

meapparatet var så primitivt, at man dårligt mærkede, at det fungerede. Men det var en spændende bil, der var konstrueret helt anderledes end alle andre biler, fortæller Finn Jensen, der tydeligt husker tiden med den nye bil i gadebilledet.

Albert V. Jensen var en ener, en handlingens mand, og havde i modsætning til så mange andre tidligt set Folkevognen potentiale.

Han var vokset op på et husmandssted ved Lemvig og blev sendt ud at tjene som ni-årig på en gård i Vestjylland. Når han drev kreaturerne ud på markerne ved det brusende Vesterhav drømte han tit om, hvad der var på den anden side af havet. Og det var ikke bare England og Skotland der trak, nej Amerika var drømmen! Det ville han udforske, når han blev voksen. En uddannelse som grovsmed og lidt fritidsarbejde samt et lån fra sin bror i Horsens gav mulighed for at komme derover.

Efter ti år i det fremmede følte han, at han skulle beslutte sig for at vende hjem til Danmark eller blive derovre. Han valgte Danmark og for lidt opsparet kapital købte han i 1932 Cyklebørsen på Nørretorv i Horsens.

Der kom hurtigt gang i forretningen, og i løbet af en snes år havde han oparbejdet en forretning, hvor 40 mand var beskæftigede med at sælge og reparere motorcykler og biler, samt producere så forskellige ting som sidevognsstel til motorcykler og dele til skøjter. Sidevognsstellet til motorcykler kom lige i den danske motorcykel Nimbus's glansperiode, så her var markedet stort.

Efter Albert V. Jensen havde fået forhandlingen af Folkevognen, begyndte han også at fremstille små tohjulede påhængsvogne til denne. Påhængsvognen var bygget op på en typegodkendt undervogn af stålrør og med torsionsfjedre på hjulene. Han havde også planer om at bygge en campingvogn, men dette var tiden dog endnu ikke moden til.

Selvom om forretningen hovedsagelig beskæftigede sig med motorkøretøjer gavede dette ikke anledning til at Albert V. Jensen ændrede firmanavnet fra Cyklebørsen.

*Typegodkendelsen til påhængsvognen til Folkevognen.*