og de projekter, han har sat i værk.

**Vi giver nu ordet** til Ole Sommer, som i forbindelse med jubilæet i august 1990 gav følgende indledning til fortællingen om Volvo Sommer:

»Da min far, Erik Sommer startede vor virksomhed, var personbilen en luksusgenstand for de få privilegerede, og lastvognene, som der relativt set var flere af, var letbyggede og teknisk nært beslægtede med personvognene.

I dag - 50 år senere - er personbilen »hver mands eje« (selvom vore politikere søger at gøre bil eje langt, langt dyrere end det behøver at være), og lastvogne og busser er blevet enormt store og helt anderledes end personvognene.

Det er ikke alene automobilerne, der har ændret sig i løbet af de forløbne 50 år. Den rolle vi udfylder som rådgivere, leverandører og reparatører har også været genstand for en enorm udvikling. Ligesom bilerne fortsat vil videreudvikle sig, vil vor rolle også fortsat

ændre sig med tiden, og vi ønsker at være med i forreste geled i denne udvikling, ved at fortsætte vore bestæbelser for, at give den rette kundebehandling, udtrykt i vort motto: »Kundevenligt bilmiljø«.

Som det fremgår af vor historie, er vi ikke alene i bilbranchen som levevej; vi er så begejstrede for det vi beskæftiger os med, at vi periodisk har kastet os ud i projekter, der har været spændende, men sjældent profitable. Fremtiden levner næppe plads for ret mange gentagelser, ikke alene fordi det økonomiske miljø er blevet strammere, men også fordi lovgivningens øgede krav bremser sådanne initiativer, men vi ønsker fortsat at være et »anderledes« bilfirma, hvor begejstring for opgaverne og for produkterne holdes i hævd.

Disse indledende bemærkninger vil ikke være fyldestgørende, uden en afsluttende TAK til gode og trofaste medarbejdere, såvel de der ikke er hos os mere, som de der fortsat repræsenterer det bærende element i vor virksomhed. Velplacerede og velindrettede bygninger er en nødvendig ramme om medarbejdernes personlige daglige indsats. Men det er kvaliteten af denne indsats, der er forudsætningen for, at vore kunder overhovedet ønsker, at gøre brug af os, som leverandør af køretøjer og serviceydelse.

Den følgende historiske gennemgang stod at læse i Sommers kundeavis ved jubilæet i 1990. - Red.

# 164-årets bilnyhed fra VOLVO



...se og prøv den hos

## VOLVO.SOMMER

164 er den mest avancerede bil i sin klasse. Den har en række af de nyeste tekniske løsninger, som gør den til en bil, der er både sikker og komfortabel. Den er også meget økonomisk og miljøvenlig. Den er en bil, der er bygget til at vare længe og til at give dig en god oplevelse. Den er en bil, der er bygget til at være din bedste ven.

# EN ÆGTE SOMMER HISTORIE

.... et sandt eventyr

**Virksomhedens grundlægger,** Erik Sommer, var provstesøn fra Nordjylland. Efter uddannelse på Kunstakademiet fulgt af 5 år som officer i rytteriet, blev han opfordret til at prøve opgaven som sælger hos sin svigerfader, fabrikant Jens Simonsen Jensen, der, efter en karriere først som fyrbøder og senere som kedelfabrikant, havde startet Ford-forhandlingen SIMO på Frederiksberg.

SIMO blev i 30'erne Danmarks største Ford forretning, og da krigen i 1940 nåede til Danmark besluttede den da 38-årige Erik Sommer at starte for sig selv, fra et lille kontor på Kulortvet.

## 1940 - 1950

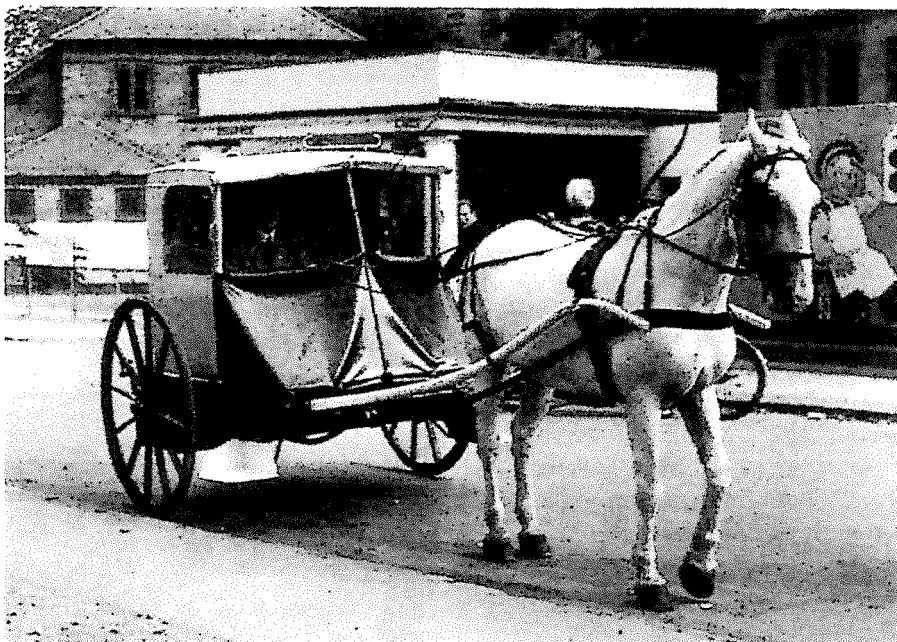
Den tyske besættelse af Danmark førte omgående til alvorlige restriktioner for bilkørslen: Privat personkørsel blev forbudt, kun offentlige myndigheder, læger, taxaer, busser og et begrænset antal erhvervsvirksomheder fik tilladelse til at anvende biler. Benzin fandtes ikke, gasgeneratordrift var derfor den eneste løsning og bølgebrændte til dette brug blev rationeret.

Erik Sommer prøvede mange ideer i denne periode: Det første forsøg var 2-hjulede hestetaxaer efter engelsk model, men kuskens friluftsplacering afskrækkede potentielle købere.


Til gengæld satte en opgave med fremstilling af civilforsvarskøretøjer godt skub i forretningen, og skabte grundlag for i 1942 at købe et værksted på Rentemestervej, yderst på Nørrebro.

Nye frugtbare ideer fulgte i hurtig rækkefølge: Lastvognsdæk kunne ikke skaffes til erstatning for de udslidte. Løsningen blev montering af personvognsdæk (som staten tvangsudskev fra alle landets oplødsede personvogne). Dette dannede basis for en produktion af ekstra bagaksler og fælge til tvilling-montering, så lastvognene kunne bevare bæreevnen med de små personvognsdæk.

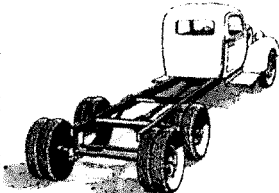
Da Erik Sommer havde landets største lager af kuglelejer, som passede til dette brug, blev det til mange aksler og hjul.



Erik Sommer i en hestetaxa, efter engelsk model, hvor kuskene kunne stå på en udvendig platform bagtil (bemærk tagbøjle til tømmerne) eller, som her, sidde på passagersædet.




**BOGGIE**  
for Montering af  
Personvognsgummi



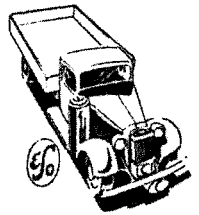
Med kort Frist kan vi levere Dem en ESO Boggieanordning som ovenstaaende til en Pris af Kr. 1600,00 excl. Gummi.  
Montering ca. Kr. 200,00.  
Forandring til Tvillingmontering og mindre Dimensioner af 9 Hjul ca. Kr. 600,00

**Ombygning af Hjul**  
Fremstilling af nye Hjul



Vi paalægger os Fremstilling af nye Hjul og Ombygning af Lastvognshjul til Montering med Personvognsgummi.  
Vor Fremgangsmaade for Ombygning og Fremstilling er godkendt af Justitsministeriets Udvalg til Typeundersøgelse.

Forskærmgeneratorer til  
**Træ . Tørvekoks**  
**Schwelkoks**



Saafrømt De ikke kan faa Deres Brænderationer til at slaa til, eller Deres Generator skulde være henlig til Udskiftning, saa foreslaar vi Anskaffelse af Tørvekoks- eller Schwelkoks-Generator, hvortil Brændslet kan taa i rigelig Mængde.

løvrigt staar vort Værksted til Deres Disposition med Tilbud af enhver Art indentor Autobrancher: f. Eks. Motorudboring, Drejearbejde, elektrisk- og Autogensvejsning, Dulcolakering, Udskytning af Motoren, Tilsyn af oplødsede Vogne o. a. Vor Stab af dygtige Specialarbejdere vil vde Dem den bedst tænkelige Service.

**GOD SERVICE GIVER SIKKER KØRSEL**

Brochure for firmaet Sommers program i krigsårene: bemærk priserne, timelønnen var på daværende tidspunkt kun et par kroner...

# EN ÆGTE SOMMER HISTORIE

En anden ide var små fikse forskærms-generatorer, som alternativ til de store og tunge generatorer, der i begyndelsen ansås for at være den eneste mulige løsning. Erik Sommer, som den første, udviklede en brugbar let generator til forskærmsmontering og havde megen glæde af dette teknologiske forspring.



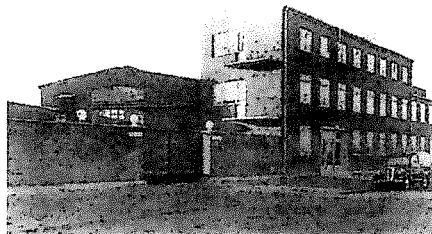
Lastvogn med ESO forskærmsgenerator, der fyldte mindre og vejede væsentligt mindre end de hidtil anvendte.

Gasgeneratoren var en stor ovn, hvori små egetræsklodser brænder under høj temperatur med lav ilttilførsel. Herved dannedes en brændbar gas, som via talrige filtre sendes ind i motoren. Koksdannelse, tjæreudvikling og anden forurening gør gasgenerator drift til en ildelugtende, usikker og arbejdskrævende affære.

En tredje frugtbar ide var anvendelse af grankogler som generator-brændsel. Teknologisk Institut havde undersøgt denne mulighed, men konkluderede, at grankogler var »ubrugelige«. Erik Sommer fik ikke desto mindre



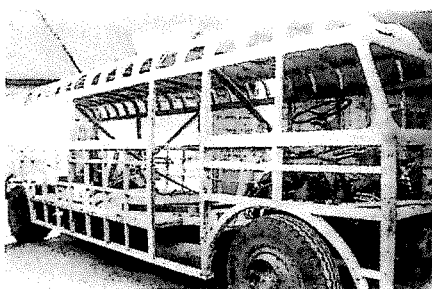
Rentemestervej 41 Kbhvn NV i 1945. Personvognene var påny ved at komme på gaden, efter at have været klodset op i flere år.



Uplandsgade 72 i 1950, i forbygningen reservedele og kontorer, øverst privatbolig for E. Sommer. Bag ved ligger en stor hal, hvor der i de første år blev bygget buskarosserier.

generatorerne til at køre på grankogler og traf aftaler med alle landets store skove, hvor skolebørn og pensionister i en periode tjente gode penge på at indsamle grankogler. Lange kolonner af godsvogne kom til byerne med dette nye brændstof, der ikke var rationeret og ikke tærede på skovenes sparsomme ressourcer.

Dette »verdensmesterskab i grankoglesalg« ophørte brat, da Janteloven trådte i kraft: Myndighederne indføre en så lav maksimalpris på grankogler, at indsamlingen ikke mere kunne betale sig.



Træskellet til buskarosseri bygget i Uplandsgade 1948. På den tid kendte man ikke til træbeskyttelsesmidler, eller indvendigt rustbehandling. Karosseriernes levetid var derfor kort.v

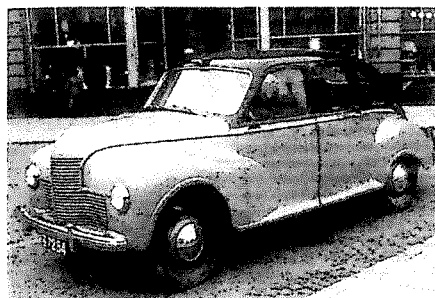
Under krigen byggede værkstedet på Rentemestervej også i hemmelighed specielle køretøjer til modstandsbevægelsen, bl.a. benzindrevne (og dermed hurtige) vogne, hvor den osende gasgenerator kun var kamuflage.

Da befrielsen kom i 1945 tog Erik Sommer straks på rejser til udlandet for at opsøge bilproducenter: I juni og juli 1945 som Røde Kors kolon-

nefører med fødemidler til Czekoslovakiet, hvilket gav lejlighed til at vurdere mulighederne i Mitteleuropa, og derpå til England og senere også til USA, dengang en langsommelig sørejse.



Aflevering af Guy bus med Park Royal karosseri til DSB i 1949. Fra venstre: civ.ing. KN. Andersen, DSB (senere chef for H. T.) og civ. ing. H. Chr Bursche DSB. Derefter Erik Sommer og værkfører Chr Nielsen DSB.



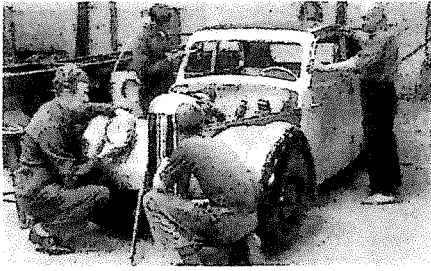
Den for sin tid særdeles moderne Jowett Javelin var desværre behæftet med fejl.

Disse rejser skabte importør-kontrakter for bl.a. Guy (engelske lastvogne og busser), Jowett (engelske person- og varevogne), Jaguar (personvogne) og Federal (amerikanske lastvogne).

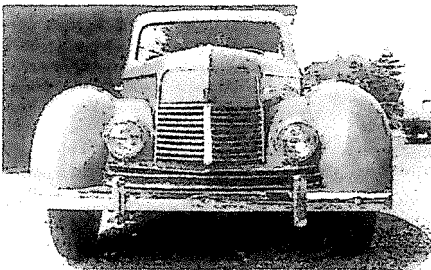
Et større importanlæg med plads til fabrikation af komplette buskarosserier blev bygget i Uplandsgade på Amager og blev taget i brug allerede i 1946.

Senere kom de tyske Magirus Deutz lastvogne, som blev samlet i Uplandsgade-anlægget, og de franske Million-Guier-Tubauto busser med på programmet, og i løbet af nogle travle år blev der skabt et forhandlernet i Danmark.





S 1's kølerparti havde under konstruktionsfasen flere forskellige udformninger: Lygterne blev først placeret i skærmene, men dette ændredes til placering i partiet mellem skærmene og køleren, først højt, til slut lavt. Kølergrillen havde i starten lodrette ribber, dette ændredes til vandrette.



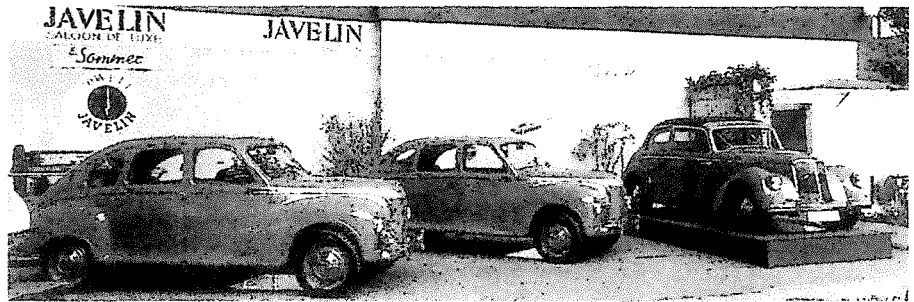
Her ses S1 med den endelige udformning af kølerpartiet, afblændet øverst, og med kraftigere ribber, til forskel fra de spinkle ribber, som ses på billedet fra udstillingen. Den ændring, der var forårsaget af Armstrong Siddeleys identiske udseende, blev aldrig lige så ren i linien, som den oprindelige udgave.

I slutningen af den gyldne efterkrigsperiode byggede Erik Sommer tilmed en prototype til en dansk bil »S1«, der i 1950 blev præsenteret på Danmarks første internationale automobiludstilling.

Projektet blev skrinlagt allerede i 1951, fordi det ikke var praktisk muligt at



Driftsleder Børge Henriksen, der konstruerede vognens uafhængige forhjulsophængning, ses her i Uplandsgade med S1. Kølerpartiet og lygteplaceringen er endnu ikke i den endelige udformning.

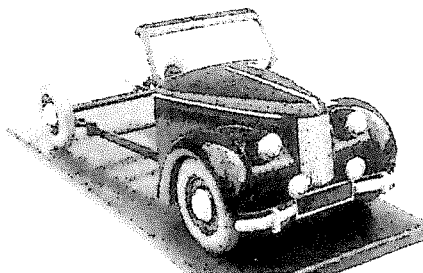


S1 ses her t.h. på E. Sommers stand på den første Internationale Automobiludstilling efter krigen. E. Sommer så dagen før åbningen af udstillingen for første gang den nye Armstrong Siddeley, der havde præcis samme kølerparti som S1. En ændring af S1 blev omgående besluttet, og udstillingslederen blev overtalt til, at vognen kunne tages hjem på værkstedet, hvor den i nattens løb fik et nyt kølergitter, med lange ribber nederst. Da udstillingen åbnede næste dag, anede gæsterne intet om denne hektiske natlige aktivitet.

etablere toldbeskyttelse for en dansk bilproduktion, men S1 var - i modsætning til nogle samtidige forslag til en dansk bil - fuldt funktionsdygtig og kørte i daglig drift i mange år.

## 1950 - 1960

I 1950'erne var den hektiske pionerperiode overstået: bilsalg i årene umiddelbart efter krigen havde udelukkende været et spørgsmål om at skaffe varerne frem. Alle tørstede efter



Skalamodel af S 1, der viser chassisrammens usædvanlige placering under bagaksel, en løsning som Jaguars førkrigsmodeller havde inspireret til.

nye biler af enhver art.

Gradvis blev alle bilfabrikker omstillet til civilproduktion. Den tyske industri kom også i gang, og der blev hårde konkurrence på markedet.

For firmaet Sommer betød dette, at salget af Guy lastvogne og busser langsomt gik i stå: De nye konkurrenter var billigere og gradvis også bedre.

Også salget af Jowett's små Bradford varevogne gik i stå. Heller ikke denne fabrik kunne følge med i

konkurrencen, og den nye og teknisk avancerede Jowett Javelin personvogn fik en uheldig start. Den havde efter datidens normer fremragende køreegenskaber, men kom først på markedet efter 2 års forsinkelser, og blev desuden forfulgt af tekniske uheld. De tyske Magirus Deutz lastvogne var til gengæld konkurrence kraftige i 50'erne, og Jaguar blev en succes: Markedet for luksusbiler var ganske vist beskedent, men målt i forhold til det danske markeds muligheder, var firmaet Sommer den mest sælgende af alle Jaguar-importører.

Oktober 1952 var skæbnesvanger for firmaet: Erik Sommer blev i en alder af 50 dræbt som passager i en terrængående lastbil under en demonstrationskørsel på Magirus-fabrikens prøvebane.

Tabet af virksomhedens drivende kraft og inspirator efterfulgtes snart af en yderligere forværring af vilkårene: Jowett fabrikken lukkede og Magirus lastbilernes luftkølede motorer havde tekniske problemer, så salget gik i stå.

Kun Jaguar forretningen gik godt, og at virksomheden overhovedet overlevede skyldtes alene, at Erik Sommer havde samlet en dygtig stab, ledet af Halvor Schmidt og Henry Carlsen.

Nye løsninger var nødvendige: Det eneste nye import agentur det var muligt at få fat i var den tyske »Goggomobil«, en mini-bil i billigste klasse, og dette suppleredes med

# EN ÆGTE SOMMER HISTORIE

en lokal forhandlerkontrakt for Fiat og Simca, og i 1957 - hvor Magirus-importen blev definitivt opgivet - blev skrevet kontrakt med Volvo, først alene for lastvogne og busser, men kort efter også for personvogne.

Jaguar importen fortsatte under navnet E. Sommer, medens Volvo forhandlingen i 1957 åbnedes i Ole Sommer's navn, idet Erik Sommer's søn i 1956 var blevet færdig med studiet som civilingeniør og trådte ind i firmaet.

Volvo kontrakten kom i alle henseender på det rette tidspunkt: Pionertiden som importør var endt, kun

Jaguar importen stod tilbage, og alle kræfter blev sat ind på at udnytte mulighederne med de svenske produkter fra en fabrik, der i 1957 endnu var lille, men som havde et strålende kvalitetsry.

## 1960- 1970

I 1960'erne tog udviklingen fart: VOLVO's personvognsprogram passede perfekt til det danske marked. Amazon modellen fik stor succes og da 140/160-serien kom til, befæstedes positionen yderligere.

VOLVO var endog i en periode

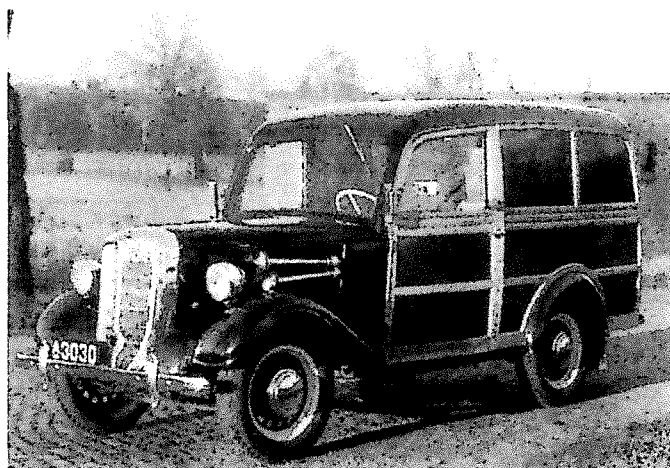
det mest solgte bilmærke i Danmark med en markedsandel på over 10%.

En tilsvarende markedsudvikling gjorde sig gældende for lastvogne og busser, og firmaet Sommer fulgte med: Anlægget på Amager blev i 1963 suppleret med en ny forretning ved motorvejen i Nærum - en virksomhed, som allerede i 1964 blev udbygget til fuld størrelse med aktiviteter såvel for personvogne som lastvogne og busser.

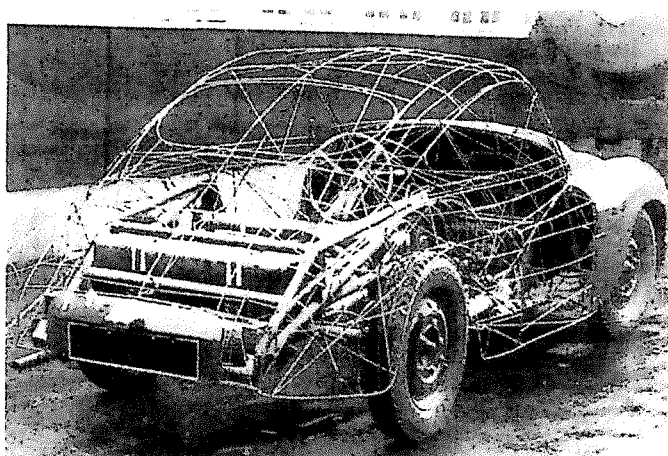
I Helsingør blev der desuden startet en afdeling på Kongevejen, først en beskedent bygning indviet i 1964, senere udbygget i flere tempi til en



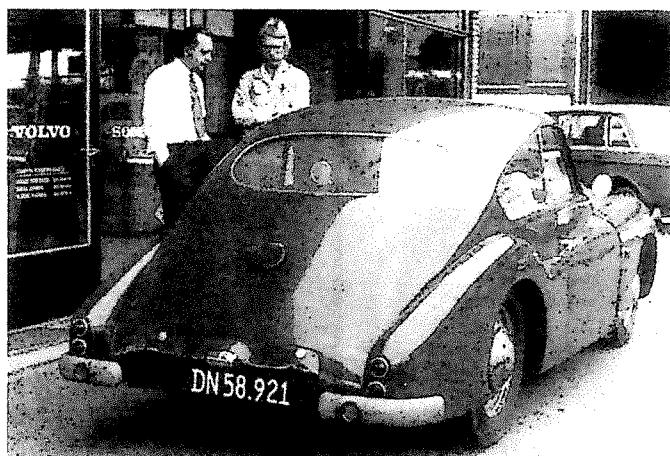
Aflevering til Postvæsenet af 10 stk. Bradford varevogne foran facaden i Uplandsgade. Fra venstre ses: Henry Carlsen, Erik Sommer, Telegrafing. Sv. Aa. Berring og Motorkyndig, Civ.ing. E. Christensen.



Bradford varevogn i fineste luksusudgave, med danskbygget trækarosseri, bygget i Uplandsgade.



Dansk karosseri til Jowett Jupiter sportsvogns chassis blev bygget i aluminium i 1951, i fællesskab af Erik Sommer og sønnen Ole Sommer. Billedet viser det gitterværk af tynde svejsetråde, hvorover pladerne blev formet. Denne metode anvendte Ole Sommer igen 8 år senere, ved formgivningen af en Volvo Special Coupe.

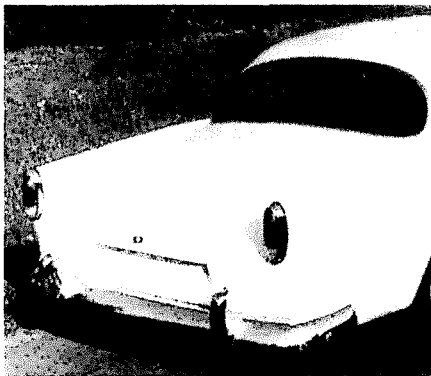


Jupiteren ca. 25 år senere, da den kom på besøg i Nærum. Aluminiumskarosseriet havde klarer den mellemliggende tid fint. Tv. ses Ole Sommer, t.h. Jupiterens daværende ejer, bilhistorikeren Anders Ditlev Clausager



Volvo's Øverste koncernchef, Gunnar Engellau, indviede i 1957 personligt den nye Volvo forhandling i København, og overrækker her Ole Sommer nøglerne til Danmarks allerførste Amazon, der kom til landet i dagens anledning.

Volvo Special blev bygget i 1959/60 på et sænket og afkortet Volvo varevognschassis. Inspirationen var Volvo's uheldige P 1900 med amerikansk inspireret plastkarosse, hvoraf der kun blev fremstillet 67, inden produktionen blev standset. Ole Sommer så da en chance for at lave en lille dansk serie af Volvo baserede Sports Coupe'er. Kølegitter plus forskærme fra Amazon modellen blev kombineret med et strømliniet karosseri fremstillet 100% i Danmark. Da vognen var færdig til præsentation for offentligheden kom der en pressemeddelelse fra Volvo om afløseren for P1900, den elegante P1800. Det danske projekt blev derfor skrinlagt. Vognen havde tre tilfredse ejere, før den mange år senere på ny kom i vor besiddelse for til sidst at blive placeret i vort Museum.



komplet forretning for såvel personvogne som tunge køretøjer.

Københavns ekspansion mod vest dannede i 1966 basis for at åbne en afdeling i Tåstrup. Også her begyndte vi med en beskeden bygning i landlige omgivelser, men i takt med at området blev bebygget, blev anlægget gradvis udvidet. Indvielsen af Ikea og af CITY 2 gav signal til øget aktivitet, og anlægget i Tåstrup har i dag, efter flere tilbygninger, afdelinger for hele programmet dvs. personvogne, varevogne, lastvogne og busser.

I denne periode byggede vi fortsat »specielle biler«, bl.a. et antal Volvo 140, der blev forsynet med 6 cylindrede motor, og kaldtes »Sommer Special«. På daværende tidspunkt kunne sådanne ombygninger ske med myndighedernes velsignelse, og alle køretøjerne blev officielt godkendte. Dette gjaldt også den mest eksotiske ombygning: En Volvo 144 med 6 cyl. 210 HK Jaguar motor, bygget i 1967. Resultatet var en ultraditionel »ulv i fåreklæder«.

## 1970 - 1980

De første år i 70'erne var præget af fortsat fremgang på bilmarkedet, og servicebehovet i den nordlige del af København gav i 1976 anledning til åbning af et velplaceret Sommerværksted på Ordrupvej.

Til gengæld var Jaguar-agenturet faldet bort. Fabrikken var blevet indlemmet i Leyland-gruppen, der opsagde alle de hidtidige importører i forventning om at Jaguar bilernes prestige kunne befordre salget af gruppens billigere biler, en forventning, der i øvrigt skulle vise sig at være forkert.

Denne beslutning ramte også Danmark, og i 1971 ophørte firmaet E. Sommer's 26-årige Jaguar-aktivitet. Det hidtidige udstillingslokale i Gothersgade blev lukket og afdelingen på Amager koncentrerede sig nu alene om VOLVO-programmet.

Et ledigt lokale på Amager blev i 1972 benyttet til bygning af den danske bil JOKER, inspireret af de amerikanske »buggies«, og denne

# EN ÆGTE SOMMER HISTORIE

typegodkendte, rustfrie og spøgefulde »bindingsværksbil« vakte glædelig opmærksomhed, bl.a. på den Internationale Automobiludstilling i Bella Centret.

Så vendte konjunkturerne brat: Den første oliekrise 1973 ramte den vestlige verden med uhyggelig kraft, og bilsalget gik næsten i stå.

Også JOKER-projektet blev standset, selvom den første serie på 7 stk. var blevet solgt før de var færdige: Det danske publikum havde ikke mere lyst til at købe »spøgefulde« biler. [Red.: Det havde danskerne nok, men Joker's muligheder lå i lempelige regler for registrering af gulpladebiler. Da de pludselig blev ændret, døde Joker projektet]

Resten af 70'erne blev præget af skift mellem opgang og nedgang. En ny oliekrise gav igen tilbageslag, og det danske samfund begyndte glideuren med voksende udlandsgæld og stigende skatteniveau.

Personbilsalget - der er det mest fintmærkende af alle konjunktur barometre - fik et mærkbart dyk, hver gang der indførtes nye offentlige »besparelser« (= skatter). I 1978 og

79 var markedet dog endnu præget af optimisme med salgstal på henholdsvis 133.000 og 127.000 nye personvogne.

Ændrede ferievaner øgede interessen for at rejse med turistbusser. For at få del i dette marked fik firmaet Sommer agenturet for den store belgiske busfabrik Van Hool, som er førende indenfor karosserier til alle typer busser. Lastvognene repræsenterede også en fortsat stigende del af firma-

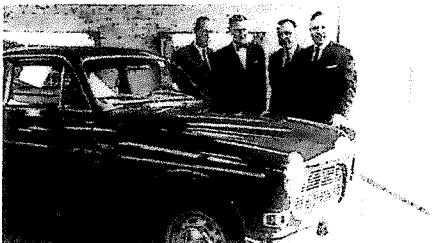
ets aktivitet, bl.a. i kraft af Volvo-produkternes stærke markedsposition. I næsten hele 10års perioden var det danske totalmarked for lastvogne således ret stabilt, med mellem 10 og 12.000 enheder pr. år, bortset fra et ca. 25 % fald i 72 pga. oliekrisen, gentaget i 74/75. Fortsat udbygning af værkstedskapaciteten for lastvogne fandt sted i dette 10år, især i firmaets anlæg i Tåstrup.



Storleverance i 1960'erne: 33 Volvo lastvogne til "Entreprenørbiler", et datterselskab af Rasmussen & Schiøtz.



Virksomheden i Nærum blev fuldt udbygget allerede i 1969 og her ses facaden hvor salgsløkalet er fyldt med datidens nyeste modeller. Den officielle indvielse af Nærum fandt sted i april 1969 med mange prominente gæster.



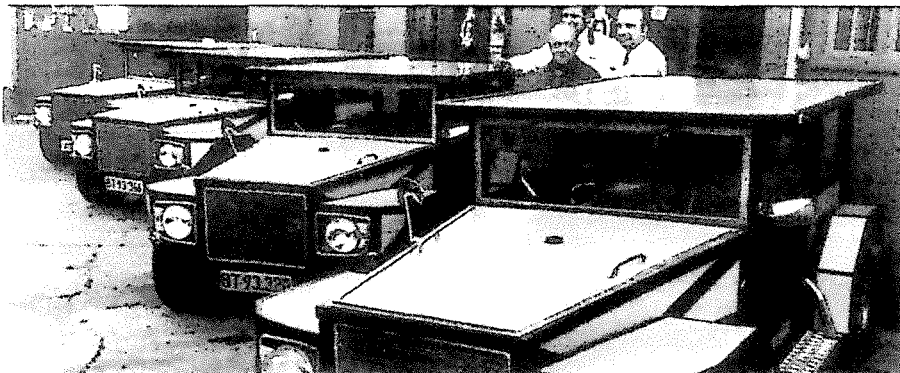
Her ses fra venstre dir. "Pelle" Eriksson og dir. Gert Mankert fra VOLVO Göteborg og yderst til højre VOLVOs daværende danske chef Harry »Motor« Jensen.



De engelske gæster, fra venstre ambassadør John Henniker Major, Jaguars eksportdir. John Morgan og Sir William Lyons, Jaguars berømte grundlægger.



På Kongevejen i Helsingør blev der i 1965 etableret et stort anlæg hvor det eneste synlige var udstilling og kontor. Værkstederne og reservedelslager ligger skjult for øjet.

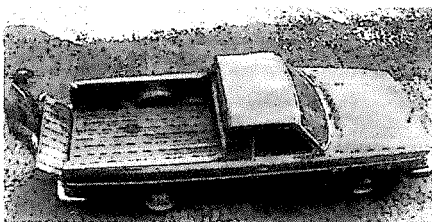


»Bindingsværksbilen« JOKER blev af pressen også betegnet som: »Verdens morsomste bil« eller: "Den eneste bil hvor chassissrammen ligger udvendig og karosseri pladerne indvendig..."

Her ses 4 stk. nybyggede JOKER klar til aflevering til ejerne. Sammen med Ole Sommer ses de 2 dygtige håndværkere der skabte fin finish og gode løsninger: Louis Kjær Jensen og Bent Frederiksen.



Joker i praktisk anvendelse: Vi startede i 1973 kampagnen: "Køb en bil og plant et træ.." inspireret af datidens offentlige debat, idet træer omdanner kultveiltet til ilt, så jo flere træer der plantes jo bedre neutraliseres bilers udstødning. Den kendte Flemming Madsen fandt anledning til at skrive en kronik om emnet, hvor han konkluderede: »Den pågældende bilmand må enten være genial eller meget naiv«. På billedet får Ole Sommer hjælp af Henry Carlsen da kampagnens træ nr. 1.000 bliver plantet i Vestskoven.

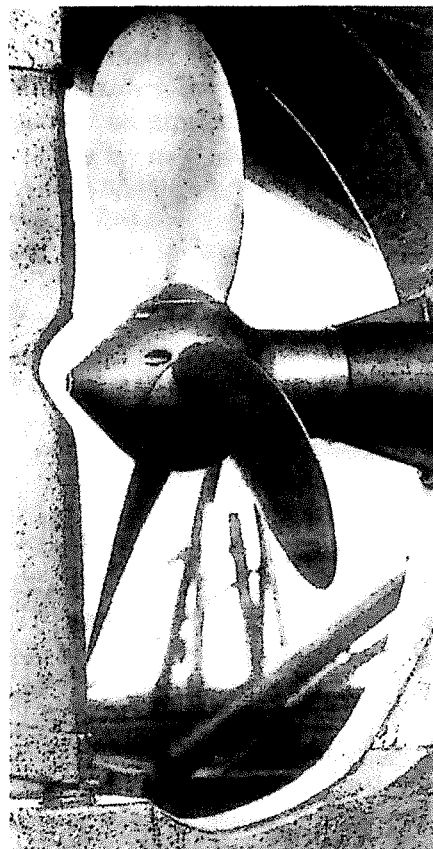


I 1979 byggedes en elegant Pick Up på VOLVO-basis i håb om, at ideen ville slå an i Gøteborg, men det blev desværre kun til det ene eksemplar.

Billedet til højre: Ved åbningen af den internationale fiskerimesse i 1971 i Frederikshavn studerer daværende fiskeriminister Normann den nyeste 8 - cylinderede Gardner marinemotor. Sommer har gennem en separat virksomhed i over 30 år leveret motorer til den danske fiskeriflåde, det er blevet til mere end 1200 nye motorer. De engelske Gardner motorer har repræsenteret hovedparten, men der er også leveret franske Baudouin motorer, især med høje ydelser.



I 1977 fik Sommer tilbudt verdens største jollefabrik: Falsled værftet på Fyn. Tanken om at deltage aktivt i eksport var fristende og det gik godt i en årrække. 85% af den årlige produktion på 2500 joller blev eksporteret men faldende børnetal, windsurfere og svækket europæisk økonomi pressede markedet i bund, og da værftet var specialindrettet alene til dette produkt blev virksomheden stoppet i 1982.



Et andet meget specielt eksportprodukt som Sommer har stået bag siden 1977 er store vendbare propeller til fisketrawlere, slæbebåde, sejlskonnerter m.m.. Virksomheden, der hedder Scandinavian Propellers A/S, ligger i Frederiksværk, og disse propeller er i brug i alle verdensdele og på alle verdenshave.

# EN ÆGTE SOMMER HISTORIE



På automobiludstillingen i 1984 i Bella Center fik »OSCAR« mange rosende kommentarer, også fra Prins Henrik der her studerer det udstillede eksemplar af type 1. Bag Prinsen ses et køreklart »OSCAR« chassis med varmgalvaniseret ramme og derfor 50 års rustgaranti.

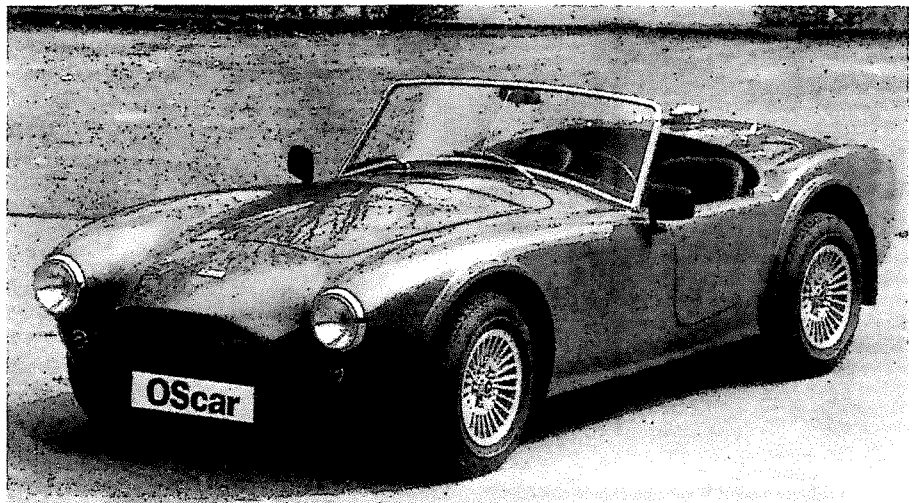
I 1979 så en ny »Sommerbil« dagens lys: En Pickup på basis af Volvos 245 model. Bilen blev præsenteret for Volvos produktkomite i Göteborg, og fik mange rosende ord med på vejen. Ideen vandt dog ikke genklang, idet salgsmulighederne - iflg. fabrikkens markedsanalytikere - var for beskedne til at muliggøre serieproduktion.

## 1980 - 1990

I 1980, 81 og 82 var Danmark præget af depression, og personvognssalget faldt til henholdsvis 73.800, 71.900 og 85.400. Derefter blev der i en periode igen optimisme i Danmark og salget nåede allerede i 1983 op på 116.200. Stigningen fortsatte og toppede i 1986 med 169.400 personvogne, svarende til en normal udskiftningstakt i forhold til vognparkens størrelse.

Men ak - allerede i 1987 gik det den gale vej - personvognssalget faldt drastisk, og skråplanet fortsatte i de følgende år. I 1989 kom salget således ned på 78.400 enheder, og 1990 tegner ikke til at blive bedre.

Til sammenligning har salget af lastvogne været mere stabilt med normalt 6 til 7.000 enheder pr. år, ja i 85,86,87 ca.11.000 stk i gennemsnit, og dette marked er generelt



I 1985 kom »Oscar« type 2, der blandt andet havde ny baghjulsaufjedring og lavere placerede sæder. De sidste 15 stk. »OSCAR« var alle af type 2.

set mindre konjunktur-følsomt end personvognsmarkedet.

I 1982 overtog Volvo-organisationen i Danmark ansvaret for salg og service for Renaults program af person- og varevogne, og samme år overtog firmaet Sommer det ledige Volvo/Renault distrikt i Roskilde. På Bytoften etableredes en afdeling med salg og service for person- og varevogne. Afdelingen fik glædelig andel i den efterfølgende generelle vækstperiode, men efterhånden som salgsmulighederne på ny blev ringere, måtte der drosles ned, og i en peri-

ode var der derfor ikke en selvstændig salgsafdeling i Roskilde. Den seneste positive udvikling med konkurrencekræftige Renault modeller indenfor den prisgruppe, som under normale forhold repræsenterer »volumensalget«, har dog dannet basis for en forsigtig genåbning af salgsaktiviteten i Roskilde fra 1990.

En tilsvarende udvikling har gjort sig gældende i Helsingør, hvor afdelingens struktur blev ændret i 1989, idet salg og service for lastvognene blev flyttet, dels til Nærum og dels til en helt ny afdeling i Frederikssund. Denne ændring skete i kombination med en glædelig aktivitetsudvidelse, idet firmaet fik overdraget et nyt ansvarsområde indenfor salg og service af Volvo lastvogne, bestående

i den resterende del af Nordsjælland, hvor vi hidtil kun havde haft ansvaret for Helsingør området.

Helsingør afdelingen er i 1990 endnu i en overgangsfase, der evt. vil resultere i placering på ny adresse, men uanset den hvor den endelige placering bliver, er det hensigten, at afdelingens aktiviteter bliver præcis som de, der eksisterer i Roskilde.

80'erne har således været en omskiftelig periode, med mange ændringer i markedsvilkårene, og i firmaets organisation, og 90'erne vil



Roskilde havde i en periode været uden VOLVO forhandler. Dette blev der rådet bod på i 1982, da O. Sommer åbnede anlægget på Bytoften, og lige fra starten var her tale om en kombineret VOLVO/RENAULT forretning.

uden tvivl være præget af fortsatte strukturændringer, såvel i branchen som i den enkelte virksomhed.

I 1983, da salgscifrene gik frem igen, og den danske optimisme var høj, realiserede Ole Sommer en gammel drøm, om at bygge en lille serie danske sportsvogne. Resultatet: »Oscar« blev afsløret i 1984, og vakte megen positiv opmærksomhed, ikke alene i Danmark, men også i udlandet. Målsætningen var fra starten at etablere en eksport, dels pga. af de høje danske afgifter, dels pga. den særegne situation, at Danmark er et af de få lande, som ikke dispenserer for krav om Crash-test overfor fabrikater med minimale produktionscentre. I perioden 84 til 88 blev der bygget 20 stk Oscar, hvoraf 17 blev eksporteret til 7 forskellige lande, incl. USA og Persergolfen, og de sidste 3 blev, ved speciel dispensation, indregistreret herhjemme.

I 1980 åbnedes Sommers Veteranbil Museum i Nærum, hvor overdækning af en terrasse skabte den nødvendige plads, og det blev således muligt at vise de køretøjer, som hidtil havde været deponeret på en række danske museer.

Der blev foretaget en række investeringer i 80'erne: Tåstrup anlægget blev udbygget med ekstra vognbaner til lastvogne og busser, og på Amager blev bygningerne moderniseret indvendigt, i overensstemmelse med nutidens krav. Større opgaver indenfor skade- og malerarbejde udføres i øvrigt nu på Amager for alle afdelinger.

I efteråret 1988 begyndte vi at levere det nye lille danske køretøj, »Mini El«. Det blev i første omgang en tvivlsom fornøjelse, idet fabrikken gik konkurs et par måneder senere, således at vi stod alene med ansvaret for garantien.

I efteråret 1990 starter vi på en frisk med den nye »Mini El City« en forbedret udgave, hvor fejlene på den oprindelige udgave er rettet, og i betragtning af den stigende miljø-bevidsthed tror vi at den vil finde anvendelse i bytrafikken.

Hvad angår vores hovedaktivitet



Blandt mange spændende busleverancer ses her en 119 personers VOLVO/van HOOL ledbus, leveret i 1984 til rutebilejer Jørgen Andersens nye hurtigrute fra Kbhns. Hovedbanegård til Bornholm via Ystad.



Blandt mange specielle lastvogne har Sommer i årenes løb leveret udrykningskøretøjer til Københavns Lufthavn. Her ses et af de seneste bygget på et N12 6x4 chassis. Der er en 10.000 liters vandtank og en separat 150 HK pumpemotor, som via skumkanonen på taget kan dække et JUMBO fly med skum på få minutter.

med forhandling af Volvo's og Renault's produkter, er vi meget fortrøstningsfulde, selv om det danske bilmarked i disse år ligger i dvale.

Det nyligt publicerede tætte »ægteskab« mellem vore to hovedleverandører, lover godt for fremtiden. Pro-

duktprogrammet for personvogne og varevogne er allerede attraktivt og vil i de kommende år få øget konkurrencekraft, som det bl.a. fremgår af de kommende nye modeller, vi beskriver i denne jubilæumsudgave af Sommer Information, og hvad angår lastvogne og busser vil Volvo fortsat være en af verdens dominerende producenter, med et særdeles konkurrencekræftigt program.

Det væsentligste er dog, at vi har en stab af dygtige og loyale medarbejdere og velplacerede afdelinger. Derfor ventner vi fortsat at have en langsigtet mission, som leverandør af alle arter af køretøjer.

## SLUTBEMÆRKNING:

Man kan ikke eksistere i bilbranchen uden at være optimist, og denne kortfattede historiske gennemgang af firmaets første 50 år som bilvirksomhed, afsluttes derfor med et ønske for fremtiden:

Vort håb er, at de danske politikere langt om længe vil indse, at bilen er en nødvendig del af et moderne og frit samfund, således at vi bliver frigjort fra vor nuværende bilmæssige U-lands tilstand. Den danske bilpark er efterhånden blevet Europas ringeste, selv de hidtil Trabant kørende borgere i det tidligere Østtyskland vil inden længe have en bedre bilpark end vi, ikke mindst i miljømæssig henseende...

Ole Sommer 1990

# ET RULLENDE LYSTHUS



**Ole Hedegaard har holdt sammen med sin Joker i 27 år. Han købte den som ny - og det er den sidst producerede rigtige danske bil fra Ole Sommers gamle fabrik på Amager. Det lille lysthus med motor har chassissnummer 7.**

AF  
ELON COHN

Bindingsværk på biler - det er noget, man oftest forbinder med britiske stationcars. Den gamle Morris 1000, Morris Oxford og en række andre gedigne engelske mærker. Men da Ole Sommer, der dengang var Volvo- og Jaguar forhandler over det meste af Storkøbenhavn, satte en lille bilproduktion i gang, kom indingsværket også her til ære og værdighed.

Nok var det lidt anderledes - for de britiske vogne brugte træ i deres bindingsværk. Ole Sommer så tingene fra en lidt anden vinkel - og derfor var det stål, der holdt sammen på

fibrene i hans karrosserier.

Bilen blev døbt »Joker« for den var både anderledes og morsom. Den sidste, der rullede ud af fabrikshallen fik chassissnummer 7. Den blev født i 1973. Og den kører videre i dag hos samme ejer.

»Jeg er en af de få, der kan huske sin bils chassissnummer,« siger Ole Hedegaard fra Tune sydvest for København.

Gennem en menneskealder drev Ole Hedegaard grossistvirksomhed i autobranche, hvor han bla. handlede med karrosseridele - reservedele til tærede vogne. Hans virksomhed er solgt i dag, og den 62-årige nyder tilværelsen som pensionist

Dengang i 1973 havde Ole Hedegaard netop skiftet sin Volvo ud med den nye model.

»Jeg havde holdt mig til Volvo gennem et par bilskift. Jeg ville have en vogn, der ikke rustede - en der holdt. Og dengang holdt Volvoerne også rigtig godt. Men 145-modellen fra 1973 havde det anderledes.

Den rustede i sammenføjningerne. Og da jeg i løbet af få måneder havde

fået den omlakeret tre gange betalt af garantien - uden det hjalp det mindste - kørte jeg ind til min Volvo-forhandler.«

Salgschefen hoå Volvo pegede på en Joker, der var udstillet i salgslokalet og sagde: »Den der kan du få, den rustet ikke.«

Ole Hedegaard husker sit svar: »Jeg spurgte, om han da var skingrende skør!«

Men på vej hjem efter det lille intermezzo, begyndte Ole Hedegaards hjerne at kværne.

»Netop fordi jeg levede af at sælge dele til biler, der rustede, kunne det være særegent selv at køre rundt i en der ikke kunne ruste. Og lige så snart jeg var kommet hjem ringede jeg til Volvo-forhandleren.

»Jeg vil godt købe Jokeren, hvis I tager min Volvo 145 tilbage,« sagde jeg.

Ole Hedegaards 145 var kun tre måneder gammel og man kom hurtigt overens om en rimelig byttehan-



del. Jokeren kunne Ole Hedegaard dog ikke køre hjem i. For den var allerede solgt til en anden kunde.

»Ole Sommer havde dele til at bygge endnu en Joker. Og den blev så fremstillet til mig.«

Som sidegevinst fik Hedegaard lejlighed til at følge opbygningen af sin bil. Den blev samlet på Sommers fabrik i Upplandsgade på Amager så Hedegaard fik lejlighed til at følge sin bil fra den første skrue til den stod færdig.

OSJoker, som bilen egentlig hedder - OS for Ole Sommer -er bygget på en Volvo 140 platform. Al mekanik, fortøj, bagtøj og motor og selv det elektriske system stammer fra Volvo 140erne.

Chassiset er dansk bygget. Det er selvbærende med aluminiumsprofiler og stålramme. Og selve stålet er galvaniseret efter svejsningen. Bilen kan bare ikke ruste.

Og både fart og acceleration er på toppen trods bilens firkantede udseende.

»Nu har jeg droslet motoren lidt ned. Men i sine unge dage, da den stadig var udstyret med dobbeltkarburator, gik den fra 0-100 kilometer i timen på otte sekunder.«

Ole Hedegaard husker mange sjove episoder, når fartfanatikere hånligt udfordrede ham ved trafikfyrets røde lampe.

»Jeg har altid kørt pænt og roligt og overholdt færdselsloven. Men det har ikke betydet, at jeg har måttet give op over for udfordringer. Tidligere kunne jeg ligge side om side med en MG eller en Triumph ved rødt lys. Når vi så så hinanden an, kunne jeg mærke, at man ikke rigtig anså mig for at være en alvorlig konkurrent. Føreren af MGen eller Triumphen gassede op og var klar til at give mig baghjul. Men skæbnen og Volvo-motoren ville det anderledes. For når lyset skiftede til grønt, trykkede jeg blot på pedalen - og så kunne jeg se udfordrerens i bakspejlet.«

Ole Hedegaards Joker har efterhånden rundet de 300.000 kilometer.

»Vi kører ikke de lange ferieture i Jokeren. Den er ikke komfortabel nok, men jeg kører i den hver dag, og vi



har været i Skagen i vognen. Og det har vist sig, at den bringer glimt frem i øjnene ligegyldig, hvor vi kommer frem. Alle skal lige vinke til mig. Om sommeren tager jeg stofdørene af. Det giver god ventilation. Og til vinterkørsel kan Volvos varmeapparat sagtens klare at holde kabinen lun.«

At skille sig af med Jokeren har Ole Hedegaard end ikke overvejet.

»Jeg bliver ved med at køre Joker, så længe jeg har mit kørekort. Og når jeg ikke selv kan sidde bag rattet længere, kan min søn overtage den. Den skal nok også holde i hans tid. Ole Sommer sagde, at bilen er uforgængelig. Og jeg tror, han har ret.«

(Artikel af Elon Cohn, foto af Bjarke Ørsted - eftertryk ikke tilladt)

#### MOTOR

Volvo 4 cyl. topventilet 820.

Boring og slag .....88,9x80 mm  
Slagvolumen..... 1986 ccm  
Ydelse ..... 90 hk ved 4800 o/m

#### MÅL OG PRÆSTATION

Længde.....341 cm  
Bredde.....150 cm  
Højde .....135 cm  
Vægt.....960 kg

#### ACCELERATION

0-80 km/t.....9,0 sek.  
0-100 km/t.....12,9 sek.  
Tophastighed.....160 km/t

# STATSBUREAUKRATIET

Klip fra Volvo Sommer's kundeavis 1990

**Zola's overskrift i anklagen mod Frankrigs højeste myndigheder i Dreyfus-skandalen, er en passende indledning til anklagen mod Folketingets medlemmer i den bilfinansierings skandale, som blev en følge af kartoffelkuren.**

Såvel enkeltpersoner som brancheorganisationer har utallige gange påpeget det totalt urimelige i lovgivningen - men uden virkning. Flere folketingsmedlemmer har ved disse lejligheder tilkendegivet sympati for ønskerne om ændring, men der sker intet. Forklaringen kan kun være den sørgelige, at vore politikere ikke kan se »stemmetal« i en ændring.

## Hvad er det, der er galt?

Jo, Folketinget har gjort det næsten umuligt for bilbranchen at finansiere bilsalg via købekontrakter, idet 1986-loven kræver 30% i udbetaling og afbetaling over max. 36 mdr. såfremt billeverandøren finansierer leverancen.

Til gengæld - og totalt ulogisk - når »undskyldningen« var, at man ville begrænse og kontrollere kreditgivningen - fik alle pengeinstitutioner *samtidig* ret til at finansiere bilkøb uden udbetaling og med ubegrænset betalingsfrist!!!!

Resultaterne har været utroligt dårlige: bilbranchen - som i forvejen er hårdt ramt - har mistet et af sine traditionelle arbejdsområder, og samtidig løb kreditgivningen helt løbsk med utallige bilkontrakter uden udbetaling og med en alt for lang afbetalingsperiode, således at mange bilister i dag har en gæld, der langt overstiger bilens aktuelle værdi.

Et væsentligt element i, at dette har kunnet lade sig gøre er, at pengeinstitutionerne ikke alene (som bilbranchen) har pant i selve bilen, men også kan gøre sit krav gældende i alle skyldnernes økonomiske midler.

Til sammenligning har en købekontrakt-långiver kun mulighed for at gøre sit krav gældende i selve køretøjet, og går derfor ikke ind i arrangementer, der overstiger køberens evner.

Den senere tids skandaler med let-sindige lånesager og enorme tab for låneinstitutionerne bekræfter, at det var forkert af Folketinget at tro på bedre kreditstyring ved at tvinge bilfi-

gen har været præcis den modsatte af den officielle: Uhæmmet og voldsom kreditgivning, og et vildnis af nye skattemæssige fiduser!

Man kan naturligvis spørge: »Hvorfor gør bilbranchen vrøvl over dette, det må da give øget salg« Svaret er enkelt: det øgede salg varede kun i kort tid, og snart var virkningen negativ: Talrige bilister finder det i dag umuligt at skifte bilen ud, fordi de skylder en pengeinstitution meget mere, end den er værd.

Den traditionelle kreditgivning, med en fornuftig udbetaling og en afbetalingsperiode, der sikrer at bilens værdi altid kan dække gælden (og helst resulterer i en restværdi, som mindst svarer til udbetalingen på en ny bil), er den rigtige løsning, såvel for samfundet som for bilbranchen og bilisterne.

Bilbranchen ønsker - i modsætning til pengeinstitutionerne - ikke at få »monopol« på en sådan finansiering. Det eneste branchen beder om, er at få ret til at finansiere bilkøb på lige fod med alternative kilder.

## ALTSÅ: LIGESTILLING OG FRI KONKURRENCE!

Hvad skal der til for at skabe denne situation?

Jo, det er uhyre let: En kortfattet lovtekst, der fastslår, at kreditkøb af personvogne altid kræver en vis udbetaling og en maksimal afbetalingstid *uanset hvem der yder finansiering*. I denne lovtekst bør tilføjes, at långivere ved bilfinansiering kun kan gøre krav gældende i *selve bilen*, såfremt køberen ikke betaler.

## SÅ LET ER DET!

Til slut et andet velkendt citat, frit efter Tordenskjold, og rettet til Folketinget:

»HVAD DÆLEN NØLER I EFTER?«

OLE SOMMER

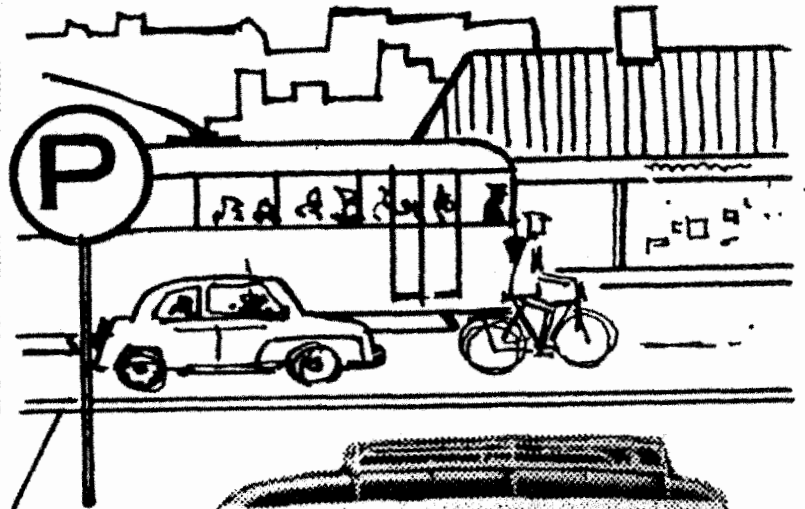


nansieringen væk fra bilbranchen.

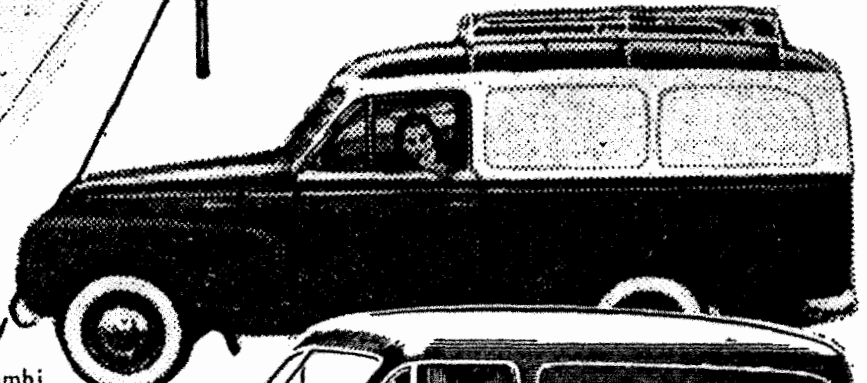
En følgevirkning af den uhensigtsmæssige lovgivning er i øvrigt »for dyre« bil-leasingarrangementer med købsmulighed til en lav pris ved aftalens udløb - en genvej til skattemæssige fordele.

Kort sagt: Folketinget begik en alvorlig fejl i 1986 - alene til glæde for pengeinstitutionerne - og virknin-

Hold Dem til  
**VOLVO**  
den holder til Dem



VOLVO Combi  
Kr. 17.220 paa gaden



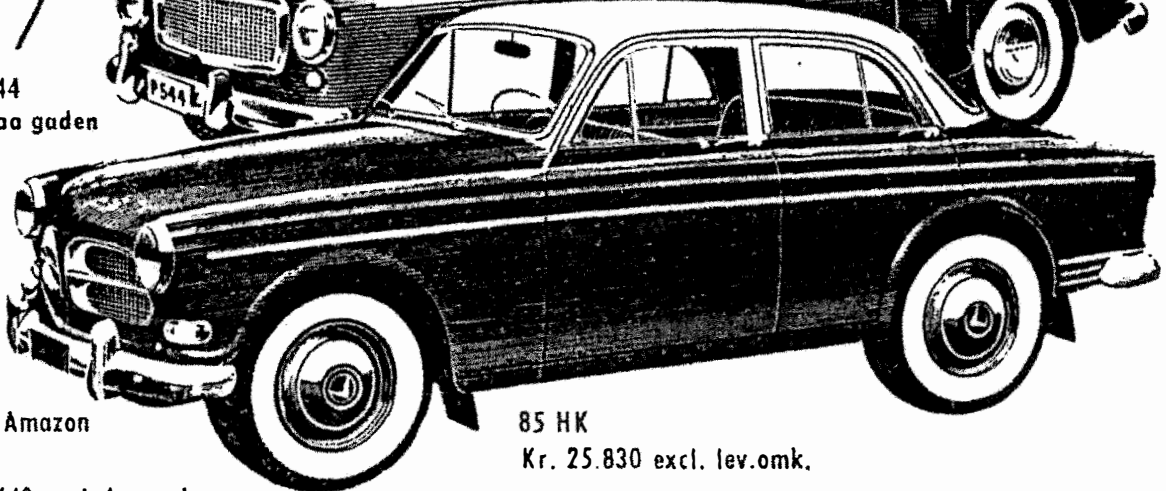
VOLVO varevogn  
kr. 11.950 paa gaden



VOLVO PV 544  
Kr. 20.102 paa gaden



VOLVO Amazon  
69 HK  
Kr. 24.640 excl. lev.omk.



85 HK  
Kr. 25.830 excl. lev.omk.

Aut. forhandler for Storkøbenhavn

**UPLANDSGADE 70**  
**LIGE OVER BROERNE**  
**AS \*48 20 - \*48 30**

*O-Sommer*

# VOLVO 760GLE. DEN STØRSTE.



**SOMMERS VETERANBIL MUSEUM  
VISER FORTIDENS BILER.**

**VOLVO VISER FREMTIDENS.**

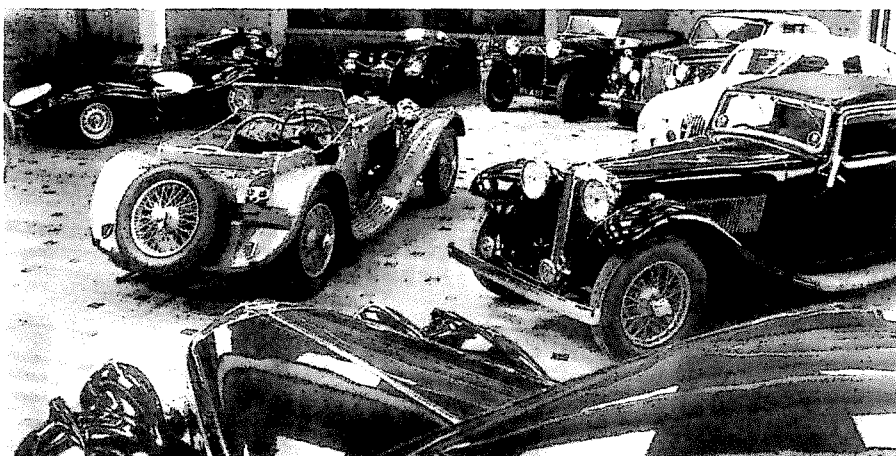
**VOLVO**  
**Årenes bil.**

# Sommer's Veteranbil Museum

## De udstillede biler omfatter bl.a.:

Renault, Type AG.....	1908
Napier Colonial.....	1913
G.N. Cyclecar .....	1914
Dansk Gideon Brandbil ...	1917
Bugatti Brescia .....	1923
Bentley, 3 Ltr .....	1925
Lancia Lambta .....	1926
Salmson GS8 .....	1929
Riley Brooklands .....	1929
Rolls Royce Phantom II ....	1929
Austin Swallow.....	1931
Wolseley Hornet Swallow.	1932
SS1 (den første »Jaguar«).	1933
Morgan 3-Wheeler.....	1934
Jaguar SS100 .....	1937
VOLVO PV60.....	1946
Jaguar 1,5 Ltr. Saloon.....	1948
Dansk S1 .....	1950
Jaguar Mark V Sedan.....	1950
Jaguar Mark V Coupe .....	1950
Jaguar Type C.....	1952
Jaguar Mark VII .....	1953
VOLVO PV444 .....	1955
Jaguar Type D .....	1955
VOLVO P1900.....	1956
Jaguar XK140FHC .....	1956
Jaguar 2.4 Ltr. Mark I .....	1957
VOLVO Amazon.....	1958
Dansk VOLVO Special .....	1960
Jaguar XK 150FHC .....	1960
Jaguar 3.8 Ltr. Mark II .....	1962
Renault Dauphine.....	1962
Dansk SVJ-Coupe .....	1962
Jaguar Type S .....	1964
Dansk Joker.....	1972
Jaguar XJ6 Coupe .....	1973
VOLVO P1800 ES .....	1973
VOLVO 780, prototype ...	1984
Dansk OScar .....	1988
og mange flere...	

Derudover 13 flymotorer, skibsmotorer og bilmotorer.



## Baggrunden for bilmuseet

Sommer's Veteranbil Museum er gradvis skabt i løbet af mere end 30 år, og bilerne var i en årrække udlånt til forskellige danske museer, indtil de i 1980 blev samlet på første sal i Nærum.

Museet er ikke omfattende i antal køretøjer, men de enkelte køretøjer er af en kvalitet og karakter, som skulle gøre det muligt for gæsterne at tage del i den begejstring over teknik og bilhistorie, der er hovedmotivet bag opbygningen af samlingen.

Der ligger iøvrigt flere motiver bag museets tilblivelse: For det første en utilsløret romantisk holdning til bilisme og teknik, hvilket bl.a. afspejler sig i de sportsprægede vogne fra bilkon-struktørernes mest spændende perioder: Mellemkrigs-årene og 1950'erne. Dernæst afspejler samlingen et nært tilknytningsforhold til de produkter, firmaet Sommer har beskæftiget sig med, dels Jaguar, som vi importerede i årene 1946 til 1972, og dernæst Volvo, som vi har forhandlet siden 1957, og endelig Gardner motorer, som vi har importeret siden 1947.

Samlingen omfatter også eksempler på konstruktioner, som vi selv har skabt, bilkonstruktioner der begyndte med et forsøg i 1950 på at etablere en dansk bil produktion, og fortsatte med nogle mellemliggende enkelt konstruktioner, for at munde ud i et par beskedne produktionsserier dels i 1972/73 og dels i 1984/ 88.

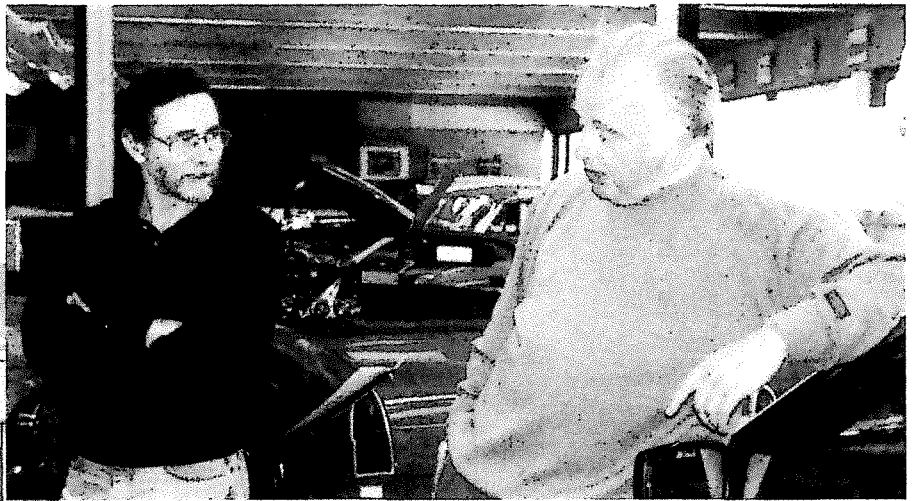
Skilte opsat ved de enkelte køretøjer gengiver specifikationerne sammen med historiske oplysninger, både om den pågældende type og om selve det udstillede eksemplar. Til flere af bilerne knytter der sig desuden små anekdoter, ikke alene om bilen selv, men også om hvorledes vi kom i besiddelse af den. Vi skylder i denne forbindelse tak til de mange spændende personer i ud- og indland, hvorblandt tælles flere gode venner, som har hjulpet os med at finde bilerne, eller har ladet sig overtale til at overdrage dem til os.

# Sommer's Veteranbil Museum

Et lille udpluk af Ole Sommers kære klenodier

## Quick nyt besøgte Ole Sommer's Veteranbil Museum.

Ole Sommer fortalte livligt om museet, dets historie og gennemgik mange af modellerne med os. Vi bringer her nogle af de vigtigste Volvo modeller.



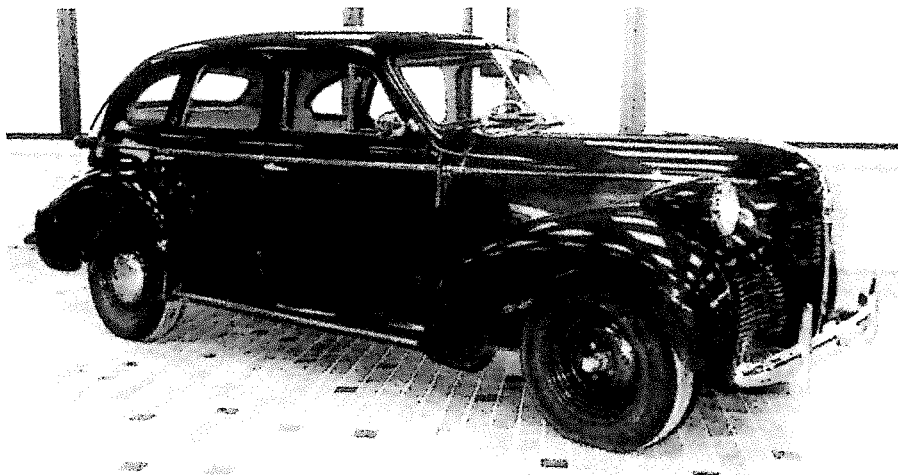
Ole Sommer i sit refugium, omgivet af venner og ædel teknik. Her sammen med Karl Wied.

**»De største problemer var ikke de tekniske. Hvis blot der havde været vilje og forståelse blandt politikerne..«**

Citat Ole Sommer

## VOLVO PV 60

1946



### MOTOR

6 cyl sideventilet rækkemotor type EB.

Boring og slag .....84,14x10 mm

Slagvolumen.....3,67 liter

Ydelse..... 90 hk ved 3500 o/m

### MÅL OG PRÆSTATIONER

Længde .....475 cm

Bredde .....180 cm

Højde.....163 cm

Vægt.....1600 kg

PV 60 modellen fremkom i 1942, hvor en »forserie« på 6 stk. blev bygget: man udsatte imidlertid starten af produktionen indtil efterkrigen. Først i 1946 genoptog Volvo for alvor fremstillingen af denne model og fortsatte til 1950 med en samlet produktion af 3.006 stk. som resultat. Motoren var Volvo's største 6cylindrede benzinmotor, der var i produktion fra 1935 helt op i 50'erne.

PV 60 udmærker sig ved en særdeles robust opbygning og medvirkede til fabrikens ry for sejlivede produkter med en lang levetid. Blandt de tekniske specifikationer kan nævnes et elektrisk betjent overgear af Volvo's egen konstruktion - en avanceret løsning efter datidens begreber.

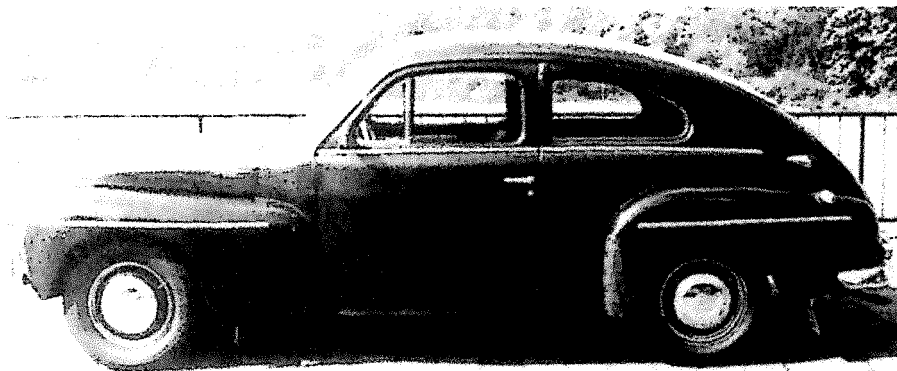
### SPECIELT OM DET Udstillede Eksemplar

Chassis No. 60-1952 blev bygget i 1946 og blev i 1972 erhvervet af

Sommer gennem en Volvo-forhandler i Växjö i Sverige. Køretøjet blev herefter adskilt ned til den nøgne - og overordentligt kraftige - chassisramme, og derefter genopbygget fra grunden, således at det nu fremstår komplet køreklar i enhver henseende.

## VOLVO PV 444

1955



I 1944 afslørede Volvo ved en udstilling i Stockholm sin kommende personvognsmodel for produktion i efterkrigsperioden: PV 444 med B4 motor på 1414 ccm og en 3-trins gearkasse. Det var Volvo's første selv bærende konstruktion (d.v.s. uden chassissamme) og den skabte grundlaget for Volvo's succes og udbredelse på en række eksportmarkeder, hvor man ikke hidtil havde været repræsenteret. PV 444 gennemløb en lang og gradvis udvikling med stadigt stærkere motorer (B14 og B16) og senere

- som PV 544 - med B18 motor. Først i 1965 standsede produktionen af PV 544, og 210-modellen blev produceret helt frem til 1969. 444 og 544 samt varevognsvarianterne 445 og 210 blev produceret i ikke mindre end 515.000 eksemplarer. Denne enstående succes, hvor grundkonstruktionen anvendtes i 25 år gjorde Volvo til et verdenskendt produkt. 444 og 544 vandt indpas i en lang række markeder i alle verdensdele og gjorde sig bl.a. bemærket ved talrige sejre i landevejssløb og hårde rallies.

### MOTOR

Volvo 4 cyl. B4B  
Boring og slag.....75x80 mm  
Slagvolumen.....1,41 ltr.  
Ydelse .....44 hk ved 4000 o/m

### MÅL OG PRÆSTATION

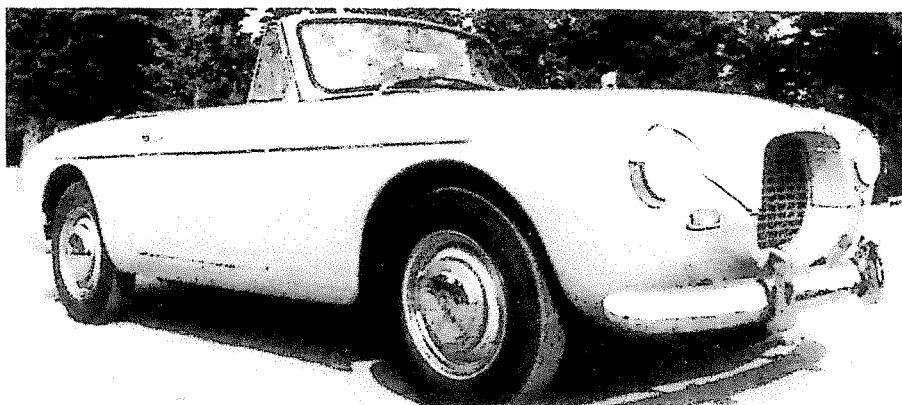
Længde.....4500 mm  
Bredde.....1590 mm  
Højde.....1560 mm  
Vægt..... 1050 kg

### SPECIELT OM DET Udstillede EKSEMPLAR

Chassis No. 98194 blev registreret første gang den 9. marts 1956 og tilhørte manufakturhandler Ib Lund og dennes efterkommere, indtil den i august 1981 overgik til Sommers samling. Udseendet og tilstanden er original uden restaurering og er en strålende kompliment til Volvo's kvalitet og ejernes omsorg.

## VOLVO P1900

1956



P1900 blev bygget i 67 eksemplarer i perioden januar 1955 til marts 1957 og er Volvo fabrikens eneste åbne personvogn efter 2. verdenskrig, ligesom det er Volvo's eneste personvogn med glasfiberarmeret plastickarosseri. Udgangspunktet var de mekaniske komponenter fra model 444 med en lidt tunet motor, placeret i en stalrørs-chassissamme, og alle 67 eksemplarer blev håndbygget i fabrikens eksperimentafdeling. Modellen vakte megen interesse ved sin fremkomst: den var primært beregnet for eksportmarkederne, herunder U.S.A. Men de teknologiske problemer ved fremstillingen af plastickarosseriet

anses for at være en årsag til, at projektet blev skrinlagt til fordel for en ny løsning: P1800-modellen, der kom på markedet i 1960.

### SPECIELT OM DET Udstillede EKSEMPLAR

Chassis No. 3 er en af de første prototyper, og blev 11. januar 1956 leveret fra AB Volvo i Göteborg til den belgiske Volvo-importør hvorefter vognen havde 2 belgiske ejere, begge med bopæl i Bruxelles. Den endte sidst i 1960'erne på en ophugningsplads efter et alvorligt uheld med den sidste ejers søn ved rattet. En ung hollænder, CFM. van Voorst tot Voorst fandt vognen

### MOTOR

4 cyl, topventielt B4B

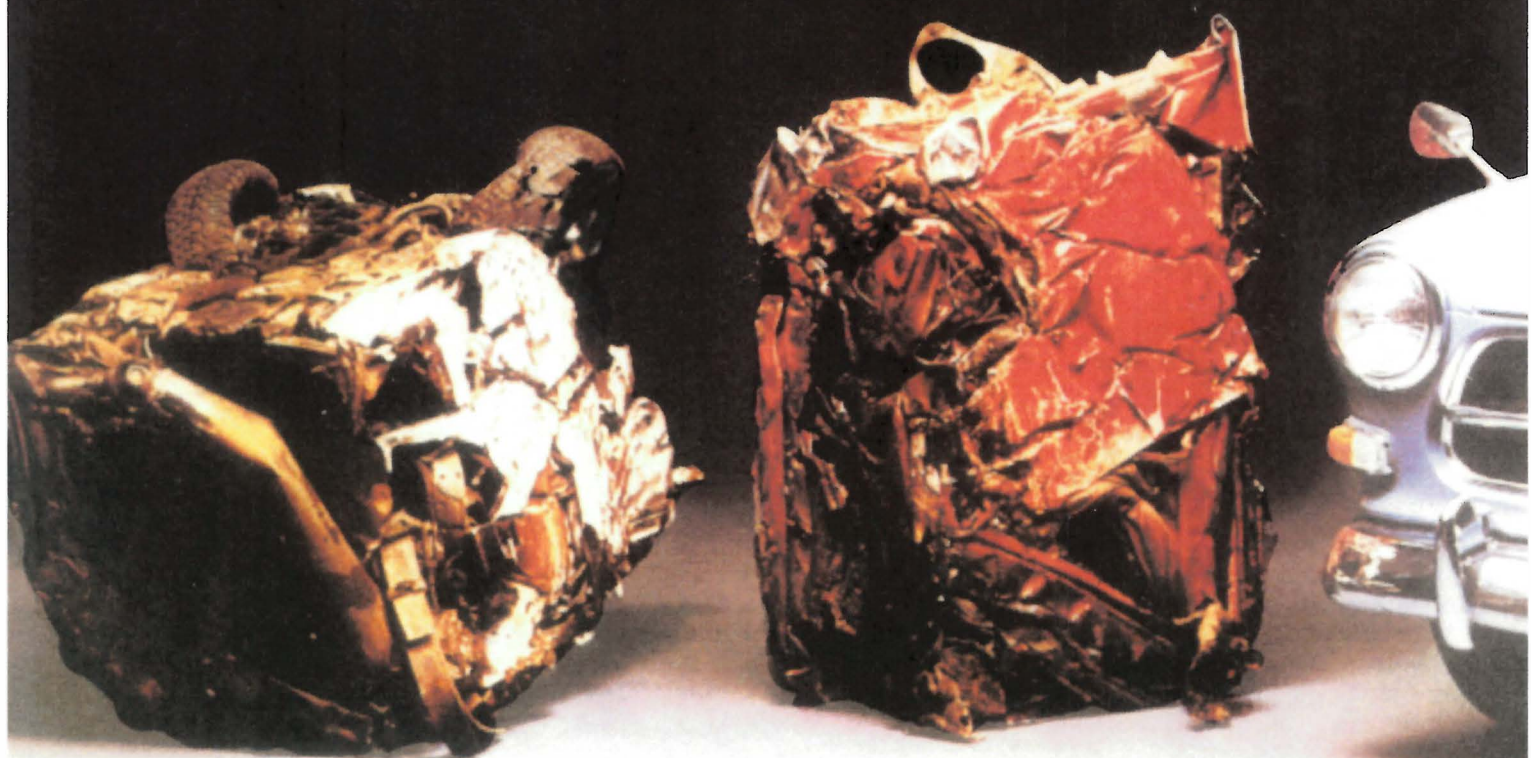
Boring og slag .....75x80 mm  
Slagvolumen.....1414ccm  
Ydelse ..... 70 hk ved 5500 o/m

### MÅL OG PRÆSTATIONER

Længde .....422 cm  
Bredde .....158 cm  
Højde.....135 cm  
Vægt.....940 kg  
Tophastighed.....ca. 175 km/t

på ophugningspladsen i 1970 og fik den genopbygget - desværre med B18 motor og lignende »modifikationer«. I 1975 overgik den til vort eje og gennemgik herefter en 2-årig genopbygning - helt fra grunden med montage af korrekt original motor, gearkasse, osv. Genopbygningen krævede korrespondance med og køb af reservedele i en lang række lande. Chassis No. 3 er derved blevet genskabt i original og fuldt køreklar stand.

# AN 18 YEAR-OLD TWO OF ITS COMPANIES



En 38 årig Volvo sammen med to nyere konkurrenter



# D VOLVO AND TEMPORARIES.



## VOLVO TP21

1956



AB Volvo byggede i perioden 1953-58 ialt 720 stk. Volvo TP21 til den svenske arme.

TP21 var baseret på Volvo PV60'ens komponenter, men var terrængående med firehjulstræk og forstærket undervogn. Disse Volvo'er anvendtes

især som mobile radiostationer og har været i aktivt brug indtil 1980.

### MOTOR

6 cyl. sideventilet rækkemotor type ED.

Boring og slag.....84, l x l 110 mm  
Slagvolumen..... 3,67 ltr.  
Ydelse.....90 hk ved 3500 o/m

### MÅL

Længde.....470 mm  
Bredde.....190mm  
Højde.....212mm  
Vægt..... 2880 kg

## VOLVO AMAZON P1200

1958



Volvo's Amazon-model blev produceret fra 1956 til 1970 i 695.000 eksemplarer. Indtil 1961 anvendtes B16 motoren på 1,6 ltr., der senere blev forøget til B18, og i de sidste år B20, med tilsvarende større slagvolumen og ydelse.

Amazon-modellen blev Volvo's første virkelige volumenproduktion og var i en årrække Sveriges mest solgte bil. Den fandtes både som 2-dørs og 4-dørsmodel og med

forskellige typer transmission. Volvo-stolen med alle dens revolutionerende indstillingsmuligheder blev præsenteret i Amazon-modellerne i 1964 og den bundsolide og robuste konstruktion var kombineret med så gode køreegenskaber, at Amazon-modellen vandt mange rallies, herunder en række af de mest ubarmhjertige billøb bl.a. i Afrikas næsten vejløse områder. Et stort antal Amazon-modeller

### MOTOR

4 cyl. B16A.

Boring og slag.....79,33x80 mm  
Slagvolumen.....1600 ccm  
Ydelse.....60 hk ved 4500 o/m

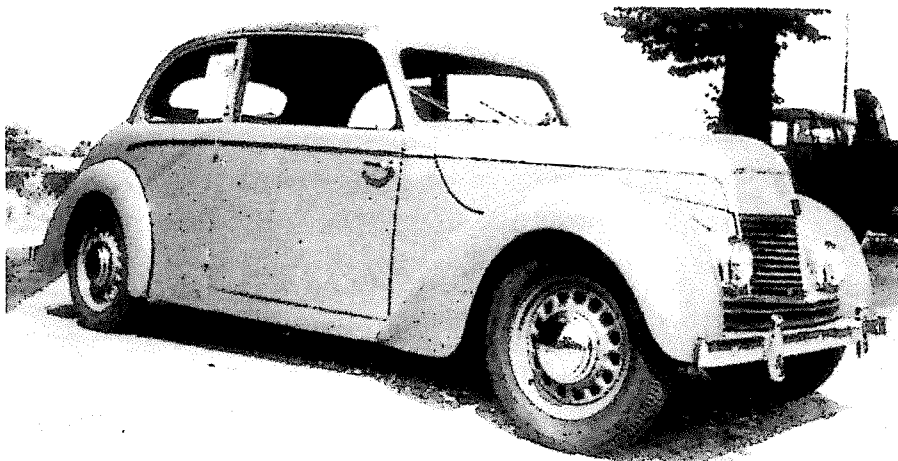
### MAL OG PRÆSTATION

Længde.....4395 mm  
Bredde.....1614 mm  
Højde.....1505 mm  
Vægt.....1100 kg

er i 70'erne i Danmark blevet genopbygget af entusiastiske ejere, og vil derfor præge gadebilledet langt ind i 1980'erne.

### SPECIELT OM DET Udstillede Eksemplar

Chassis No. 20346 blev registreret første gang i marts 1958 og er blevet passet godt af sine forskellige ejere, således at kun en nænsom restaurering har været nødvendig.



S1 repræsenterer det eneste seriøse forsøg efter 2. verdenskrig på at starte en dansk bilproduktion. S1 blev konstrueret og bygget af fabrikant E. Sommer og blev i marts 1950 præsenteret på den Internationale Automobiludstilling i Forum i København.

Konstruktionen omfattede bl.a. hydrauliske bremses, uafhængig forhjulsophængning og underliggende chassisvanger bagtil. Grundideen var baseret på anvendelse af en engelskbygget motor, gearkasse og bagaksel,

medens de øvrige komponenter skulle produceres i Danmark under anvendelse af datidens håndværkstraditioner, f.eks. indenfor karetmagerfaget - karrosseriet er derfor opbygget med asketræskelet. Projektet blev skrinlagt, især fordi der ikke kunne etableres politisk baggrund for selv en beskedent toldbeskyttelse. Med nutidens viden om den internationale automobilindustris vilkår var det iøvrigt nok en lykke, at fabrikationen af S1 aldrig kom igang. S1 tilbagelagde på 7 år 150.000 km fra

#### MOTOR

2 cyl., 4-takts Boxertype.

Boring og slag .....79,4x101,6 mm  
Slagvolumen.....1005 ccm  
Ydelse.....25 hk ved 3500 o/m

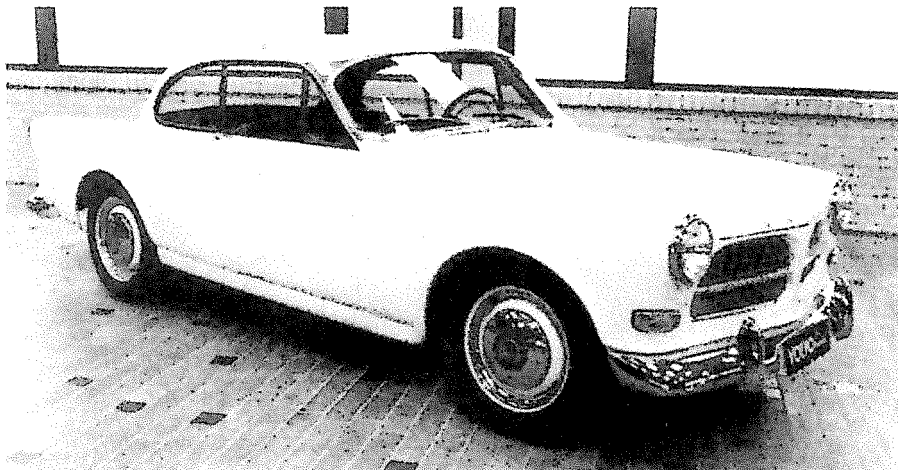
#### MÅL OG PRÆSTATION

Længde.....430 cm  
Bredde .....158 cm  
Højde .....149 cm  
Vægt.....830 kg  
Tophastighed .....100 km/t  
Benzinforbrug.....15-18 km/liter

1955 til 1957 med en eksperimentel tysk to-takts motor. S1 blev i årene 1964-65 restaureret fra grunden og fik bl.a. ilagt den originale motor. Dette arbejde gennemførtes med hjælp fra en række af de medarbejdere, der oprindeligt deltog i projektet.

S1 er udlånt af Teknisk Museum i Helsingør, som fik den overdraget i restaureret stand flere år før oprettelsen af Sommers Veteranbil Museum.

## VOLVO SPECIAL



#### MOTOR

Volvo 4 cyl. topventilet 816.

Boring og slag .....79,37x80 mm  
Slagvolumen.....1583 ccm  
Ydelse.....85 hk ved 5500 o/m

#### MÅL OG PRÆSTATION

Længde.....4200 mm  
Bredde.....1620 mm  
Højde .....1300 mm  
Vægt.....1025 kg  
Tophastighed.....170 km/t

E. Sommers drøm om en dansk bilproduktion standsede ikke med S1, tværtimod søgte E. Sommer i 1952 at virkeliggøre et mere begrænset projekt -produktion af sportsvognskarrosserier - og prototypen, der er opbygget på et Jowett Jupiter chassis, eksisterer den dag i dag. Produktionsomkostningerne viste sig imidlertid at være for høje, og projektet var allerede skrinlagt da E. Sommer blev dræbt som passager i en terrængående lastvogn under demonstration af denne for repræsentanter for det danske militær i Tyskland i efteråret 1952.

Drømmen om en dansk bilproduktion

levede videre, og i 1959 - efter at Volvo havde standset produktionen af P1900 og endnu ikke havde publiceret noget om P1800 modellen - fødtes tanken om en danskbygget sportsvogn på basis af Volvo komponenter. O. Sommer opbyggede - på et sænket og afkortet Volvo varevognschassis med tilbagerykket motor - et trådgitterskelet, der viste karrosserifacenen, og den kunstneriske pladesmed B. Stensnæs byggede med dette udgangspunkt prototypekarrosseriet, som stod færdigt i sommeren 1960.

I mellemtiden havde Volvo afsløret sin nye P1800 sportsvogn, og da den danske

Volvo Special blev præsenteret for pressen, var planerne om en eventuel produktion derfor allerede skrinlagt.

#### SPECIELT OM DET Udstillede EksemplAR

Volvo Special blev som ovenfor angivet bygget på et varevognschassis: nr. 3801, men fik ny motor nr. 48485. Vognen havde kun 2 ejere, den sidste havde den fra 1961 indtil december 1968, hvorefter den gik tilbage til Sommers eje og under en langvarig og besværlig proces blev genopbygget i den oprindelige stand.

Opfindsomme hjerner i alle tider

# HISTORISK HIGH-TECH

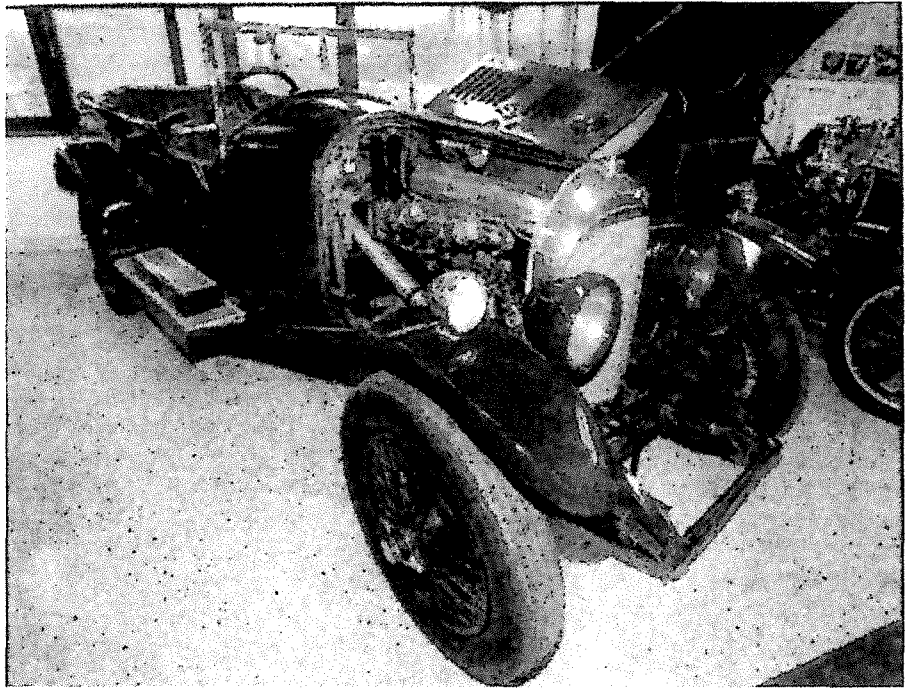
*Intet nyt under solen*

**Sommers Veteranbils Museum kan anskues og opleves fra flere forskellige synsvinkler. For os i Dansk Volvo Klub er Volvo vinklen naturligvis den mest iøjnefaldende. Her er de væsentligste modeller samlet, og alle de sjove danske kreationer bygget over Volvo teknik.**

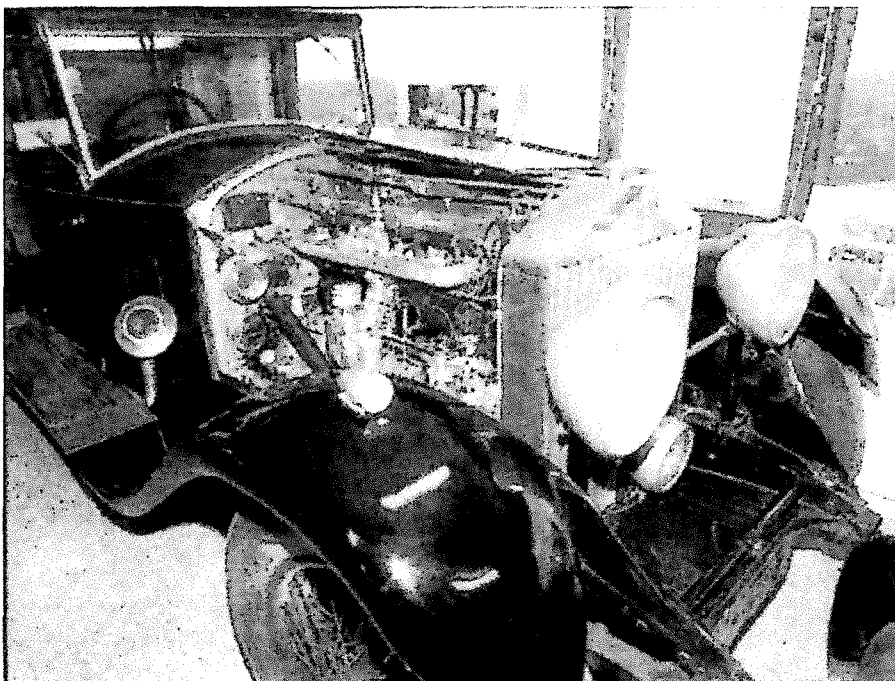
Sommers Veteranbils Museum kan anskues og opleves fra flere forskellige synsvinkler.

For os i Dansk Volvo Klub er Volvo vinklen naturligvis den mest iøjnefaldende. Her er de væsentligste modeller samlet, og alle de sjove danske kreationer bygget over Volvo teknik.

Den personlige vinkel er også til stede: Dette er helt klart Ole's biler. De biler, som har betydet noget for den yngre civilingeniør, som elskede teknik, fart og sublime køreegenskaber. Her er Jaguar sedanen, der som en



*Bentley med 4 ventilet twin-spark teknologi.*



*Rolls Royce med subframe, som isolerer hjulstøj fra karosseri.*



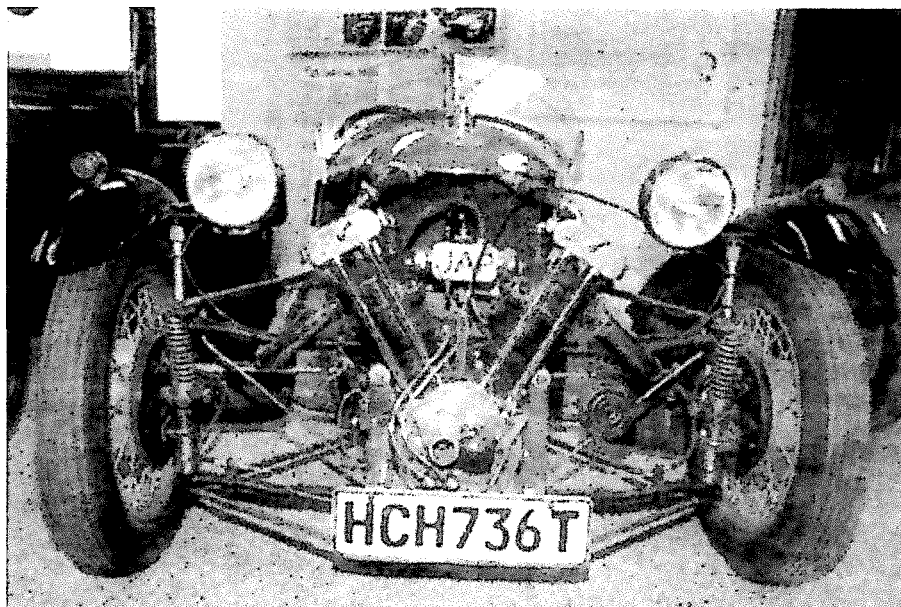
*Bugatti med præcisionsmekanik og avancerede løsninger*

Billederne 1-5 viser at de løsninger, vi i dag anser for avancerede, sagtens kan være 100 år gamle:

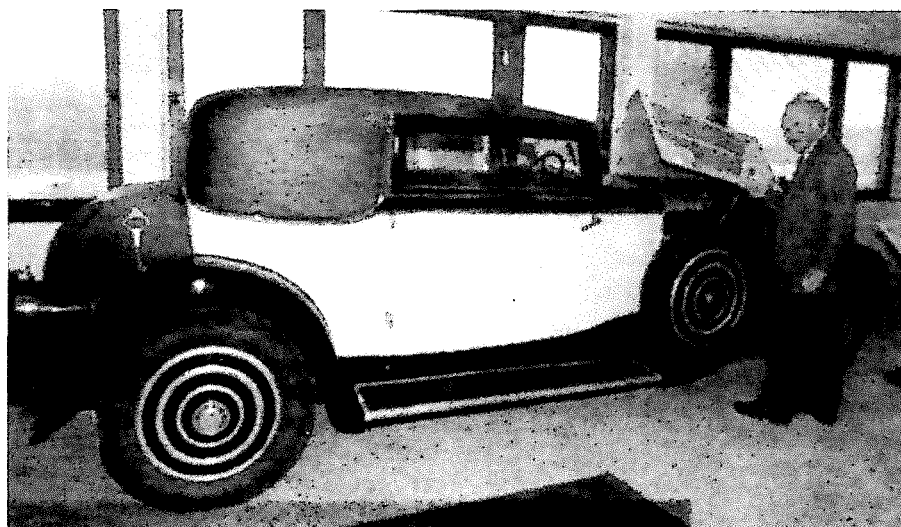
rigtig "gentleman's express" skaffede sine passagerer fra Esbjerg til København på ingen tid - inden der var noget der hed motorveje og generelle fartgrænser. Spørger man om det gik vildt til, bliver Ole Sommer forarget. Nej, der blev kørt både stærkt og hurtigt, men aldrig vildt. Det var frihed under ansvar, og man var altid sit ansvar bevidst. Også når det gik rigtig stærkt. På museet ses også Jaguar D modellen. En ægte banebil på nummerplader. Den har i mange år bragt Sommer og frue til Le Mans banen i Frankrig - på een tankfuld benzin. De kæmpestore SU karburatorer tager ganske vist for sig af de dyre dråber, men tanken er enorm.

Endelig rummer museet den tekniske vinkel. Her er der ganske enkelt meget kræ, for den der forstår at værdsætte usædvanlige og banebrydende tekniske konstruktioner. Med Ole Sommer som guide øges udbyttet af en rundtur, som bliver til en rejse i de mest spændende kroge af ingeniørernes univers. Tekniske løsninger, som mange i dag anser for at være ganske raffinerede, findes på de udstillede veteraner.

Et godt eksempel er Salmson 1929. Modellen har siden 1921 haft dobbelt overliggende knastaksel. Også den store Bentley fra samme periode har dobbelte overliggende knastakslar, foruden 2 tændrør og 4 ventiler pr. cylinder samt cross flow topstykke. Der er simpelt hen alt det fineste fra de mest moderne motorkon-



*Morgan med uafhængig hjulophængning*



*Hispano-Suiza med fartafhængig bremseservo*

struktioner, og det var endda ikke sidste skrig dengang. Bugatti 1912 kunne prale af de samme avancerede løsninger. Den kan også ses på Sommers museum.

Skivebremsen har også en længere historie end de fleste forestiller sig. Volvo indførte den på

Tekst: Hans Uffe Cristensen  
Fotos: Bent K. Rasmussen  
(eftertryk ikke tilladt)«

## Bladets og klubbens udvikling

# JUBILÆUM

Af Claus W. Levinsen redaktør

**Bladet fylder rundt, så lad os skåle, kaste et blik tilbage og fundere lidt over klubbens og bladets udvikling.**

At følge tråden helt tilbage er svært, for bladet har haft mange navne. Men jeres ydmyge redaktør har siddet ved skrivemaskinen i alle årene, så jeg har et vist overblik bagud (det er mest fremad det kniber...). Tro mig: Selv om bladet langt fra er perfekt i dag, så har det været endnu værre dengang det hele begyndte.

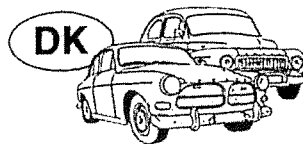
Dansk Volvo Klub har rod i Volvo Veteranerne, som i begyndelsen hed Dansk Volvo PV/Amazon Klub Danmark, der atter har sine rødder i Volvo 1800 Klub Danmark.

1800 klubben blev stiftet i 1981, og det første nummer blev til med rystende hånd og en gammel skrivemaskine. Tonen i bladet var sådan, at mange benyttede det til lokumslæsning. I begyndelsen rangerede det på linie med Anders And, men der blev strammet op, og snart fik jeg tilnavnet "den lille radaktør med den spidse pen".

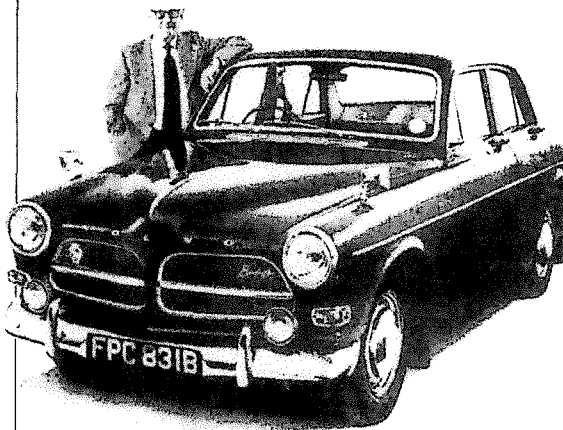
På Amaillegade i København holdt en hvid P1800 fra 1961 til. Dens ejer, Busen, satte hurtigt præg

på bladets grafik og tegnede logoet med de to 1800'er.

I 1986 havde 3 af stifterne, Ulrik



NR. 1 JUNI 1986 1. ÅRG.



**VOLVO PV/AMAZON KLUB DANMARK**

Lauridsen, Søren Rønn og undertegnede udskiftet 1800'erne med Amazoner – en nødvendig konsekvens af at man stifter familie. Så vi sivede i god orden ud af 1800 klubben og lagde grunden til en dansk storklub for Volvo ejere. Der var dengang registreret over 15.000 Amazoner, så målgruppen var ganske stor.

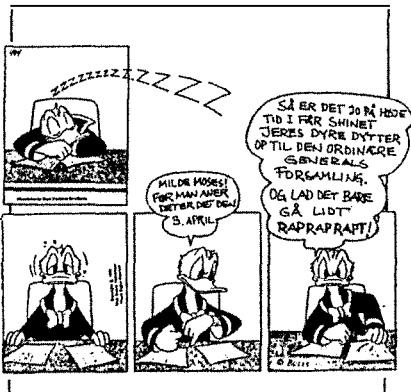
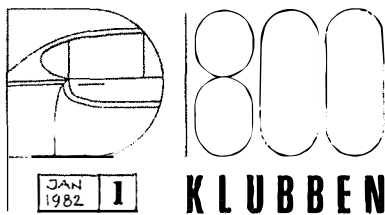
Da vi havde erfaret hvor sårbar en traditionel forening kan være, blev det besluttet at lade storklubben registrere som et firma. Ideen var, at der til en så stor klub bør være en lønnet administration, så der kan stilles håndfaste krav til dens præstationer.

Søren Rønn tog slæbet som formand i begyndelsen, men valgte det fra efter få år. Jeg fortsatte på deltid, men som klubben voksede, blev det et fuldtidsjob fra 1992.

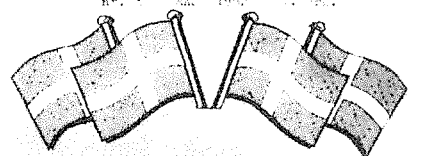
Bladets forside havde gennem peri-

oden mange ansigter, som det ses på aftrykkene af de gamle forsider. Grafiker og Volvo entusiasten, Michael Julin, fik på et tidspunkt sat styr på grafikken, tegnede et nyt logo og fandt på navnet: Volvo Veteranerne. Fra nr. 15 til nr. 21 gik der koks i nummerringen. I stedet for en fortløbende nummerering, kom bladene som 15a, 15b og 15c og videre i den dur. Baggrunden for denne sære form for nummerering fortaber sig i det uvisse. Hvorom alt er satte postvæsenet en stopper for det. Reelt betyder dette, at der er udkommet langt flere blade end 50, og at dette jubilæum på en måde er fusk, men sådan en teknisk detalje lader vi os ikke gå på af. Lad os fejre alligevel!

Det var meget givende at være fuldtids administrator og tale med glade Volvo kørere hele dagen og den halve nat. Men privat-økonomisk var det en katastrofe. Fra et vellønnet programmørjob gik jeg til noget, der lå under en minimumsløn. Det er noget banken ikke ser med milde øjne på, så i 1994 måtte jeg atter gå på deltid, og omfattende vedtægtsændringer blev indført med det formål, at få en admi-



PI800 KLUB DANMARK - STIFTET 21. 11. 81



**VOLVO 1800 KLUB**

DK  10 

Medlemsblad for  
VOLVO KLUBBEN  
1958-1998  
1. udgave  
1. udgave  
1. udgave  
1. udgave

Nummer 15  
Oktober 1999  
4. årtang

Juni 1998  
1. årgang

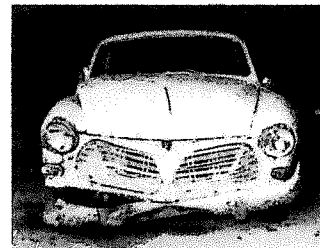


**VOLVO VETERANEN**

**VOLVO VETERANEN**

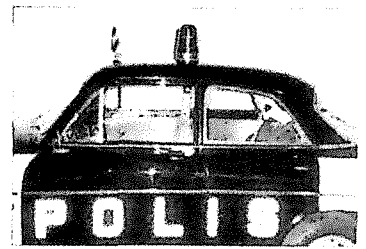


*Quittet nyt*



Altid god for et smil - smukt udsyn - 70, 40 og 20 km/h.

De bliver smukkere **Volvo** med årene



De bliver smukkere **Volvo** med årene

nistrativt bredere base.

Netop da var et meget aktivt medlem, Finn Påske, trådt til med fynd og klem, så klubben fik ny luft og nåede op på næsten 3.000 medlemmer. Desværre måtte der allerede året senere i 1995 sættes et revisionsfirma på for at udrede en række alvorlige regnskabsmæssige forhold. Finn Påske måtte som en konsekvens heraf forlade klubben – og mange af vore medlemmer oplevede i den følgende tid at de blev kontaktet af Finn Påske, som ville hverve dem til sin nye forening, Volvo Entusiasterne. Mange troede, at vi havde solgt ud af medlemsregistret, men det var ingenlunde tilfældet. Finn Påske har efterfølgende måttet forlade Volvo Entusiasterne på dramatisk vis, og den forening ser nu ud til at være kommet ind i en god gænge.

Belært af erfaringerne – både inden for vor egen klub og især fra deltagelse i andre traditionelt organiserede foreninger – blev vore vedtægter siden udviklet til det de er i dag. Formålet var at skabe en stabil og levedygtig forening, som er styret på demokratisk vis. Ikke af en tilfældig lille gruppe, som møder op på en traditionel generalforsamling, men af samtlige medlemmer via skriftlig afstemning.

Den øverste myndighed i Dansk Volvo Klub er således den samlede medlemsskare, som vælger et repræsentantskab på 11 personer. Dette repræsentantskab udpeger bestyrelsen, og har tilsynet med den. Med denne form for total-demokrati er det umuligt at kuppe foreningen, og den bliver mindre afhængig af enkeltpersoner og deres svingende engagement.

Denne organisationsform har vist sig både at være en styrke og en ulempe. Styrken er stabilitet og kontrol med tingene. Ulempen er at vi er

“anderledes” i de andre Volvo klubbers øjne. De har på det sidste indvilget i at sidde til bords med os, når aktiviteter planlægges og erfaringer udveksles, men stiller bl.a. som betingelse, at vi afskaffer vort repræsentantskab, afskaffer vore skriftlige afstemninger og at vi udleverer vort medlemsregister. Det siddende repræsentantskab har behandlet spørgsmålet, og mener at alle Volvo ejere bør kunne mødes og snakke sammen om emner af fælles interesse uden at stille urimelige krav og uden at diktere hvorledes de skal organisere sig. Foreningslivet er frit i Danmark, og enhver forening, hvor medlemskabet er en frivillig sag, har lov til at indrette sig som den har lyst. Vi er blevet anklaget for at gå stille med vore regnskabstal. Den kritik tager vi til os. Bilagsmapper og regnskabsbøger er principielt åbne, og årsregnskaber vil fremover blive trykt i bladet.

År 2000 blev året, hvor Dansk Volvo Klub konsoliderede sig og fik fejlet spindelvævet ud i krogene. På et møde i januar 2000 mente den dengang tiltrædende formand og kasserer ganske vist, at det ikke var forsøget værd at puste nyt liv i foreningen. De trak sig og overlod scenen til det nuværende repræsentantskab, som følte det var en destruktiv hensigt at lægge for dagen fra de, som frem for alle burde fokusere på klubbens positive muligheder.

Efter en forsigtig start på året uden de store tiltag trådte Arne Christensen til i sommers som ny formand. Hans smittende humør og store energi var lige hvad der skulle til. Et af resultaterne af årets dispositioner er det blad du sidder med i hænderne netop nu. Produktionen er lagt i andre og mere faste rammer. Det krævede et vist forarbejde, men resultatet har været værd at vente på. Ansvaret for produktionen er nu lagt

i hænderne på Toptryk, som har udlitteret layout og opsætning til Form & Grafik. Layoutet er nyt, der er flere farvesider, formatet er det store A4 hver gang, og det udkommer nu til tiden en gang i kvartalet.

Den gamle redaktør kan herefter koncentrere sig om én ting: At skabe indholdet til et spændende og alsidigt blad, som informerer lige godt om nye og gamle Volvo modeller. Med en passende andel af annoncer fra relevante firmaer vil sidetallet kunne øges på sigt. Det giver plads til flere kig ind i medlemmernes garager og værksteder, så der også kan komme mere liv, gejst og klubliv ind i bladets spalter.

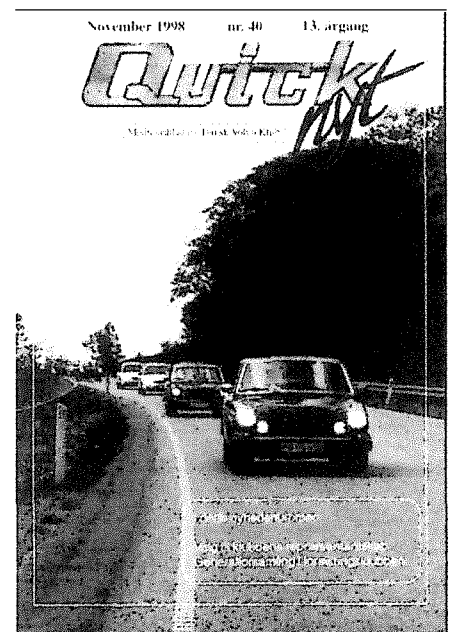
Er der emner, som du ønsker behandlet mere grundigt her i bladet, er du velkommen til at benytte kupon-siden eller sende et brev med dit forslag. Alle ønsker vil blive overvejet - og så vidt muligt efterkommet.

Næste nummer udkommer i februar 2001. Det bliver lige noget for dig, hvis du husker at benytte dig af din medbestemmelse.

November 1998 nr. 40 13. årgang

*Quittet nyt*

Medlemsblad for Dansk Volvo Klub



Årshjælper 1998  
Vejledning til den nye repræsentantskab  
Sikkerhedsrådets beredningsplan

Modelnyt

# VOLVO S60

*Nu står den klar hos forhandlerne*

**I begyndelsen af november præsenterede de danske Volvoforhandlere den nye, sporty Volvo S60, der havde verdenspremiere i Stockholm i begyndelsen af august.**

Den 8. august havde Volvo verdenspremiere på sin nye sporty sedan - Volvo S60. Og den er nu fremme hos de danske Volvo-forhandlere, klar til test.

Udefra minder den nye Volvo S60 meget om en coupe, men indvendigt har den pladsforhold som i en sedan. Det ses tydeligt, at designerens opgave har været at skabe en sportslig sedan. Og det anes, at Volvo C70 Coupe har været inspirationen bag den udprægede sportslige karakter, men formen med de fire døre er helt ny.

Akselafstanden på 272 cm - kortere end Volvo S80 og V70, men fem cm længere end den gamle Volvo S70 - kombineret med det korte udhæng for- og bagtil giver bilen en meget effektiv vægtfordeling. Kørestillingen og den korte front bidrager desuden til at gøre den lettere at styre - også i kurver og skarpe sving. Og førerpladsen er indrettet, så den giver maksimal køreglæde og kontrol.

Motorerne er selvsagt også af stor betydning for køreoplevelsen. Motorprogrammet til Volvo S60 består udelukkende af femcylindrede benzinmotorer, hvoraf to er turbomotorer, og man kan vælge ydelser mellem 140 hk og 250 hk.

En bred sporvidde (Volvo S60 har



klassens bredeste sporvidde), en effektiv vægtfordeling, et hurtigt styretøj og en velafstemt undervogn giver en fornem kombination af køreglæde og sikkerhed.

Aktiv sikkerhed på højt niveau skaber bedre bilister, fordi bilen giver dem bedre muligheder for at klare en kritisk situation. Volvo S60 er en underholdende bil at køre, som man samtidig kan stole på i enhver situation. Samtidig finder man inde i kabinen det mest avancerede sikkerhedsudstyr, som for eksempel sikkerhedsseler med seleforstrammere og kraftbegrænsere (før), Volvo's nye to-trins airbag, Inflatable Curtains og WHIPS-sæder, der beskytter mod piskesmæld ved påkørsel bagfra.

Kilde: Volvo

**Bjarne Vestergaard fra Volvo i Helsingør, som her ses med vor formand, Arne Christensen, er netop vendt hjem fra Schweiz, hvor Volvo præsenterede den nye S60 for de danske forhandlere.**

Her kunne de boltre sig på store motorveje og små snoede bjergveje og sammenligne S60 med konkurrerende modeller fra Audi, Mercedes og BMW. Spørger man til deres indtryk, får man nogle overraskende ligefremme og klare svar. Afhængig af temperament og personlig stil udpeger nogle Mercedes som den bedste bil, andre BMW. Generelt er man dog enig om, at Volvo er det mærke, som bedst forener det bedste fra alle de andre i én og samme bil.

Audi falder igennem. BMW er underholdende, men trættende i længden. Mercedes brillerer, men til en meget høj pris. Volvo kan det hele, ser godt ud, og fås til en konkurrencedygtig pris.

Bjarne Vestergaard kan med tilfredshed tilføje, at i et år med et kraftigt dalende bilsalg, er Volvo et ud af kun tre mærker, som ikke har taget et dyk. Der er næppe nogen tvivl om, at Volvo igen har lagt sig i overhalingssbanen.

-Red.





# Paris Motor Show 2000 VOLVO PCC



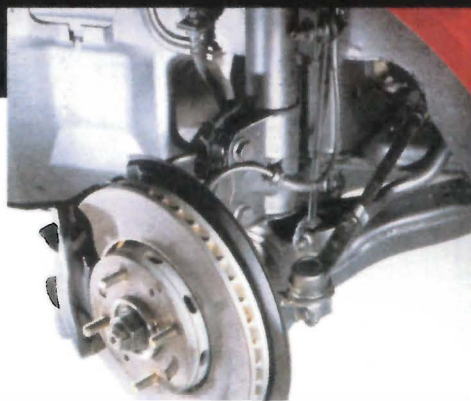
## Performance Concept Car med over 300 hk

**Et blåt Lyn fra Volvo Car Corporation havde sin debut på Paris Motor Show 2000.**

Med et af verdens mest avancerede chassis'er, der kan reguleres kontinuerligt, et firehjulstræk med elektronisk styring og en motor på 300 hk er Volvo Performance Concept Car et eksempel på, hvordan en fremtidig sportsversion af Volvo S60 kunne komme til at se ud.

Volvo Performance Concept Car, der havde premiere i Paris i oktober, er et såkaldt konceptstudie, som er med til at kortlægge de tekniske løsninger og det design, som eventuelt kunne indgå i en fremtidig sportsversion af Volvo S60. »Designmæssigt har vi prøvet på at give en forsmag på, hvordan en fremtidig sportsvogn med toppræstationer fra Volvo kunne komme til at se ud,« fortæller Peter Horbury, designchef hos Volvo Cars.

Bilen er lakeret i laserblå metal, en eksklusiv farve med særlig effekt, hvor farvetonen skifter af hængig af lyset. Volvo Performance Concept Car er udstyret med en markant frontspoiler med to ekstra luftindtag til køleren og de forreste bremses. Den bageste kofanger giver plads til dobbelte, rektangulære udstødningsrør, som ligeledes markerer den sportslige fremtoning. Hjulene stammer fra racerbanerne - 19« BBS-fælge i magnesium kendes fra Volvo S40 Racing i BTCC.



*Nyt elektronisk styret firehjulstræk og en computerstyret undervogn holder de mange hestekræfter godt på vejen.*

Under motorhjelmene ligger Volvo Cars femcylindrede motor på 2.435 ccm, men her med en ydelse på 300 hk og 400 Nm og kombineret med Volvo's egen kompakte, fireakslede, manuelle gearkasse med seks gear.

Det mest interessante ved Volvo Performance Concept Car kan slet ikke ses udefra: den har nemlig en meget avanceret, computerstyret undervogn, der kontinuerligt regulerer undervognen efter køreforhold og -stil. Det specielle ved Four-C (Continuously Controlled Chassis Concept), som systemet kaldes, er, at en mikroprocessor 500 gange i sekundet indsamler information om, hvordan bilen bevæger sig, og herefter tilpasses støddæmpernes funktion. Føreren kan ved hjælp af en knap på instrumentpanelet vælge mellem tre chassisprogrammer: Komfort, Sport og Avanceret Sport.



Bilen er samtidig udstyret med et nyt, elektronisk styret firehjulstræk, AWD, der er udviklet i samarbejde med den svenske specialist, Haldex. AWD-systemet er tilsluttet bilens Multiplex-system, således at det kan kommunikere med bilens øvrige systemer, og dermed hele tiden kan tilpasse firehjulstrækket efter kørselsforholdene.

»Her anvender vi ikke firehjulstrækket i første række til at komme frem, men til at skabe den bedste vejbeliggenhed og -stabilitet,« siger Hans Nilsson, projektleder for Volvo Performance Concept Car. »Det arbejde, vi har lagt i udviklingen af Volvo Performance Concept Car, gør det lettere, når vi skal vælge, hvilken retning, vi ønsker at bevæge os i, hvis vi skal udvikle en sportsmodel med toppræstationer.«

# VOLVO S/V40

*Kvaliteten er strammet op*

**Volvo's S/V40 serie har aldrig været kritiseret for sit udseende. Derimod har serien fået ry for ikke helt at leve op til de øvrige Volvo modelleres kvalitetsniveau. Et tysk motorblad gik endda så vidt som til at påstå, at modellen er sendt på markedet et år inden den reelt var færdigudviklet. Med andre ord, at man overlod den endelige test til køberne.**

At der nok er et gran af sandhed i påstanden, vidner flere kritiske danske avisartikler om. Artikler, hvor kunder med et stort kørselsbehov har opgivet modellen som jobbil, og artikler omhandlende kronisk knirkende fortøj. Man kan ikke undgå at lade tankerne strejfe tilbage til Volvo 44 og de første Volvo 343 årgange, hvor Volvo reelt overtog de sidste modeller fra DAF og solgte dem som Volvo'er. De levede langt fra op til Volvo standarden, men det kom de til, som tiden gik.

Volvo har altid arbejdet seriøst og struktureret med at forædle sine produkter. 240 serien er et andet godt eksempel på en traditionel Volvo, som fulgte pænt med skiftende tiders øgede krav, og nu er turen kommet til S/V40 serien, som netop er pudset godt og grundigt af. I det følgende kan du læse hvordan Politikens skribent, Leif Jonasson, oplevede den nye udgave af den lille Volvo.

Prisen for den afprøvede S40 1,8 er 290.000 kr incl. fuldt udstyr med el-vinduer overalt og aircondition.

Red.



## Test af Leif Jonassen.

**Volvo S40 og den tilsvarende stationcarudgave V40 er Volvos bud på en 'lille' bil. Med priser fra en kvart million og opefter og en placering i den øvre del af mellemklassen skal denne betegnelse dog tages med forbehold. Volvo laver nu en gang ikke rigtig små biler. Juniormodellen er efter fire år nu kommet på gaden i en faceliftet version, kaldet 'Phase II'.**

### Kabine og indretning:

Ansigtsløftningen har inde i bilen betydet en hel del småændringer af såvel praktisk som (mest) kosmetisk natur. Instrumenterne er blevet tydeligere at aflæse, mange betjeningslementer er skiftet ud, så de nu i højere grad ligner de tilsvarende knapper i de større Volvo'er. Nogle praktiske småtingsrum er blevet tilføjet og i det hele taget vil ejere af en 'gammel' S40 næppe finde anledning til at klage over forandringerne, som generelt fryder. Hvis man ellers får øje på dem.

Sædernes konstruktion er strammet op, så der nu ydes en fastere side-støtte, ligesom højdereguleringen af førersædet er enklere at betjene. Generelt sidder man fortræffeligt i Volvo'en, både foran og bagved. På bagsædet er der benplads og hovedhøjde også til fuldvoksne passagerer.

### Sikkerhedsudstyr:

I sin 'gamle' skikkelse opnåede S40/V40 som den eneste i sin klasse topkarakter i den toneangivende Euro NCAP crashtest. Nu er det i forvejen fine sikkerhedsudstyr blevet suppleret med Volvos 'oppustelige gardiner' - en supplerende airbag i hovedhøjde til både for- og bagsædepassagerer. Desuden er Volvos to-trins airbags standard. Seler og nakkestøtter på alle pladser er en selvfølge. Dermed har vi svært ved at finde kritiske bemærkninger, idet S40 uden omsvøb må betegnes som en perfekt udstyret bil på sikkerhedsområdet.

### Motor og gearkasse:

Om det er bilens tyngde, motorens svaghed eller en kombination af begge dele lader sig ikke afgøre definitivt, men under alle omstændigheder er vores prøvebils 1,8 liters benzinmotor ikke nogen decideret kraftkarl, selvom accelerationen på papiret er blandt

klassens bedre. Vi har dog oplevet bedre trækraft fra køretøjer med samme motorstørrelse.

Tilmed er Volvo'en ikke noget for sarte ører, og støjen fra især motor og dæk nærmest generende, hvis man sammenligner med de store Volvoer S60 og S80. Forbruget er relativt højt og bilen placeres af Færdselsstyrelsen i energiklasse E på en skala fra A til G. Gearkassen er et herligt stykke mekanisk præcisionsarbejde med korte og smidige skift.

### Køreegenskaber:

Mest bemærkelsesværdigt har Volvo i denne anden udgave af S40 fået forbedret styretøj og forhjulsophæng markant. Den oprindelige model ligger lidt usikkert i sporet og reagerer for nervøst på små ratbevægelser, men den svaghed har de svenske ingeniører fået bugt med. Det er blandt andet sket med en bredere sporvidde og en hastighedsreguleret servostyring. Krængningen er minimal og bilens adfærd i kurver generelt forudsigelig og sikker, men man behøver ikke at vælge Volvos sportspakke for at finde affjedringen lige lovlig hård.

### Konklusion:

Prisen for at eje en Volvo er ganske høj. Teknisk og udstyrmæssigt vil adskillige konkurrenter i klassen være billigere at købe og billigere at køre uden at byde på de store afsavn med hensyn til køreglæde og -komfort. Det overordnede indtryk er dog, at den faceliftede 40-serie lige nøjagtig har fået bugt med den oprindelige models svagheder og dermed lader den lille Volvo finde sin plads som et ægte barn af den fornemme svenske familie.

Af Leif Jonassen  
(eftertryk ikke tilladt)«



# KUPON SIDEN

Udfyld kuponen og send den til Dansk Volvo Klub

## Afstemning i forbindelse med forslag til vedtægtsændringer

Jeg har læst forslaget i Quick Nyt 50 og stemmer:

for forslaget       imod forslaget

## Annoncer

Optag følgende annoncetekst under Køb & Salg på klubbens hjemmeside og i Quick Nyt:

købes       sælges

Annoncetekst

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## Anbefaling

Jeg anbefaler følgende værksted: \_\_\_\_\_

Begrundelse: \_\_\_\_\_

## FALCK vejhjælpsassistance

- Jeg er interesseret i at klubben tilbyder Falck vejhjælpsassistance med rabat
- Jeg abonnerer allerede på Falck       Jeg abonnerer på Dansk Autohjælp
- Jeg har abonnement gennem FDM       Jeg abonnerer gennem mit forsikringselskab:
- Jeg har intet abonnement i dag \_\_\_\_\_

## Klub aktiviteter

Hold mig underrettet om

- næste fabriksbesøg i Göteborg       næste rundvisning på Sommers museum.

Jeg er interesseret i

- at deltage i bestyrelsesarbejdet.       at deltage i web udvalgets arbejde
- at deltage i træf udvalgets arbejde       at deltage i teknik udvalget
- Jeg har en ide til et klub arrangement – kontakt mig.

## Indsendt af:

Navn \_\_\_\_\_ Medlemsnummer \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ Postnr. \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_

Tlf. \_\_\_\_\_ Mobil \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

# Læsernes markedsplads

**Annoncer, som sendes til klubben, publiceres først på klubbens hjemmeside, og derefter tilligemed i Quick Nyt. De følgende annoncer har således været vist på nettet.**

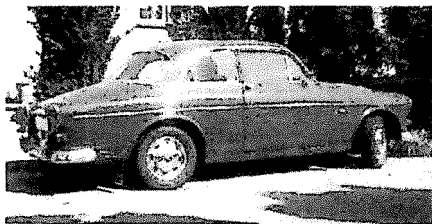
De ældste siden 19. juli, de nyeste siden 15. november. Når du læser dem vil du se de nyeste først og de ældste sidst. Annoncering i Quick Nyt er gratis for private, hvis teksten begrænses til 25 ord. Benyt kuponen i bladet eller på [www.volvoklubben.dk](http://www.volvoklubben.dk) Større tekster faktureres med 25 kr pr. 25 ord, hvor de første 25 dog er gratis. Billeder i sort/hvid kan optages for 50 kr pr. billede. I salgsgalleriet (på hjemmesiden kaldet Super Web annoncer) som er fremhævede annoncer med flere billeder og link fra hjemmesidens forside, gælder særlige regler, som er forklaret på hjemmesiden. Klubben påtager sig intet ansvar i forbindelse med annoncering. Firma annoncer optages mod betaling – rekvirer prisliste.

## Salgsgalleriet



**Volvo Amazon, årg. 1958 sælges**

Denne perle af en Amazon B16 med 4 gear fra februar 1958 med det lave chassissnr.: 7073 og en speedometer garanti på kun 26.500 km. - kan blive din. Bilen har kun haft 2 tidligere ejere. Logbog medfølger. Siden 1987 har bilen stået opmagasineret og adskilt. I 1999 blev den nylakeret i original farve rød/hvid. Der er tale om en helt rustfri bil uden skader. Motorhjul og bagklap er blevet monteret. Alle dele findes og medfølger. Fronten stammer fra en B18 model. Kontakt Peter Anthony Berlac fra København på E-mail [peterberlac@dadnet.dk](mailto:peterberlac@dadnet.dk) eller [berlac@hotmail.com](mailto:berlac@hotmail.com)



**Volvo Amazon, årg. 1964 sælges**

**Dejlig Amazon** fra 1964. B18 motor med 4 gear. Mekanisk god stand, men har brug for lidt omsorg. Synet i juni måned uden anmærkninger. Pris 7.000 kr eller bud.

Kontakt Johan Fristam fra Farum på tlf 44 99 04 66 eller E-mail [johan.fristam@get2net.dk](mailto:johan.fristam@get2net.dk)

## Købes

### Laplænder - Valp

Er der nogen der ved hvor der er en »Laplænder« til salg her i landet? Eller kan henvise til nogen i Sverige? Arne Lind, 5610 Assens  
Tlf: 64 74 11 00

E-mail: [stimosen@12mail.dk](mailto:stimosen@12mail.dk)

**Volvo selepude incl. rygstøtte, Skal være pæn**  
Kim Andersen, Kbh. S  
Tlf: 28 12 21 91  
E-mail: [kim@p.andersen.as](mailto:kim@p.andersen.as)

### Volvo Joker

Jeg leder efter en Joker som i sin tid blev bygget af Volvo Sommer.  
Kurt Carlson  
E-mail [kurt@cavist.com](mailto:kurt@cavist.com)

### Brochurer om Volvo 850

Skulle nogen ligge inde med nogle brochurer om Volvo 850, er jeg meget interesseret i at købe. (helst 1994 og op.)  
Leslie Holm, København  
Tlf 35 38 38 94  
E-mail [leslies@worldonline.dk](mailto:leslies@worldonline.dk)

### Alufælg

Gamle/grimme 6½«, 7«, 8«. \* 15 også enkelt stk.  
Skal anvendes til Volvo 240 auto/rallycross.  
Peder T. Jensen, Viborg  
Tlf 86 64 71 13 eller 40 19 71 13

### Grillgaller til Volvo P 1800, årg. 1965-69

Jag leta efter ett grillgaller till en Volvo P 1800 årsmodell 65-69.  
Hör gärna av er till mig på mail eller telefon.  
Anders Borgelius, Malmö/Sverige  
Tlf 0046 40 47 01 44  
E-mail [borgelius@telia.com](mailto:borgelius@telia.com)

### Til PV544 Sport, årg. 1966.

Komplet indtræk og sæder i sort plast og mørkegrå stof.  
Kun perfekt stand er af interesse.  
Lars Anker Petersen, Wien  
Tlf +43 66 44 02 20 04  
E-mail [lap17@dcx.com](mailto:lap17@dcx.com)

### Amazon Hgv. B20-model

Skal være billig, stand absolut underordnet.  
G. Blomquist, København  
Tlf 35 39 10 64  
E-mail [blom@dr.dk](mailto:blom@dr.dk)

### Sidespejl, Lucas

Jeg søger 1 rundt Lucas sidespejl kompl. til en Volvo PV444  
J. Funch Jensen, Slagelse  
Tlf 58 50 60 85

### Amazon dele

Jeg mangler ankerplader for h/v. Styrearm venstre, skærmkanter bag højre.  
Støddæmper bag h/v, enkeltkreds bremseforstærker (montage på skærm), generator.  
Troels Richter, Århus  
Tlf 22 62 48 82  
E-mail [troels@softhome.net](mailto:troels@softhome.net)

### Til Volvo Amazon hgv. Årg. 1963

Begge bagskærme, begge nederste bagerste indvendige bagruderammer, bunden under bagsædet, begge bagerste hjulkasser. Et helt karosseri har også interesse, bare bagenden er ok. Send venligst ca. pris.  
Thomas Olesen, Esbjerg  
Tlf 75 12 58 65  
E-mail [jordt-Olesen@mail.tele.dk](mailto:jordt-Olesen@mail.tele.dk)

### Volvo 245

Årg. 1984 - 88. M. træk. Pris ca. 15 - 20.000 kr. Helst nysynet.  
Jens K. Jørgensen, Haslev  
Tlf 56 38 02 91

### Til Volvo Amazon

Jeg mangler ankerplader for h/v, styrearm v, skærmkanter bag h/v.  
Troels Richter, Århus  
Tlf 22 62 18 82  
E-mail [troels@softhome.net](mailto:troels@softhome.net)

### Volvo Amazon, årg. 1968-1970

Helst B20B. Pris max 10.000 kr.  
Troels Richter, Tilst  
Tlf 22 62 18 82  
E-mail: [troels@softhome.net](mailto:troels@softhome.net)

### 5½ tomme stål fælg til Volvo Amazon

Maria Zacho, Føllenslev  
Tlf 59 29 00 77  
E-mail [follenslev@mail.tele.dk](mailto:follenslev@mail.tele.dk)

### Rat til Volvo Amazon, årg. 1964

Erik Belsø, Herlev  
Tlf 21 46 72 30  
E-mail [eb@execon.dk](mailto:eb@execon.dk)

### Volvo 142 GL (E), årg. 1971

Kun en bil i original stand har interesse.  
Evt. bytte med PV544 A i brugsstand.  
Pär Danielsson, Växjö, Sverige  
Tlf +46 49 53 11 66  
E-mail [slagdala@telia.com](mailto:slagdala@telia.com)

### Takthjul (det store) i stål fra B20/B30

Må meget gerne være slidt eller defekt. Skal bruges til forsøg.  
Peter à Porta, Holstebro  
Tlf 97 40 11 45  
E-mail [PAP@banq-olufsen.dk](mailto:PAP@banq-olufsen.dk)

### Volvo 740GL Hgv. årg. 1988 som model scala 1:24 el. 1:18.

Også andre modelbiler dog KUN Volvoer  
Brian Conradsen  
Tlf 26 59 76 76  
E-mail [volvo740@12move.dk](mailto:volvo740@12move.dk)

### B16 motor til Volvo PV444

I god og køreklar stand købes.  
Helst Midtjylland.  
Johnny Højgaard Jensen  
Tlf 86 94 11 26

### Front blinklys til Volvo PV544, årg. 1959

Jeg mangler to front-blinklys (gummi-huset + farning + hvidt glas) til min PV. Jeg søger også væksteds-håndbog (gerne org.).  
Thomas Pearman, København  
Tlf 33 16 08 81 Bedst efter 18.  
E-mail [volvo544@wanadoo.dk](mailto:volvo544@wanadoo.dk)

### Volvo Amazon eller 164E

Minimum 6 mdr. til syn. Haves: BMW 316, årg. 1986  
Brian Nikolajsen, Thyholm  
Tlf 40 63 21 91  
E-mail [brian\\_nikolajsen@hotmail.dk](mailto:brian_nikolajsen@hotmail.dk)

### Til Volvo 164E

A/C-pakninger og 2 tågelygter, skal være OK.  
René Leth  
Tlf 86 94 29 24

### Ekstra børnesæde til 245 samt original radio til Amazon, årg. 1967

Bo Persson, Vanløse  
Tlf 38 87 43 04  
E-mail [bpe@email.dk](mailto:bpe@email.dk)

### Modelbil: Volvo 745

Alle størrelser har interesse  
Brian Conradsen, Hvidovre  
Tlf 36 77 29 02  
E-mail [volvo740@12move.dk](mailto:volvo740@12move.dk)

## Biler sælges

### Volvo P210 Duett, årgang 1965

Restaureringsprojekt. Trænger til en god hånd. Chassisnr.76175. Motornr. 273646.  
Motor + gearkasse + kobling er ok. Giv er bud.  
Henrik Sten Jensen, Odense  
Tlf: 66 18 32 39  
E-mail: [henrik.s.jensen@post.tele.dk](mailto:henrik.s.jensen@post.tele.dk)

**Volvo Amazon 122 S, årgang 1964**

2 ejere - fuld historie. Fuld kasko uden selvrisiko pt. 958 kr. om året. 1/4 vægtafgift. Næste syn 7/2001. Restaureret fra A-Z. Perfekt mekanisk stand. Stort Golde foldetag. Frisk B 20 motor med lavt kilometertal. 2 SU karburatorer. K-knast og bananmanifold. 2« Simon udstødning. 3 sæt hjul. Claus Geitner-Andersen, Charlottenlund Tlf: 39 90 11 09 E-mail: [cga@post11.tele.dk](mailto:cga@post11.tele.dk)

**Volvo P1800, årgang 1965**

Renoveret 1999. Totalt adskilt, nye skærme, komplette vanger - Har fået hele turen. Sælges for 75.000 kr. Jeg har mistet interessen og har brug for gul-pladebil. Jan Voss, 4600 Køge Tlf: 22 55 18 00 E-mail: [sajavoss@12move.dk](mailto:sajavoss@12move.dk)

**Volvo 144, årgang 1971**

Hvid. Meget velholdt, een ejer, garagebil, sorte nummerplader, 190.000 km. Nyistandsat. Pris ide 23.000 kr. Laurita Jørgensen, Kolding Tlf: 75 52 47 85

**Volvo 245 van, årgang 1986**

Synet 02/2000, tandrem skiftet, ny udstødning, svingbart træk. Sælges uden garanti for evt. fejl og mangler. Fast pris 21.000 kr. Kim Andersen, Kbh. S. Tlf: 28 12 21 91 E-mail: [kim@p.andersen.as](mailto:kim@p.andersen.as)

**Volvo P210 pickup, årg. 1966 (afbildet i QN50)**

Synet 9/00. musegrå, kofanger i rustfri stål, kører godt. Pris ide 40.000 kr. evt. bytte med flot Volvo 240/245. Erik Zøllner Tlf 47 74 74 02

**Volvo 245 van, årg. 1986**

Synet 6/00, nedvejet til 1.975 kg, moms betalt. Årlig vægtafgift 1.660 kr. Kørt 175.000 km. Pris 26.000 kr. Birger Mortensen Tlf 48 79 10 30

**Volvo PV544, årg. 1962**

Sælges grundet flytning. Meget flot, synet okt. 1999, kører perfekt, ingen rust! Pris 29.000 kr. (bilen kan ses i Stenløse) Mads Green, Horten - Norge Tlf 0047 41 47 93 60 E-mail [amvmeg@start.no](mailto:amvmeg@start.no)

**Amazon, årg. 1964**

B1 8. 2 dørs. 4-gear. Blå med rødt indtræk. Kører godt. God stand. Synet 06-2000 uden anmærkninger. Pris 7.000 kr. el. bud. Se billeder i Super web annoncen Johan Fristam, Farum Tlf 44 99 04 66 E-mail [fristam@hotmail.com](mailto:fristam@hotmail.com)

**Volvo Amazon, årg. 1968**

I god sikkerhedsmæssig stand. Kun een ejer. Meget velholdt. Synet foråret 1999. Pris 20.000 kr. Frantz Hansen, Højbjerg Tlf 86 11 99 06

**Volvo Amazon, årg. 1968**

B20. Nysynet. Elefantgrå, velholdt. Gennemrenoveret og lakeret i 1992. 3 ejere, løbende vedligehold, mange nye dele, kører og starter upåklageligt. Rasmus Grauenkjer, Odense C Tlf 65 91 44 30 E-mail [racekat@klog.dk](mailto:racekat@klog.dk)

**Volvo 240 DL, årg. 1983**

Metallblå, 198.500 km. Pava, alu, c.lås læderrat mm. Send mail for flere info + billede. Pris 17.000 kr. evt. nysynet til 19.900 kr. Poul Tvilum, Tranbjerg Tlf 86 29 39 07 E-mail [tvilau@post.tele.dk](mailto:tvilau@post.tele.dk)

**Volvo 760 GLE, årg. 1989**

Motor kørt 198.000 Km. Aircon. Startspærre, 4 Nye fælge og Dæk medfølger. Pris ide 75.000 Kr. Claus Ravn, 7000 Fredericia Tlf 75 94 35 35 E-mail [vonne@post6.tele.dk](mailto:vonne@post6.tele.dk)

**Volvo P210 Duett, årg. 1965**

Restaureringsprojekt. Trænger til en god hånd. Chassisnr.76175. Motornr. 273646. Giv et bud. Henrik Sten Jensen Tlf 66 18 3 239 E-mail [henrik.s.jensen@post.tele.dk](mailto:henrik.s.jensen@post.tele.dk)

**Volvo 164, årg. 1973**

B30E motor sælges til højest bydende. Bilen er delvist adskilt, kan køre. Mange ekstra dele. Bytte med 544/142 dele René Chetronoch, Nyborg Tlf 65 31 83 12 E-mail [rcbio@mail.tele.dk](mailto:rcbio@mail.tele.dk)

**Volvo 245 van, årg. 1983**

B23A. På plader men skal synes til foråret. Ofret ca. 18.000 kr. ved sidste syn bl.a. servo. Vinter dæk på fælge. Bilen er brugt som vagt vogn og er indrettet derefter. Pris 10.000 kr. Børge Stavensø Jensen E-mail [b.s.@vip.cybercity.dk](mailto:b.s.@vip.cybercity.dk)

**Volvo Brage, årg. 1960**

Före detta brandbil. 29.000 km. Bensin. Hög/lågväxel. Kan maila foto. Pris: 22.500 Sek. Per Thyren, Linköping Tlf 0046-70 53 84 888 E-mail [per.thyren@mbox301.swipnet.se](mailto:per.thyren@mbox301.swipnet.se)

**Volvo Amazon 121 Quick, årg. 1967**

Kromlister ved vinduerne. Michael Hoff, Aalborg Tlf 98 11 47 18 E-mail [M.Hoff@privat.dk](mailto:M.Hoff@privat.dk)

**Volvo Amazon, årg. 1970**

Sorte plader, nye bremses, nye sommer/vinterdæk på fælge. Synet 05/99, kører dagligt. Pris 7.500 kr. Lars Graungaard, Vejle Tlf 76 41 05 65 E-mail [larsgraungaard@hotmail.com](mailto:larsgraungaard@hotmail.com)

**Volvo 142, årg. 1970**

Synet 9/2000, meget velholdt, originale sorte nr. plader. Pris ide 9.000 kr. Benjamin Hoffmann, Roskilde Tlf 26 96 93 70 E-mail [bdh@sol.dk](mailto:bdh@sol.dk)

**Volvo 144, årg. 1972**

Nysynet. Sjældnen model med original indsprøjtningmotor. Hverken pæn eller grim - men rimelig stand. Pris 10.500 kr. Preben Nygaard, København Tlf 22 43 06 61 E-mail [p.nygaard@email.dk](mailto:p.nygaard@email.dk)

**Volvo 164E, årg. 1974**

Et år til syn. motor 3,2L renoveret 1998. Sort læder interiør. Ny forrude. Mange reservedele haves. For/bagbro. Indsprøjtning dele. Komplet motor defekt. Nogen plade dele mm. Pris 9.500 kr. Stig Eklund, 4480 St. Fuglede Tlf 59 59 92 93

E-mail [stigeeklund@vip.cybercity.dk](mailto:stigeeklund@vip.cybercity.dk)

**Volvo PV444, årg. 1958**

Urestaureret/original pæn stand. Otto Kjærulff, Præstø Tlf 40 36 62 60

**Volvo 142, årg. 1972**

Blå. 112.000 km. Sorte plader. Flot original stand. Aldrig vinterkørt. Nysynet. Finn Petersen, 8310 Tranbjerg Tlf 86 29 02 58 E-mail [fipe@mail.tele.dk](mailto:fipe@mail.tele.dk)

**Volvo Amazon, årg. 1967**

Mange gode dele. Kræver istandsættelse. Arne Petersen Tlf 59 29 12 15

**Volvo Amazon, årg. 1968**

I god sikkerhedsmæssig stand. Kun een ejer. Meget velholdt. Synet foråret 1999. Pris 20.000 kr. Frantz Hansen, Højbjerg Tlf 86 11 99 06

**Volvo Amazon, årg. 1968**

Grøn. Sorte plader. Samme ejer siden 1969. Ombyttningsmotor fra 1994, har kørt 70.000 km. Sidst synet i 1998. Meget fin stand. Evald Laursen, Nordborg Tlf 74 49 07 83

**Volvo Amazon, årg. 1969**

210.000 km. Sorte plader. Noget rust. En bil til gør-det-selv-manden. Bodil Stengaard, Videbæk Tlf 97 17 35 83

**Volvo Amazon, årg. 1970**

Rød. Fin motor. 2 x 4 næsten nye dæk. Vinter dæk kun brugt en gang til Sverige. M. plader. Ikke godkendt ved periodisk syn. Synsrapport findes. Pris 4.000 kr. Står i Brøndby. Tlf 20 93 81 84

**Volvo 142, årg. 1973**

Regulær pæn kører fint. Nysynet pris højeste bud over 12. 500 kr. Asger T Hansen, Tønder Tlf 40 84 28 08 E-mail [ash@post9.tele.dk](mailto:ash@post9.tele.dk)

**Volvo PV444, årg. 1958**

Urestaureret/original, ret pæn. Sælges for højeste bud. Otto Kjærulff, 4720 Præstø Tlf 40 36 62 60

**Volvo Amazon Hgv., årg. 1965**

Lysgrøn, 160.000 km. Een ejers garage bil. Sorte plader. Nysynet i juni måned. Regning på 17.000 kr. i forbindelse med syn. Fremtræder original og i tiptop mekanisk stand. Pris ide 35.000 kr. Poul Michelsen, Hillerød Tlf 48 24 37 10 eller 48 70 68 86

**Volvo 145 Express, årg. 1972**

Synet 01..09.2000 uden bemærkninger. Sorte nummerplader Nye dæk/vinterdæk/bremser m.m. Motor 130000. Kører Perfekt. Pris 30.000 kr. Jens Lyngholm, Køge Tlf 56 65 71 82 eller 28 89 56 26

**Volvo 142, årg. 1973**

Hvid, 90.000 km. Sorte plader. Træk. 1 år og 3 mdr. til syn. Pæn, kører godt. Jens Bo Rasmussen, Århus C Tlf 86 12 97 25 E-mail [jensbor@mail1.stofanet.dk](mailto:jensbor@mail1.stofanet.dk)

# Læsernes markedsplads

## **Volvo 144, årg. 1973**

Grøn. 220.000 km. Velkørende, synet i 1993, ikke indkaldt til syn. Har kørt dagligt siden 1993. Sælges for højeste bud. Randi Woxholt, Skive  
Tlf 97 51 31 80

## **Volvo P210 Duett, årg. 1965**

Restaureringsprojekt. Trænger til en god hånd. Chassisnr.76175. Motornr. 273646. Giv et bud. Henrik Sten Jensen  
Tlf 66 18 3 239  
E-mail [henriks.jensen@post.tele.dk](mailto:henriks.jensen@post.tele.dk)

## **Volvo Amazon, årg. 1959/60**

Samme ejer siden 1962. Sorte plader. Synet d. 07.10.1999.  
Bilen fremtræder i god mekanisk stand. Frontpanelet er skiftet, men de gamle gitre findes. Bilen er født blå/hvid, men er i dag blå over det hele. Interiør beklædningen er slidt. En interessant Amazon med 40 år på bagen.  
Pris 12.000 kr.  
Erik B. Johansen, Odense  
Tlf 66 18 54 18 eller 40 16 23 06

## **Volvo 245 L, årg. 1977**

200.000 km. Synet feb. 2000. Flaskegrøn. Stand over middel  
2 ejere.  
Janne Spannov, Kværndrup  
Tlf 62 27 11 71

## **Volvo 244, årg. 1982**

Blåmetal, B23 motor, overdrive, synet april 2000. Pris 11.200 kr.  
Jørgen Møller, Løkken  
Tlf 98 99 25 29  
E-mail [ane\\_moeller@mail.tele.dk](mailto:ane_moeller@mail.tele.dk)

## **Volvo 240 Turbo m. intercooler, årg. 1984**

Synet den.12.04.2000. Pæn og velholdt med træk. Pris 25.000 kr.  
Kim Andersen  
Tlf 86 66 12 61  
E-mail [kim.volvo@get2net.dk](mailto:kim.volvo@get2net.dk)

## **Volvo PV544, årg. 1963**

Sorte nummerplader. Sælges for højeste bud. Flemming Tandrup, 6500 Vojens  
Tlf 74 54 76 94 Fax 76 34 32 01  
E-mail [flemming.tandrup@valtra.com](mailto:flemming.tandrup@valtra.com)

## **Volvo Amazon, årg. 1969**

Perfekte sæder, gulvmåtter + mange ekstradele bla. hel bil fra 1970  
Pris 4.000 kr.  
Torben Valerius, Søborg  
Tlf/Fax 39 56 07 10  
E-mail [torben64@get2net.dk](mailto:torben64@get2net.dk)

## **Volvo Amazon, årg. 1964**

Grå. Original stand. Nysynet. B20 motor. Velholdt og i perfekt mekanisk stand.  
Kører dagligt. Pris 23.000 kr.  
Ralph Krøyer, Frederiksberg  
Tlf 38 11 18 89  
E-mail [rk@cbc.dk](mailto:rk@cbc.dk)

## **Volvo 142, årg. 1972**

Beige. 123.000 km. Pæn og velholdt.  
Pris 10.000 kr.  
Jacob Alex Pedersen  
Tlf 74 52 54 59 eller 28 18 36 34

## **Volvo 244 GL, årg. 1981**

Grå metallic. ca. 350.000 km. B230 Motor. OverDrive og differentialespærre.  
4 ekstra fælge med vinterdæk. El-motorvarmer.  
Pris 15.000 kr.  
Axel Agerlin, København V  
Tlf/Fax 33 14 68 11

## **Volvo 242, årg. 1982**

Meget velholdt med nyere turbo-intercooler.

Synet 12/99. Bør ses! Pris 16.000 kr.

Tlf 75 60 13 95  
Viggo Lønbaek, Horsens  
Tlf 75 60 13 95  
E-mail [vista@mail.tele.dk](mailto:vista@mail.tele.dk)

## **Volvo 480 ES, årg. 1987**

Sort. Pæn stand. Nyrenoveret motor  
Lars Kristensen, Nivå  
Tlf 45 26 24 06  
E-mail [lekk@tele.post.dk](mailto:lekk@tele.post.dk)

## **Volvo PV444, årg. 1953**

96.000 km. Renoveret. Små ridser. Pænt indtræk - dog ikke himmel. Pris 40.000 kr.  
Bent Kjærgaard, 2740 Skovlunde  
Tlf 44 91 14 01

## **Volvo PV444K, årg. 1956**

Svart, 51hk, 2 ågare, 83.000 km. Rostfri, nyskick (även klädsel), mycket extra utrustning.  
Pris 50.000 SEK  
Tomas Franzon, Falun (Sverige)  
Tlf +46 (0)23 16 188  
E-mail [tomas.franzon@mbox300.swipnet.se](mailto:tomas.franzon@mbox300.swipnet.se)

## **Volvo PV544, årg. 1960**

Sorte plader. Synet pr. 9/99, B16 motor, 6V, 100% teknisk i orden. Nylakeret. Meget flot stand.  
Pris 28.000 kr.  
Mikkkel Stig, Århus  
Tlf 86 16 73 eller 21 63 37  
E-mail [mstigx@students.aabc.dk](mailto:mstigx@students.aabc.dk)

## **Volvo P1800 ES, årg. 1972**

Lj blå met. bes maj 2000 ua tillv nr 0063. 180.000 km.  
Bruksskick Pris 80.000 SEK  
Pia Edlind, Åhus (Sverige)  
Tlf 044-24 21 17-0705-242117  
E-mail: [edlind@telia.com](mailto:edlind@telia.com)

## **Volvo PV444 + PV544**

PV444, årg. 1955: Karosseri renoveret og malet. Fortøj renoveret. Total afmonteret; men alle dele findes. Der skal laves nyt indtræk.  
Pris 15.000 kr.  
PV544, årg. 1959. Original. Pris 3.500 kr.  
PV544, årg. 1961 Original. Pris 4.500 kr.  
1 stk. karosseridel med todelt bagrude. Pris 1.000 kr.  
Henrik Madsen  
Toustrup Stationsvej 38  
8472 Sporup

## **Volvo PV544 A, årg. 1958 - NY PRIS**

Original perfekt stand. Ring gerne i weekenden.  
Pris 27.000 Dkr.  
Anders Borgelius, Malmö, Sverige  
Tlf +46 40 47 01 44  
E-mail [borgelius@telia.com](mailto:borgelius@telia.com)

## **Volvo PV544**

Min kjære Volvo PV544A Favorite (Quick red.) selges. B-18 med 4-trinns girkasse.  
Perlegrå. Lite rust. Selges pga. MC kjøp. Mange deler medfølger: B-16 motor pluss 3 trinns girkasse, panser, bagasjelokk etc. etc. Dette er et cleanup salg.  
Pris 25.000 Nkr. Med alle deler. Kun cash aksepteres.

Kan være behjelpelig med transport mot betalte utgifter til Danmark.  
Brosjurer og gamle vognkort/registrerings-skilte medfølger også.  
Kun seriøse svar imøtesees.  
Tor Endal, Holmestrand, Norge  
Tlf +47 33 05 51 96 Fax jobb [tjendal@ppco.com](mailto:tjendal@ppco.com)  
E-mail [torendal@online.no](mailto:torendal@online.no)

## **Volvo PV544, årg. 1962**

Original stand. Velkørende. Kørt 128.000 km. IALT -idet den har stået opbevaret i 25 år indtil for 2 år siden. Kan leveres nysynet for 45.000 kr.  
Leon, Bogø by  
Tlf 55 89 30 26  
E-mail [parris@vip.cybercity.dk](mailto:parris@vip.cybercity.dk)  
**Volvo Amazon 122S, årg. 1961**

B18D 4 dørs. Sorte plader, som den er født med OH 24 943.

4 gear + overdrive. Original sædebetræk (lidt slidt efterhånden).  
6 år til syn. Original lak. Synet for ca. 2 år siden, + tectylbehandlet.  
Absolut ingen rust. Virkelig pæn i lakering, som er grågrøn.  
I øvrigt meget velholdt. Pris ide 30.000 kr.  
Mai-Britt Bundegaard, Tønder  
Tlf 74 72 25 01  
E-mail: [majs2000@worldonline.dk](mailto:majs2000@worldonline.dk)

## **Volvo Amazon 122S, Hgv., årg. 1967**

Grøn . OverDrive. Pænt interiør. Yderst velkørende. Ny galvaniseret bagsvingarme.  
El. bagrude mm. Pris 7.400 kr.  
Cliff Gentle, Søborg  
Tlf 39 67 95 03

## **Volvo Amazon, årg. 1970**

Rød. Meget velholdt. I familiens eje siden 1972. Løbende renoveret.  
Pris 22.000 kr.  
Bent Pedersen, 8961 Allingåbro  
Tlf 86 48 66 49

## **Volvo P1800, årg. 1965**

Synet Dec. 1999. Ny motor juni 2000, Ny generator, gearkasse, overgear, sprinklemotor, og nye dæk. Sorte lædersæder og instrumentbord i egetræ.  
Ingen rust. Kører perfekt. Flot stand. Billede af vognen kan mailes - så bare skriv!  
Pris ca. 75.000 kr.  
Christian Hvidt, Sorø  
Tlf 21 61 71 81  
E-mail [chrishvidt@hotmail.com](mailto:chrishvidt@hotmail.com)

## **Volvo P1800, årg. 1969**

Rød. Synet i 1998 uden anmærkninger. Skal synes til september.  
Nyt indtræk. Startspærre. Mange nye dele. Kører som en drøm. Skal ses.  
Pris 55.000 kr.  
Rasmus Laumann, København  
Tlf 33 13 79 13  
E-mail [rl@bates.dk](mailto:rl@bates.dk)

## **Volvo 142, årg. 1974**

Synet 1998. Defekt motor, pæn. Ingen rust i bunden. Pris 2.000 kr.  
Henrik Hansen, København K  
Tlf 33 14 07 45 Fax 33 14 07 45  
E-mail [plinge@post6.tele.dk](mailto:plinge@post6.tele.dk)

## **Volvo 460 2.0i, årg. 1995**

Lysgrå metallic. Sort læderinteriør. 245.000 km. Alu. fælge. Træk.  
El-soltag. En hurtig sag! Pris 88.000 kr.  
G. Brøgger, Falster  
Tlf 54 44 36 25 eller 29 91 24 56

## **Volvo PV544, årg. 1964**

Sort B18. 4 gear. kører godt. Sælges billigt.  
Synet jan. 1999  
Johs. Nørgaard, 8464 Galten  
Tlf 86 94 76 30  
E-mail [erj@image.dk](mailto:erj@image.dk)

## **Volvo Amazon, årg. 1965**

Hvid, rødt indtræk. Original flot. En ejers familiebil. Kun kørt 184.000 km. Sorte plader. (1/4 vægtgift). Løbende vedligehold. Synet okt. 1999 uden anmærkninger.  
Flot og velkørende. Prisinde 23.000 kr.  
Mogens Hjarnø Pedersen, Århus  
Tlf 86 21 44 30  
E-mail [m\\_hjarnoe@mail.tele.dk](mailto:m_hjarnoe@mail.tele.dk)

## **Volvo Amazon, årg. 1966**

Familiens (næsten) uundværlige dejlige dueblå brugsbil gennem 10 år.  
Sorte plader med 175.000 km. på klokken. Nysynet og nyrepareret. Prisinde 25.000 kr.  
Runa Sturlason  
Tlf 86 78 74 34 eller 74 42 13 03

E-mail [tuna.sturlason@dadnet.dk](mailto:tuna.sturlason@dadnet.dk)

### **Volvo Amazon, årg. 1967**

Kongeblå, sort interiør. Sorte plader. 'Originale' brede stålfælg, sportsudstødning. Nysynet maj 2000. Meget velholdt. Pris 34.800 kr.

Kenni Hansen, Næstved  
Tlf 55 73 93 12  
E-mail [kenniogbirgitte@mail1.stofanet.dk](mailto:kenniogbirgitte@mail1.stofanet.dk)

### **Volvo P1800S, årg. 1968**

Flot bil i god brugsstand. Ring for yderligere information.

Peter Liedholm, Stockholm, Sverige  
Tlf +46 70 528 25 58  
E-mail [liedholm@bigfoot.com](mailto:liedholm@bigfoot.com)

### **Volvo 145, årg. 1974**

Hvid, skal synes/renoveres. Motor kører perfekt. Pris: højeste bud.

C. W. Rasmussen, Viby Sj. v. Roskilde  
Tlf 46 19 47 58 eller 26 85 47 58  
E-mail [c-wille@eon.dk](mailto:c-wille@eon.dk)

### **Volvo 242, årg. 1978**

B21 motor. Synet august 1999 uden anmærkninger. Bund totalrenoveret inden syn. Kører dagligt. Nye dæk.

Pris 5.000 kr. (Bortrest 2.8-17.8)  
Fibæk, København  
Tlf 20 45 86 10  
E-mail [jeffi@net.dialog.dk](mailto:jeffi@net.dialog.dk)

### **Volvo 240 GL, årg. 1984**

Bronze metallic. Fin stand, Volvo alufælg. Pris 15.000 kr.

Søren Jensen, Birkerød  
Tlf 40 45 82 91 Fax 45 82 91 19  
E-mail [srj@ecsoft.dk](mailto:srj@ecsoft.dk)

### **Volvo 245, årg. 1978 kan afhentes GRATIS**

Omblytningsmotor ca. 3 år. Kører godt. Flere brugbare dele.

Ole Brøndum, Middelfart  
Tlf 64 41 33 62  
E-mail [sjabber@forum.dk](mailto:sjabber@forum.dk)

### **Volvo PV544, årg. 1960 Renoveringsobjekt**

Grøn. Pladedele medfølger!  
Pris 2.000 kr.

Dyhr  
Tlf 55 77 37 37 eller 55 76 10 70

### **Volvo PV544, årg. 1960**

Grå blå. 99.000 km. 3 ejere. Fuld service bog. Flot interiør. Nye gummi lister og pakninger. Sommer og vinterdæk. Nysynet i Sverige. Pris 32.000 SEK.

Josef Sareld, Stockholm  
Tlf +46 704 888 424  
E-mail [sareld@hotmail.com](mailto:sareld@hotmail.com)

### **Volvo 142, årg. 1971**

Rød. 195.000 km. Kort gearstang. Synet i 1995. Meget lidt rust. God undervogn, forbro og bærearmer mm. Anhængertræk. Nye dæk. Pris 1.500 kr.

Keld Thomsen, Tåstrup  
Tlf 43 99 99 80 eller 56 37 01 52  
E-mail [kt@eucsi.dk](mailto:kt@eucsi.dk)

### **Volvo 164, årg. 1973**

Bordeaux m. rødt indtræk. Renoveret og lakeret i 1999. Synet marts 2000. Evt. kan 2 reservedelsbiler fra 1973 medfølge. Original og utrolig velholdt.

Pris 50.000 kr.  
Henrik Christensen  
Tlf 98 93 00 32

### **Volvo 244 til reservedele - bortgives**

Kan ikke køre, men har hjul på.  
Britta Leth, Frederiksværk  
Tlf 47 77 05 35  
E-mail [bl@bib.gladaxe.dk](mailto:bl@bib.gladaxe.dk)

### **Volvo 244 GLT, årg. 1982**

B23E, Kører godt og dagligt; men blev ikke synet pga. rust. Mange gode dele bl.a. helt nyt batteri, generator. Flot mørkeblå velour stue. Org. alufælg, Michelin dæk, Goodyear vinterdæk på fælg, tagbøjler m.m. Med plader.

Henrik Haugaard Jensen, Roskilde  
Tlf 46 38 46 39  
E-mail [hhj@glunz-jensen.com](mailto:hhj@glunz-jensen.com)

### **Volvo 240 GLT Turbo intercooler, årg. 1984**

Synet april 2000. Benzinfy. Centrallås mm. Velholdt.

Pris 35.000 kr.  
Kim Andersen, Karup J  
Tlf 86 66 12 61  
E-mail [kim.volvo@get2net.dk](mailto:kim.volvo@get2net.dk)

### **Volvo 264, årg. 1976**

Dueblå, velholdt, synet maj 1999. Defekt luftindsugning.

Sælges for højeste bud, snarest  
Carsten Bjørnshauge, Helsingør  
Tlf/Fax 49 71 92 95

## **Reserve dele sælges**

#### **Volvo Amazon dele:**

Forskarmer, motorhjul, ruder,+ div. andre dele til Amazone

Samlet 1.500 kr. Eller delt, giv et bud.  
Alex Pikkær, Dalby  
Tlf: 40 37 15 75 Fax: 65 34 11 78  
E-mail: [pikkaer@mail.dk](mailto:pikkaer@mail.dk)

#### **Udstødning til Volvo 264 GL B27 E**

Komplet. Pæn og uden rust. Pris 500 kr.  
Karsten Jakobsen, Struer  
Tlf: 97 85 64 14  
E-mail: [karnet@mail.tele.dk](mailto:karnet@mail.tele.dk)

#### **Bøger:**

Instruktionsbog til Volvo 850 sælges.  
Haynes manual til Volvo Amazon sælges.  
Kristoffer Jensen, Århus N  
Tlf 86 16 43 04  
E-mail [Nimbuster@hotmail.com](mailto:Nimbuster@hotmail.com)

#### **Diverse dele**

Amazone, PV544, 140, 240. Lageret skal ryddes, ring og byd.  
Peder T. Jensen, Viborg  
Tlf 86 64 71 13 eller 40 19 71 13

#### **Til Volvo 164 sælges:**

Komplet forbro, importeret fra Californien. Komplet med Skiver og kalibrer. 100% uden rust Pris 3.900 kr. eller højeste bud.  
Elektronik styreenhed til B30E motor, pris 1.500 kr. eller Højeste bud.  
Bo Folmer Andersen, Sorgenfri  
Tlf 21 20 81 52  
E-mail [Folmer@dk.ibm.com](mailto:Folmer@dk.ibm.com)

#### **Dele til Volvo 164**

Forbro, komplet med skivebremser og kalipre, Pris: 3.500,-  
Elektronik styreboks til B30E motor, pris 1.500,-  
Bo Folmer  
Tlf 21 20 81 52  
E-mail [folmer@dk.ibm.com](mailto:folmer@dk.ibm.com)

#### **Volvo PV544 fabriksnye dele**

Frontplade 300 kr. Tankmåler 200 kr.  
Dørlåsblok til b-stolpen 100.  
Glas til interiørbelysning 50 kr.

#### **Volvo Amazon dele**

For-kofangerhorn uden rust med pæn krom 300 kr. pr. stk.  
Jonas Forss, 5672 Broby  
Tlf 62 63 29 25

E-mail [forss@wanadoo.dk](mailto:forss@wanadoo.dk)

### **Volvo 145, årg 1973 Reserve dele**

Ny udstødning Bosal 250 kr. Soltag 200 kr. Skaringsdele: Bagpanel, kant under bagklap, bagerste højre sidepanel, samlet 250 kr.

### **Volvo 440/460 dele**

Originale tagbøjler med låsebeslag 800 kr. Lamel dæk på fælg 175x65/14, 2 næsten nye 1200 kr.  
Ole Sparrebo, Ullerslev  
Tlf 65 35 10 24  
E-mail [olespar@image.dk](mailto:olespar@image.dk)

### **Topstykke til B18**

Store ventiler 42 mm.  
J. Funch Jensen, Slagelse  
Tlf 58 50 60 85

### **Restaurerede Volvo Amazon dele**

Over 400 forskellige dele. Se mere på Herning stumpemarked d. 11. November eller på min hjemme side <http://amazon-reserve dele.subnet.dk>  
Villy Eskildsen, 5700 Svendborg  
Tlf 62 21 93 83 eller 20 28 29 92

### **Volvo 264 dele kan afhentes for en kasse øl**

Bla. gode lygter, vandpumpe, indsp. anlæg, aut. gear mv.  
Ivan Godskesen, Odense  
Tlf 66 17 60 32  
E-mail [ig@worldonline.dk](mailto:ig@worldonline.dk)

### **Volvo stumper**

Jeg har fundet/arvet en del gamle Volvo ting, instruktionsbøger, mætter, lidt reserve dele mm. til 242, Amazon og andre. Har det interesse, kan vi vel finde ud af noget  
Jesper Groth, Ballerup  
Tlf 44 65 05 64  
E-mail [groth@post1.dknet.dk](mailto:groth@post1.dknet.dk)

### **Dele fra Amazon Hgv.**

4 fælg med gode Michelin X dæk. 4 fælg med pigdæk. Forkofanger. Højre forskærm i plast. Øverste bagklap m. vindue. mm. Sælges samlet eller delt.  
Marianne Møhl, Farum  
Tlf 44 95 82 52

### **2 forskærme til Volvo Amazon**

Ingen rust. Giv et bud  
Carsten Jørgensen, Helsingør  
Tlf 49 20 17 97  
E-mail [pv210@stofanet.dk](mailto:pv210@stofanet.dk)

### **Til Volvo PV544 B16**

4 stk. navkapsler, 2 stk. lygtekranse 1 lysrobot (6 volt), kofangerhorn mm. Samlet pris 300 kr.  
Knud Nielsen  
Tlf 98 52 19 06

### **Volvo Amazon dele:**

Bagbærearmer med nye gummi bøsninger, inderskarmer. Renoverede døre. Original radio, samt tilbagetrukket gearskifte.  
Erik Vallentin  
Tlf 57 61 37 06

### **Volvo Amazon dele:**

Som gammel volvo ejer, har jeg en del reserve dele, lygter med mere. Jeg vil gerne høre om der er nogle der vil givet et bud.  
Christian Bertelsen, Fjenneslev  
Tlf 40 95 54 06  
E-mail [c.kylling@forum.dk](mailto:c.kylling@forum.dk)

### **Instruktionsbøger samt...**

Håndbog af Elith Truelsen til PV444, PV544 og Amazone  
+ 1 stk. Volvo 140, der sælges for at acceptabelt bud.  
Erik H. Sørensen  
Tlf 59 91 10 96

## Læsernes markedsplads

### Diverse dele til 240/245:

Nyt ubrugt koblingskabel 100 kr. Fordelerdæksel, platiner og rotor (B-19/21) (nyt) i alt 100 kr. Generator (B-20) 250 kr. Forrhæde (pæn), kun få ridser. m. tonet overkant og forkromet dækliste 400 kr. Komplet midterpanel over kardantunnel fra -86. 350 kr. Gas støddæmpere f. bagklap til 245 á 75 kr. Stromberg karburatorer div. fra 150 kr. Niveaureguleringsæt 240-serien. Alle dele (kompressor, manometer til instr. bord mm.) undtagen støddæmpere 500 kr. Pæn forklap (lige forkant med kromliste) (75-83), grå metalfarve 500 kr. Speedometer (75-80) komplet inkl. org. omdrejningstæller 400 kr. Fjeder ben komplet 500 kr./stk. Ny ubrugt gas støddæmper (for) 300 kr. Forbro 500 kr. Benzintank 245 inkl. føler 1.000 kr. Midterste luftudtag med hyld og ur (75-80) 200 kr. Gearkasse, 4-trins inkl. gearstang og kardan 800 kr. Bro under gearkasse (ny) 400 kr. Org. alu-tagbagagebæ-  
rer til 145/245 (med 6 ben), dækker hele taget 600 kr. Benzintank m. føler til 245, 1.000 kr. 4 org. formstøbte gulvbakker med kant i alt 250 kr. Bagagerumsbakke m. kant til 145/245, 450 kr. Frontgitter(-86) 400 kr. Varmeapparat (-86) inkl. kabler og betjeningspanel 500 kr. Kardan (til 5 gear man.86-) 600 kr. Kardan til 240 fra -76 400 kr. Beskyttelsesskjold under motor 200 kr. Viskermotor 250 kr. - samme for bagklap 200 kr. Ratstamme inkl. tændingslås og nøgle (-86) 500 kr. Tandstang 500 kr. Komplet ledningsnet (245-86) 500 kr. H.forlygte (-86) 300 kr. H.forlygteviskermotor 200 kr. 4 org. Corona-alufælg (25 eger) inkl. navkapsler og gode Michelin Energy dæk 195/65 x 14, i alt 2.300 kr.  
Lars Prior  
Tlf 49 70 86 48

### Alu. fælg mm. til Volvo 340/360

5½ x 13 ATS. 4 stk 600 kr. Anhængertræk til 3/5 d model 150 kr.

Venstre dør til 3 dørs i sølv, uden rust 400 kr.  
Kim Bjarne Sørensen, 9550 Mariager  
Tlf 98 58 44 43

### Overdrive + M41 gearkasse

Nyrenoveret kontakt. Kort kadang. Kort/lang gearstang medfølger.  
Pris 5.000 kr.  
Torben Valerius, Søborg  
Tlf/Fax 39 56 07 10  
E-mail [torben64@get2net.dk](mailto:torben64@get2net.dk)

### Volvo 245 dele

1 stk. bagklap til Volvo 245 årg. 76 ingen rust pris 1.200 kr.  
Plus en del andre dele fra samme ophugget bil.  
Finn Hartmann Jacobsen, Thyholm  
Tlf 97 87 13 78  
E-mail [hartmann@city.dk](mailto:hartmann@city.dk)

### Volvo 240/940 dele

2 stk. glas til frontlygter, ikke brugte, uoriginal. Pris 200 Kr.  
Tagbøjler 2 stk. universal afstand t.almindelig tagrende. Pris 300 Kr.  
Alu. Fælg (15 tommer AEZ til vinterbrug) til Volvo 940/240 med  
GoodYear Ultragrip 5 vinterdæk (195/65 R15), kørt 15.000 km, incl. garanti.  
Flemming Skriver, Haderslev  
Tlf 20 28 27 32  
E-mail [fskriver@hotmail.com](mailto:fskriver@hotmail.com)

### GRATIS B20 motorblok samt M40-gearkasse fra Volvo 142

Preben Schou, Frederiksværk  
Tlf 47 72 00 43  
E-mail [psis@get2net.dk](mailto:psis@get2net.dk)

### Dele fra 8 Amazoner sælges

Diverse brugte dele sælges. Døre, tagbagagebære, for- og bagklappe, startere, håndtag mm.

Ring og hør!

Kim Juul Larsen, Søllested  
Tlf 54616015  
E-mail [kimjuull@hotmail.com](mailto:kimjuull@hotmail.com)

### Reserve dele til Volvo 142

Rustfrie døre, forskærme, front og motorhjulm. Samt forbro med 2 nye nederste bærearmer. Derudover er der rigtige mange gode interiørdele og mekaniske dele.  
Jeppe Lauridsen, Viby J.  
Tlf 23 38 22 12  
E-mail [jeppe@daimi.au.dk](mailto:jeppe@daimi.au.dk)

### VOLVO 240 motor, gearkasse + komplet front kan afhentes GRATIS

B21A motor har kørt 100.000 Km efter hoved reparation, desværre har den stået stille i ca. 2 år, har dog været startet en gang i ny og næ.  
John Enevoldsen  
TLF 86 94 86 85 eller 20 10 53 27  
E-mail [enevoldsen@mail.tele.dk](mailto:enevoldsen@mail.tele.dk)



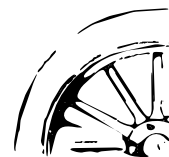
# Nordisk Veteran - *en god samarbejdspartner*

## Klassiske biler - 1980



Flere end 10.000 har valgt Nordisk Veteran som deres samarbejdspartner, der alle hylder det kendte ordsprog:

„Gammelkærlighed rustet ikke...“



# Nordisk Veteran

Forsikringsformidling A/S

Forsikringen indgår i Forsikringsklubben Klassisk Volvo

Forsikringen indtegnes hos:

**PROVINZIAL**  
DANMARK

Tornskadevej 5 - 3400 Hillerød  
Tlf. 4824 7575 - Fax 4824 7555  
e-mail: [hkl@provinzial.dk](mailto:hkl@provinzial.dk)

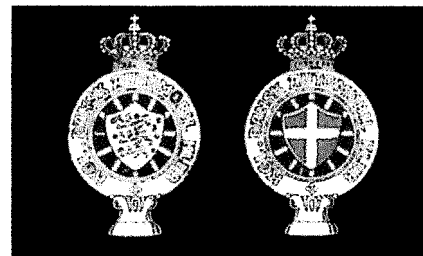
Albuen 23 - 6000 Kolding  
Tlf. 7630 7130 - Fax 7630 7131  
e-mail: [nordiskveteran@provinzial.dk](mailto:nordiskveteran@provinzial.dk)



Fra de gamle gemmer

# KDAK

*Kongelig Dansk Automobil Klub*



**I begyndelsen af forrige århundrede var bilen ikke hvermandseje. Den var et dyrt legetøj, forbeholdt samfundets spidser. Det var en banebrydende foretelse, at føre sig frem i et automobil, og der var flere gode grunde til at man hurtigt fandt ud af at organisere sig i en forening.**

Der var et reelt behov for lobbyisme og den magt man får af at stå sammen, for lovgivningen haltede ofte efter udviklingen. Således var der regler om at der skulle gå en mand foran automobilen og advare andre vejfarende om at her kommer et automobil. Der var regler om at et automobil skulle trække ind i rabatten, hvis en hestevogn ønskede at overhale, og at automobilføreren skulle tildække sit køretøj, hvis hesten var for skræmt til at passere.

Til at varetage automobilejernes interesser opstod to foreninger, som i mange år levede side om side. Den ene var Forenede Danske Motorejere, som var en forening for alle bilister. Den anden hed Kongelig Dansk Automobilklub, stiftet i 1901. Her kunne de fleste medlemmer pryde sig med en adelstitel, eller, hvis de var så uheldige at være født ind i borgerstanden, så da i det mindste med en direktør titel.

Forkortelserne var FDM og KDAK. FDM var demokratisk, KDAK var det ikke i samme grad. FDM voksede sig stor med tiden, men for KDAK var størrelse intet mål i sig selv. Man ønskede snarere at være en eksklusiv klub for de få.

Som tiden gik, indså KDAK, at deres idegrundlag ikke kunne bære, hvis de også ønskede at være i stand til at tilbyde medlemmerne andet end et kølermærke med snob effekt. Der skulle penge i kassen, og de måtte nødvendigvis komme fra kontingentindtægterne. I 1956 tilknyttede man en lang række selvstændige bilklubber i et landsforbund, hvor KDAK så sig selv som en paraplyorganisation. Ved indgangen til 1964 gik man skridtet videre og omstrukturerede foreningen, så den i stil med FDM kom til at bestå af en række

lokalforeninger. Der var endda en vejhjælpsordning i samarbejde med Zonen.

Medlemmet skulle nu ikke længere være noget for klubben. I stedet skulle "klubben være for medlemmet", som formanden, hofjægermester C. C. Scavenius kundgjorde. Man opfordrede medlemmerne til at hverve mindst et nyt medlem i det kommende år, 1964, og man omstrukturerede og demokratiserede foreningen. Landet blev inddelt i 9 kredse, hvori der var valg til repræsentantskabet. Der skulle vælges et medlem for hver købstad og/eller flække i kredsen, skrev man..

Fra netop denne periode i KDAK's historie har vi saket den følgende præsentation af Volvo P1800 og annoncen for modellen. Volvo har her tydeligt forladt sin primære målgruppe – den yngre eller midaldrende forretningsmand – til fordel for den grå eminence, som for længst burde have lagt de yngre damer og sportscoupeen bag sig til fordel for en mere magelig limousine.

KDAK humpede videre nogle år endnu, indtil foreningen i 1977 gik konkurs. I 50'erne opstod nogle knopskydninger, de såkaldte sportsafdelinger, som levede deres eget liv uafhængigt af moderorganisationen. De blev ikke berørt af konkursen og eksisterer den dag i dag – med hoffets tilladelse til at benytte navnet. En af disse er KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB Sport Fyn, som blev stiftet i 1959, og som kan ses på nettet på adressen [www.kdak.dk](http://www.kdak.dk)

Redningsplanen kom for sent, og konceptet lå i sin reviderede form for tæt op ad FDM's. KDAK var et produkt af en svunden tid, hvor verden var delt op i herskab og tje-nestefolk. Man ser det så sent som i 1961, hvor KDAK i sin håndbog skriver: "KDAK's medlemmer kan gennem KDAK få fortjenstmærker til Deres chauffør for 10, 15 og 25 års upåklagelig tjeneste.. Ansøgning udleveres ved henvendelse til klub-bens regnskabsafdeling". Forenin-gen havde i øvrigt ikke en kasserer. Man havde en "skatmester" i stedet. Han var direktør og bar det meget passende navn, Guldberg.

- Red.

Det nye KDAK



# TESTKØRSEL AF P1800

Sakset fra KDAK's medlemsblad »Auto« dec. 1961

**Man kan vel egentlig ikke sige, at Volvo P 1800 S er mere sportsvogn end de øvrige Volvo'er, lastvognene fraregnet. At være sportsvogn er ikke et spørgsmål om at se ud som en sedan, men hvorvidt motorkraft, vognvægt, hjulophæng og køreegenskaber er tilpasset hinanden på en sådan måde, at slutresultatet er de almindelige brugsvogne overlegen.**

Ifølge denne selvkomponerende definition kan man godt kalde P 1800 S for en sportsvogn, men kendsgerningerne viser, at når det drejer sig om sporten, er de øvrige Volvo'er og navnlig PV modellerne at finde blandt de første i utallige konkurrenceløb, medens P 1800, både med og uden »S«, så vidt jeg ved kun yderst sjældent er blevet anvendt til rallies, for ikke at sige baneløb.

Er P 1800 S da en sportsvogn?

Efter fabrikkens opgivelse er det eneste, den har med sport at gøre, det »S« man har sat efter typebetegnelsen, da man forøgede motoreffekten fra 100 HK til 108 HK.

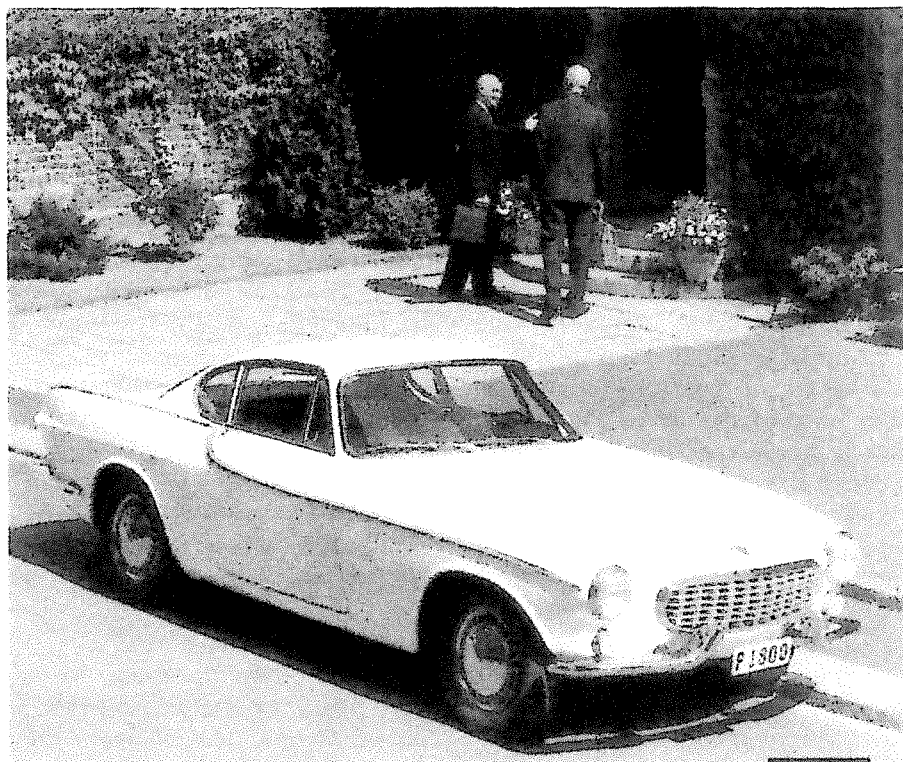
Lad os gennemgå dette lidt specielle køretøj og se, hvilket resultat vi kommer frem til.

Motoren er såre velkendt for Volvo kørere; det er simpelthen den motor man gik ud fra, da man for et par år siden lancerede B 18-serien. Man forøgede dens slagvolumen på B 16 motoren satte fem hovedlejer i, tunedede lidt hist og her, og så havde man en motor, der udviklede 100 HK. Da de almindelige personvognsudgaver ikke skulle have så stor motorkraft, nedtunedede man deres motorer til henholdsvis 75 og 90 HK (SAE). De eneste forbedringer, man har givet 90 HK-udgaven for at få den op på 108 HK, er et kompressionsforhold på 10:1 og en ændret knastaksel, som forbedrer motorens åndedrætsfunktioner. Hvis man betragter motoraggregatet lidt nøjere, vil man se at der er kommet en krave på oliefiltret. Det er en olie køler, hvor kølemidlet er vand fra motorens almindelige kølesystem.

Kobling og gearkasse er også hentet fra de almindelige personvogne og har som eneste nyhed fået monteret en remote control på gearkassen, så den ender i en velplaceret kort gearstang. Der er ikke ændret i gearkassens udvekslingsforhold, men for at kunne nå hastigheder på 170-180 km/t uden at overdreje motoren er der indskudt et elektrisk aktiveret overgear i transmissionen. Det har et udvekslingsforhold

lavere omdrejningstal.

Hjulophængningen er stort set den samme, som findes i Amazon; dog har man forbedret støddæmpere, således at de nu kan tåle hård kørsel på ujævn vej gennem meget lang tid. Man har forsynet dem med nylonceller der er fyldt med freongas, hvilket har gavnlig virkning på støddæmpervædskenes tilbøjelighed til at danne skum, som forringer dæmpningen.



på 0,756:1 og kan kun bruges i forbindelse med fjerde gear, dog helst på den anden side af de 100 km/t.

Alle Volvo'er som leveres med overgear, har udveksling i bagtøjet som de tre-gears modeller, hvilket vil sige 4,56:1 mod 4,1:1 i andre fire-gears vogne uden overgear. For P 1800 S's vedkommende hjælper den forøgede bagtøjsudveksling lidt på accelerationsevnen, som ellers kunne blive noget hæmmet af den relativ store egenvægt (1130 kg).

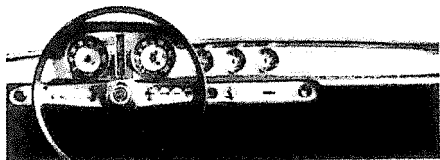
Fordelene ved at bruge overgear er for samme hastighed mindre benzinforbrug, mindre motorstøj og lidt mindre motorslitage på grund af

Bremserne er hentet fra Amazon 122, dvs. skivebremser på forhjulene og tromlebremser på baghjulene; man har dog på grund af den større vægt og større hastighed forsynet den med vacuumforstærkning, hvorved de bremsekræfter, man selv skal præstere, er reduceret væsentligt.

Karosseriet, som er tegnet af Frua, er et af vognens store aktiver. Den er lav, bred og velformet. De små halefiner må ikke alene ses som et model-lune for at tækkes et amerikansk publikum, men snarere et forsøg på at få vognens modstandspunkt for sidevind til at falde sammen med tyngdepunktet eller lidt bagved dette. På

denne måde reduceres sidevindsfølsomheden en hel del. Det udvendige bagagerum er ikke kæmpemæssigt, men dog større end man almindeligvis ser det i vogne af denne art. Yderligere bagageplads findes bag forsæderne; denne plads er indrettet som et barnesæde eller et nødsæde, hvor en voksen dog sidder temmelig ubekvemt, selv for kortere ture.

Interiøret er overordentlig tiltalende; man sidder virkelig godt i de nye bucketsæder. Køretrætheden på grund af krampe i diverse muskler forekommer ikke - skulle det alligevel forekomme, er det ikke vognens skyld, det må være føreren, der simpelthen mangler motion. Tyngden af instrumenteringen findes lige foran rattet. Her findes fra venstre mod højre: omdrejningstæller, temperatur-



*Instrumenterne er gode og overskuelige.*

måler for olie og kølevand og speedometer med indbygget triptæller. Desuden findes benzinmåler, oliemanometer og ur. Instrumenterne er tilsyneladende godt afskærmet, men selv med svagest lysstyrke ses generende reflekser i vindspejlet.

Som allerede nævnt er vognen meget lav, hvilket gør sig mærkbart gældende, når man sætter sig til rette bag rattet. Man skal kun have en lav frisur - ellers får man det.

Når man først har fundet chokeren, (den sidder gemt bort under instrumentbrættet), starter motoren yderst villigt, og den kan meget hurtigt gå jævnt uden brug af choker.

Et vægt/HK-forhold på over 10:1 må naturligvis spores i accelerationsvejen, og vognen er da også 9,3 sek. om at komme fra 0-80 km/, 0-100 km/ klares på 14,0 sek., men denne præstation kunne dog godt have været noget bedre, hvis gearkassen kunne følge med. Det kniber lidt med skiftet fra andet til tredje gear; synkroniseringen på tredje gear virkede for langsomt i det afprøvede eksemplar, og det kostede nogle tiendedele sekunder. 0-120 km/t klaredes på 18,7 sek., stadigvæk i tredje gear.

På motorvej synes en hastighed på 140 km/t at være den mest bekvemme, både hvad motorstøj og følelse af sikkerheden angår. Mærkværdigvis har man ikke kunnet fjerne den ret kraftige vindstøj fra ventilationsruderne, hvilket ikke passer til vognens ellers høje standard.

På snoede veje mærker man, at der er køreegenskaber for alle pengene i P 1800 S, men først når man begynder at sammenholde kurverne på vejen med den gennemkørte hastighed. Hastigheden føles ikke særlig voldsom i vognen, men ser man på speedometret opdager man, at det går temmelig raskt fremad, og først ved meget voldsom kurvekørsel begynder bagvognen at skride ud på en helt naturlig måde. Ved kørsel i skrappe kurver med relativt lav hastighed er vognen tydeligt understyrende, men dette forhold aftager med stigende hastighed. Til egentlig konkurrencekørsel virker styretøjet lidt langsomt, da det kræver 3,25 ratomdrejning fra stop til stop. Ganske vist er vendediameteren kun 9,5 m, men man synes, at man drejer en evighed på rattet, når man gennemkører en hurtig S-kurve.

Affjedringen er god og kommer rigtig til sin ret, når man tager vognen ud på et »vaskebrædt« med stor hastighed.

Under kørslen havde vi et par gange besvær med at få vognen i gear, særlig i første gear. En nærmere undersøgelse viste, at det ikke var gearkassen, der var noget i vejen med, men derimod os selv, sådan delvis. Det viste sig nemlig, at en gevækst på skærmerkassen ragede så langt ind i vognen, at man til tider ramte den, når man kobledede ud og derved troede, at man havde pedalen helt nedtrådt. Det er ikke mærkeligt, at gearkassen gør vrøvl, når koblingspedalen mangler ca. 5 cm i at være trådt i bund.

Vi har nu samlet så meget sammen om P 1800 S, at vi kan afgøre, at det ikke er nogen rigtig sportsvogn, men lige netop hvad fabrikken havde i sinde, da man fremstillede den: En sportsbetonet, hurtig og meget bekvem rejsevogn, som på alle måder holder, hvad den lover, og så har den tilmed et yderst charmerende ydre.

Motor: 4-cyl., topventilet m/ 6 hovedlejer. - Boring: 84,14 mm. — Slaglængde: 80,0 mm. — Slagvolumen: 1,78 liter. — Kompressionsforhold: 10:1. — Effekt: 108 HK (SAE) v/ 6800 omdr./min. — Drejningsmoment: 16,2 kgm (SAE) v/ 400ti omdr./min. - Oliefilter med fuld gennemstrømning. Oliekøler.

Kølesystem: Systemets rumfang: 8,5 liter.

Batteri: Spænding: 12 volt. - Kapacitet: 60 amp.timer.

Kobling: Tør enkeltpladekobling, hydraulisk betjent.

Udvekslingsforhold: 1. gear: 3,13:1 - 2. gear: 1,99:1 - 3. gear: 1,36:1 - 4. gear: 1:1 — Bakgear: 3,25:1. — overgear virker kun i fjerde gear - 0,756:1.

Bagaksol: Hypoidudveksling: 4,56:1.

Styretøj: Skrue og rulle, ratomdrejninger fra stop til stop 3,25 — Vendediameter ca. 9,5 m.

Forhjulsophængning: Separat ophængning med gummilejrede arme og kugleled. Spiralfjedre og krængningsstabilisator.

Baghjulsophængning: Stiv bagaksel ophængt i to langsgående, gummilejrede bærearmer og to langsgående gummilejrede momentstag. I sideretningen er akslen styret i forhold til karosseriet af en panhardstang. Spiralfjedre.

Bremser: Hydrauliske med servoforstærkning. - For: Skivebremser, selvjusterende. — Bag: Tromlebremser, selvcentrerende. Bremsereale pr. hjul 210 cm<sup>2</sup>. Håndbremsen virker på baghjulene.

Diverse: Dæk: Bæltedæk m/ slange 165 mm-16". — Benzintank: 46 liter.

Mål og vægt: Akselafstand: 2460 mm — Sporvidde 1316 mm - Total længde 4400 mm - Total bredde 1700 mm - Total højde uden last 1286 mm — Frihøjde 166 mm — Egenvægt ca. 1130 kg.

Pris: 49.686 kr. ekskl. levering.

Ny vinder på banen

# MEDVIND FOR VOLVO

*S60 vinder eftertragtet tysk pris*



LERNEN SIE DEN GEWINNER DES  
GOLDENEN LENKRADES 2000 KENNEN

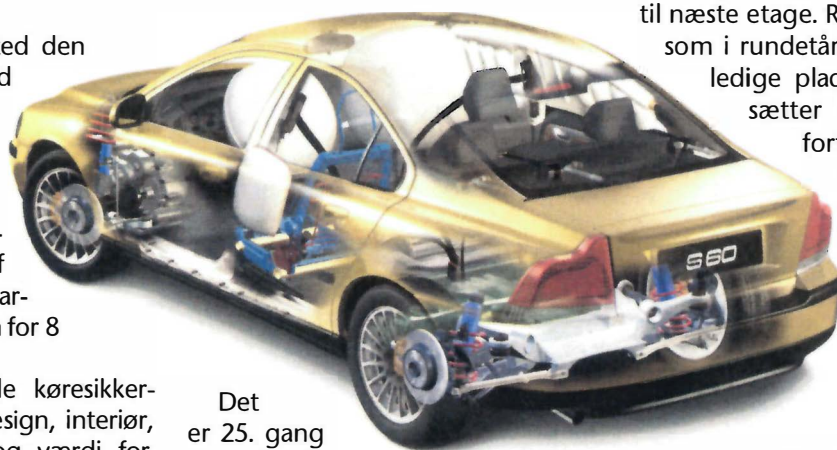
**Den nye Volvo S60 har allerede gjort sig positivt bemærket på det kræsne tyske marked. Den snuppede den eftertragtede titel "Das Goldene Lenkrad" (det gyldne rat) foran de tyske ærkerivaler og alle udenlandske konkurrenter.**

Begivenheden fandt sted den 8. november 2000 ved et arrangement i Berlin, hvor en international jury bestående af motorsportsfolk, bilekspertter og prominente folk med kørekortet i behold i løbet af to dage bedømte alle markedets nye modeller inden for 8 kategorier.

Kategoriene omfattede køresikkerhed, komfort, forbrug, design, interiør, motor, pladsudnyttelse og værdi for pengene. Volvo S60 vandt i klassen "øvre mellemklasse" i kraft af en førsteplads i 4 kategorier og en anden plads i de øvrige 4. Det er nok den klasse, hvori konkurrencen er mest skarp, så Volvo's præstation er allerede blevet bemærket vidt og bredt.

Det blev således bemærket, at Volvo forener et sportsligt og elegant karos-

seri med fremragende plads i kabinen. Dertil er den udstyret med et kompromisløst sikkerhedsudstyr. Med den nye model demonstrerer Volvo sin kompetence i at konstruere fremragende limousiner og rykker samtidig ind i en helt ny klasse.



Det er 25. gang Das Goldene Lenkrad - også kaldet "Bilernes Oscar" - bliver tildelt. I de øvrige klasser hed vinderne: Alfa Romeo 147 (mindre biler), den ny Ford Mondeo (mellemklasse) og Porsche 911 Turbo (sportsvogne). For Ford var det en god dag. De stod bag halvdelen af vinderne.

**De første TV reklamer for den nye S60 er allerede gået i luften.**

Den første vakte berettiget opsigt. Den viser et parkeringshus med flere etager. En S60'er kommer ind forbi portvagten og kører op ad rampen til næste etage. Rampen er udformet som i rundetårn. Der er masser af ledige pladser, men S60'eren sætter kun farten op og fortsætter videre opad - lige til den når den øverste etage. Her vender den brat og tager hele turen ned på rekord tid. Straks efter den passerer portvagten, vender den hurtigt rundt og standser. En yngre mand og en ung kvinde stiger ud og bytter plads. Straks går den vilde jagt igen, forbi den undrende portvagt og opad sneglen. Ja, det er blevet sjovt at køre Volvo.

Red.

# Classic Volvo Parts

Korsagervej 4 · Volby · 8450 Hammel · Tlf.: 86 96 55 77 · Fax: 86 96 55 77

*Classic Volvo Parts er Dansk Volvo klubs reservedelsforhandling. Hos os får du adgang til et stort lager af stumper til de gamle modeller,- både udgåede og andre svært tilgængelige dele. Desuden får du rabat på originale Volvo reservedele til de gamle vogne. På særligt udvalgte reservedele giver vi op til 30 - 40 - 50% rabat!  
Ring og få en hyggelig bilsnak med Ulrik Lauridsen.*

## Undervogn/transmission

Kardankryds, PV/Amazon	93,75 kr
Org. koblingssæt B18/B29/B20/B21	837,50 kr
Overdrive, ombytning, Amazon	4.750,00 kr
Overdrive, fabriksnyt, 140	5.625,00 kr
Forfjedre, PV/Amazon 140/164	562,50 kr
Bagfjedre, PV/Amazon/140/164	562,50 kr
Bagfjederskål, øvre el. nedre, Amazon	275,00 kr
Støddæmpere, for el. bag, Amazon	300,00 kr
Bagerst bæream, galvaniseret, Amazon	468,75 kr
Triangel, nedre, Amazon	1.050,00 kr
Styrestang, Amazon	430,00 kr

*Vi fører alt i bøsninger og gummi samt gasstøddæmpere og justerbare oliestøddæmpere til undervognen til rimelige priser.*

## Bremser

*Bundpris på bremsedelev!*

Bremseklodser, Amazon/140/164	156,25 kr
Bremseskiver på nav, ombytn., Amazon	625,00 kr
Bremsetromler på nav, bag, Amazon	593,75 kr
Bremsetromler på nav, for, Amazon	1.062,00 kr
Bremsetromler på nav, ombytn., PV	593 75 kr
Bremseskiver, for, 140/164	250,00 kr
Bremseskiver, bag, 140/164	275,00 kr
Bremseklodser, bag 140/164	156,25 kr

*Desuden bremsecalibre, hjulcylindre, bremsebakkesæt, monteringsæt og bremserørssæt til fantasipriser!*

## Udstødningssystemer med monteringsæt

Amazon, enkel tilgang	691,25 kr
Amazon, dobbelt tilgang	703,75 kr
Amazon, Herregårdsvogn	766,25 kr
PV 544 med B18 motor	803,25 kr
PV 544 sportsudstødning 2« rør	1.650,00 kr
Amazon sportsudstødning 2« rør	1.650,00 kr
140 sportsudstødning (67-73) 2« rør	1.470,00 kr
140 sportsudstødning (74-75) 2« rør	1.787,50 kr
140 GL, B20 E motor	1.162,50 kr
140 B18/B20 (A, B, D)	937,50 kr
164 B30 A motor (68-73)	1.250,00 kr
164 B30 E & F motor (71-73)	1.490,00 kr
164 B30 E & F motor (74)	1.510,00 kr
Bananmanifold, 544, Amazon, 140	1.718,75 kr

*Ovennævnte kvalitetsudstødninger er Simons Rallye m. fl. med garanti og monteringsvejledning.*

## Gummilister & Filtlister

Stofliste, dørkarm, 544/210	175,00 kr
Stofliste, dørkarm, Amazon 2-D	175,00 kr
Stofliste, dørkarm, Amazon 4-D	199,00 kr
Filtliste, dørrude, PV 544/444	212,00 kr
Dørgummiliste, P210 pr. par	312,50 kr
Dørgummiliste, PV 544/444 pr. par	312,50 kr
Bagagerumsliste PV (56-66)	312,50 kr
Bagagerumsliste Amazon	250,00 kr
Dørgummiliste Amazon 2-D	275,00 kr

*Dette er kun et lille udpluk af vort lager,- så ring og spørg, hvis du søger after andre dele!*

Alle priser er incl. moms men excl. forsendelse.

Vi tager forbehold for eventuelle trykfejl, fabriksprisstigninger samt udsolgte dele.

# Classic Volvo Parts

Korsagervej 4 · Volby · 8450 Hammel · Tlf.: 86 96 55 77 · Fax: 86 96 55 77

*Vi fører alt, hvad hjertet kan begære af nye eller brugte Volvo reservedele til Volvo PV, Amazon, P1800 & 140/160- serien*

## Vinterpakke

Til PC 544, P210, Amazon & 140 serierne

- 2 stk. H4- paraboler
- 1 stk. strømfordelerdæksel
- 1 stk. rotor
- 1 stk. kondensator
- 1 stk. platinsæt
- 4 stk. Bosch tændrør

## Samlet pris

**649,-**  
(spar 400,-)

## NYT!

Sportsudstødning til  
PV 544

**1.650,-**

*Nu også standardudstødninger til alle modeller i forbedret udførelse i mereholdbar kvalitet! Også enkelte Simons sportsudstødning til Amazon på lager.*

## Tilbud

på komplet servostyrings-  
ringssæt til  
**VOLVO 240-serien**

## Tilbud

på akkumulatorer

Vælg mellem:  
Moderne 12 volt  
akkumulator

**450,-**

De gamle sorte m. åbne  
bly-poler 12 volt, som  
man brugte i 60'erne

**750,-**

eller 6 volt

**699,-**

## Motorer

Orig. mobytrningsmotor, B18A	12.000,00 kr
Orig. ombytrningsmotor, B20A	12.500,00 kr
Motorophæng Amazon	87,50 kr
Orig. oliefilter	68,75 kr
Knastaksel B18/B20	937,50 kr
Fordæksel m. pakdose, B18/B20	281,25 kr
Vandpumpe B30	595,00 kr
Kompl. motorpakn.sæt B16/B18/B20	531,25 kr
Toppakning B18 el. B20	131,75 kr
Manifoldpakning B18 el. B20	93,75 kr
Pakdåsesæt, bagende B18 /B20	343,75 kr
Orig. oliepumpe B30	1.720,00 kr
Takthjulsæt B18/B20/B30	931,85 kr
Komplet rep. sæt til 2SU (dob. kabu- rator) incl. spjældaksler m. bøsninger, nåle og dyser, nåleventiler, O-ringe samt alt i skruer og pakninger	925,00 kr
Samme komplet rep. sæt til Zenith VN 36 karburator (B18)	860,00 kr
Samme komplet rep. sæt til Stromberg karburator (B18 el B20)	860,00 kr

## Køle/varmesystem

Ombytningskøler 544/Amazon	1.062,50 kr
Ombytningsvarmeapparat 544/Amazon	890,00 kr
Ny køler, alle 240 modeller	960,00 kr
Orig. termostat, fler modeller	160,00 kr
Vandpumpe, org. M.pakning B18/B20	280,00 kr
Varmeventil 544/210/Amazon	790,00 kr

*Alt i køle/varmeslanger. Spørg om pris!*

## Elektriske dele

Dynamo	1.187,50 kr
Vekselstrømsgenerator	1.075,00 kr
4 stk. Bosch tændrør, B16	75,00 kr
4 stk. Bosch tændrør, B18/B20	68,75 kr
4 stk. Bosch tændrør, B18/B20	75,00 kr
Afviserkontakt, Amazon	875,00 kr
Lyac akkumulator m. syre	450,00 kr
Sæt tændkabler, Bougicord	185,00 kr

*Alt i lejer, stempelringe, ventiler, knastaksler, pakninger m.m fra B4B & B16 til B18/B20/B30 & B19/B21/B32/B200/B230!*

Alle priser er incl. moms men excl. forsendelse.

Vi tager forbehold for eventuelle trykfejl, fabriksprisstigninger samt udsolgte dele.

# Classic Volvo Parts

Korsagervej 4 · Volby · 8450 Hammel · Tlf.: 86 96 55 77 · Fax: 86 96 55 77

*Kig ind i butikken og find det du mangler til din klassiske Volvo. Vi sender også gerne reservedele på billigste måde til alle ender af landet både til værksteder og gør-det-selv-folk.  
Har du en bil til salg, tager vi den gerne i kommission.*

## Autoruder

Forrude 544/210	813,75 kr
Forrude, tonet	1.059,00 kr
Forrude Amazon	731,25 kr
Forude, tonet	908,75 kr
Forrude, heltonet grøn	892,75 kr
Forrude 140/164/240/260	770,00 kr
Forrude P1800, tonet	2.368,75 kr
El-bagrude Amazon	1.990,00 kr
El-bagrude Amazon Hgv.	1.187,50 kr

## Karosseri m.v.

Hjulbuerep. stykker PV444/544	618,75 kr
Bagkofangerhjørner PV444/544	1.050,00 kr
Re. stk. bagagerum, nederst PV	281,25 kr
Front PV445	3.600,00 kr
Bagpanel PV444/544	1.075,00 kr
Bagpanel Amazon	1.935,00 kr
Forskærm Amazon	Ring
Front Amazon	2.150,00 kr
Lokari inderskærme, alu,- til alle mod.	687,50 kr

*Samt alt i originale og uoriginale karosseri- og skaringsdele!*

## Glasfiberdele

Forskærm Amazon	790,00 kr
Front Amazon	790,00 kr
Forskærm PV444/544/P210	790,00 kr
Bagskærm PV444/544	625,00 kr
Gangsterkeps PC/ Amazon	610,00 kr
Frontspoiler Amazon	890,00 kr

*Hos os finder du både nyt, brugt & ombytning med garantistempel samt værktøj, tilbehør & litteratur*

## Sædebetræk/måtter m.v.

Super standardudførelse	362,50 kr
Ekstra kardanmættesæt	175,00 kr
Bagrudehylde	175,00 kr
Luksusudførelse (løkkevævet)	489,50 kr
Luksusudførelse (velour)	537,50 kr
Bagrudehylde	175,00 kr
Forreste gummimåtte Amazon	2.430,00 kr
Bagagerumsgummimåtte P1800	325,00 kr
Bagagerumsmåtte Amazon	937,50 kr
Sædebetræk	1.662,00 kr

*Facon- og kantsyede bundmåtter i farverne blå, rød og koks i kraftig kvalitet.*

*Faconsyet sædebetræk i meget høj kvalitet til Volvo PV544/210/Amazon samt Hgv./140/160.*

*Leveres i mange farver og dessiner. Stofprøver kan rekvireres.*

## Sædegjorder

Amazon, Volvo 140 & P1800 (gummistropper under sædehynden)	
Slut med sammensunkne sæder og ønmme baller!	
Intropris Amazon & 140 pr.stk (1 sæde)	161,25 kr
Samme pr. par (2 sæder)	306,25 kr

## Hvide dæksider

Som i gamle dage, pr. stuk	137,50 kr
----------------------------	-----------

## Dørrudekanallister

Med og uden kromkant, loftbetræk i stof og plast. Ring og få en pris.

Alle priser er incl. moms men excl. forsendelse.

Vi tager forbehold for eventuelle trykfejl, fabriksprisstigninger samt udsolgte dele.

Postbesørget blad  
11673 (0900 KHC)

Dansk Volvo Klub  
Postboks 53  
6300 Gråsten

Forklaring: nummeret til højre for KHC er dit medlemsnummer

[www.volvoklubben.dk](http://www.volvoklubben.dk)

