

SÆRTRYK

af del af artikel om

DANSKBYGGEDE BILER

i bladet

BILHISTORISK TIDSSKRIFT

DANSK VETERANBIL KLUB

NR. 59 - SOMMER 1979



Copyright: Anders Ditlev Clausager

Gengivelse - også i uddrag - må
ikke finde sted uden tilladelse
fra forfatteren.

Fejlslagne forsøg

- en studie i danske biler efter 1945

Af Anders Ditlev Clausager Wolfsburg, Tyskland 1977 - Birmingham, England 1979

Med respekt tilegnet mindet om direktør ERIK SOMMER - en dansk bil-pioner

Indledning

Dansk bilindustri efter 1920 er egentlig ikke et ben der kan koges særlig megen suppe på. Stort set det eneste danske firma der fortsatte en bilproduktion efter 1. verdenskrig var De Forenede Automobilfabrikker i Odense (DFA). DFA opstod i 1917 ved en sammenlægning af det odenseanske Thrige-firma med de københavnske Jan og Anglo-Dane - alle 3 firmaer havde forbindelse til Landmandsbanken. Produktets navn, Triangel, var derfor et ordspil i mere end én henseende. Efter sammenslutningen koncentreredes produktionen i Odense.

Ud over enkelte specialbyggede personbiler (en touring i 1928 (?) - billede i »Ud at køre - før og nu«, og året før den berømte »racer« til Rom-København løbet på omnibuschassis) holdt Triangel sig til erhvervskøretøjer, som leveredes i flere forskellige størrelser op til 5 tons nyttelast - lastvogne, omnibusser, trambusser og brandbiler. Motorerne købtes oftest udenlands - i begyndelsen bl.a. franske Ballot-motorer, senere fra Amerikanske firmaer (Continental, Hercules eller Lycoming); i 30'erne anvendtes dog alternativt dansk-byggede dieselmotorer eller råoliemotorer som de dengang kaldtes. Den beskedne produktion omfattede også benzinmotor-drevne skinnibusser, og suppleredes med import af udenlandske personbiler - Studebaker, F.N., FIAT og Austin. Triangel gjorde sig bemærket ved anvendelsen af hydrauliske bremses allerede omkring 1930, og ved en yderst moderne lastvogn med frembygget førerhus i 1932, samme år som den første trambus leveredes.

Det må nok siges, at Triangel eksisterede, men ikke trivedes. Triangel var dyr sammenlignet med udenlandske fabrikater - eksempelvis kostede en brandbil på Triangel-chassis det dobbelte af en Ford V8 brandbil - men, takket være valuta-krise og »Køb Dansk« kampagnen, blev mærket ofte foretrukket af offentlige myndigheder. Trambusser leveredes til Ålborg, Århus og Odense, rutebiler til en lang række privatbaner og private omnibusselskaber foruden DSB, og brandbiler til større kommunale brandvæsen, i første række København, Odense, Århus og Ålborg. I samarbejde med H. Meisner-Jensen, leverandør af brandslukningsmateriel, udvikledes for Københavns Brandvæsen de første lukkede brandbiler omkring 1934, den såkaldte »Normaltype 1« efter standardspecifikation. Det er ganske karakteristisk, at de fleste nu bevarede Triangler er brandkøretøjer.

DFA fortsatte produktionen af Triangel efter 1945, formentlig indtil ca. 1953, formentlig var en af de sidste typer en bybus med Henschel

dieselmotor under gulvet. Men med 50'ernes stigende import af erhvervskøretøjer havde mærket næppe den store fremtid for sig, og det var sikkert klogt af DFA at holde op mens legen var god.

Et par spredte tilløb til en bilproduktion i 30'erne var der. Bohnstedt-Petersen, som allerede samlede Chrysler-produkterne i Danmark, viste på automobiludstillingen i Forum i 1934 prototyper til en »dansk« bil, såvel personvogn som lastbil, men de kom ikke videre, og det er vel et spørgsmål hvor dansk konstruktionen var. Kort før krigen eksperimenterede Frichs og B & W (Bur-Wain) med lastbiler og busser med dieselmotor. - I øvrigt opstod der en lang række danske bilsamlefabrikker, ført an af Ford i 1919 og General Motors i 1924: Begge firmaer havde dansk-fødte direktionsmedlemmer, Charles E. Sorensen og William S. Knudsen. 30'ernes valutaforhold og import-restriktioner begunstige dansk samleproduktion, og det er sandsynligt at følgende mærker blev samlet i Danmark, foruden de allerede nævnte amerikanske fabrikater: Adler, Citroën, DKW, Mercedes-Benz, Morris, Willys - og sikkert flere. Endvidere leveredes stadig et betragteligt antal karrosserier fra bl.a. Asnæs, Dansk Karosseri-Fabrik, Holbæk, Hojer, Randers m.fl. Et levn fra denne branche har vi endnu i form af de få firmaer, der leverer danskbyggede karrosserier på udenlandske bus-chassis'er, bedst kendt er Leyland-DAB i Silkeborg.

Situationen på det danske bilmarked efter 1945 var i mangt og meget lig 30'ernes - blot værre. Krigen havde ikke bedret valutaisituationen, og skiftende regeringer var uanset partifarve rørende enige om at holde valutatilførelsen til import af sådanne luksusgenstande som privatbiler nede på et absolut minimum - og der skulle gå mere end 10 år inden personbilsalget atter var frit for restriktioner - ligesom erhvervslivet led under manglen på nye last- og varevogne. Indkøbstilladelser til nye biler blev kun givet i yderst begrænset omfang, dog var visse professioner, f. ex. lægestanden, begunstige. En senere ordning pålagde en høj ekstraafgift, den såkaldte dollarpræmiering, såfremt man ville købe ny bil uden indkøbstilladelse. Omsætningsafgiften blev indført, og udstrakt til at dække brugte biler ved import eller genopbygning med nyt karrosseri. En række bilejere fik endda deres nyhvervede »dollargrin« konfiskeret - de såkaldte »gavebiler« der ikke altid var erhvervet ved helt legale metoder.

Samtidig hermed herskede der en udpræget bilmangel efter 5 års krig og besættelse, og med

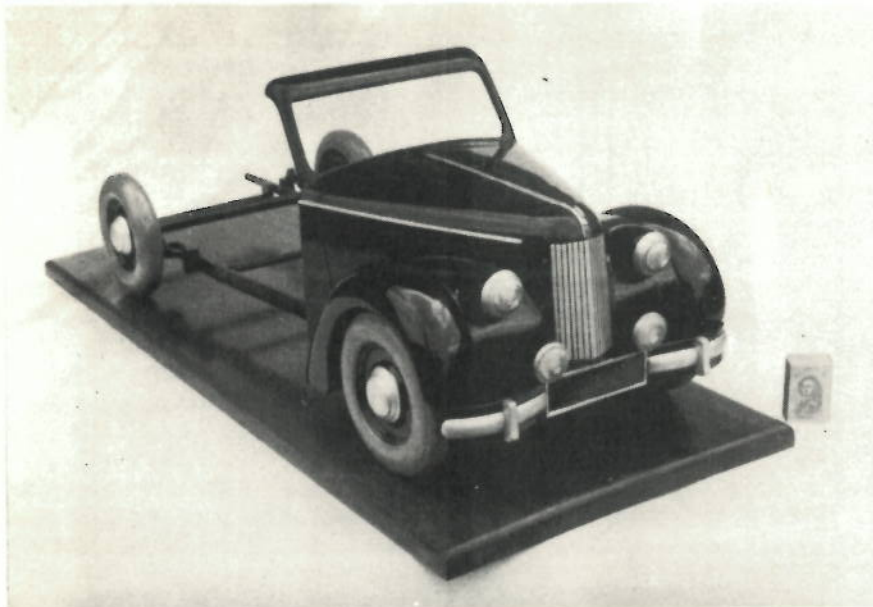
de stigende indtægter blev det muligt for flere og flere at få råd til egen bil. Disse forhold havde flere interessante virkninger. For det første blomstrede dansk bil-import op som aldrig før, ikke i henseende til antal af importerede biler, men i henseende til antal af importører og importerede mærker. En hel række bilmærker ny eller gen-indførtes på det danske marked, væsentligst fra England og Frankrig; men også fra Tjekkoslaviet, og Volvos egentlige gennembrud i Danmark kom først efter krigen.

Det må dog tilføjes, at størsteparten kun solgtes i yderst begrænset antal - mens E. Sommer afsatte maksimalt ca. 200 Jowett Javelin, lykkedes det næppe Friis-Hansen at sælge mere end en snes Daimler og Lanchester tilsammen. Mange fabrikater, især amerikanske, var alt for dyre, og ganske uegnede til danske forhold. Og selv om et firma fik et importagentur, var bilimport stadigvæk et noget risikabelt lotterispil: Folkevognen blev en guldgrube for SMC, men Nordisk Diesel var ikke så heldig - deres program omfattede bl.a. sådanne dødssejlere som Standard og Studebaker, og ND overlevede vel kun på grund af Ferguson-traktorens sejrsgang.

For det andet dukkede tanken om en dansk bil op på ny. Argumenterne for en hjemlig bilproduktion var i første række at man ville kunne spare et betragteligt beløb i udenlandsk valuta, også selv om man skulle indføre råmaterialer og visse komponenter. Endvidere ville der blive skabt arbejde til danske borgere; det danske bilmarked ville kunne forsynes uafhængigt af udenlandske interessers, og man tør også formene at tanken om folkemotorisering har spillet en rolle for ophavsmændene til i hvert fald nogle af projekterne - ligesom måske et noget prestige-betinget ønske om at skabe en *Dansk* bilindustri: Sverige havde jo SAAB, Scania-Vabis og Volvo, så hvorfor skulle vi ikke også kunne?

At samtlige projektmagere torregnede sig, er velkendt historie. Den oftest anvendte undskyldning var, at der ikke kunne opnås toldbeskyttelse for en dansk bilindustri - med andre ord, man indså at en dansk-produceret bil ikke ville kunne klare konkurrencen med udenlandske mærker uden toldbeskyttelse. Statsmagten viste ingen større interesse for at hjælpe en dansk bilindustri i gang - skønt handelsministeriet gav en mindre bevilling til udviklingen af DKR, havde man næppe tænkt sig at yde det million-lån som projektets fædre søgte om for at få en produktion i gang. De ihærdigste forsøg blev gjort af far og søn, Erik og Ole Sommer, fra den første S1 i 1950 til »Joker« 20 år senere; S 1 var, sammen med DK A 1 fra samme år, den mest realistiske konstruktion - de øvrige rangerer alle mellem det latterlige og det tragiske.

25 år senere er det let nok at påpege de fejltagelser som talsmændene for en dansk bilproduktion gjorde sig skyldige i. For det første var manglen på en tradition for danske biler et alvorligt handicap - Triangel, eller for den sags skyld Nimbus, var ikke meget at bygge videre på. I øvrigt må det ikke glemmes hvor stor en del af udviklingen i dansk metal og maskinindustri der har fundet sted efter 2. Verdenskrig: Der var simpelt hen ikke den store industrielle baggrund at gå ud fra i 40'erne. Deraf



Modellen til S 1 blev desværre knust under en tabt kasse - størrelsen ses af tændstikæsken.

fulgte, at vi savnede den nødvendige specialviden og de nødvendige fagfolk i bil konstruktion og fremstilling, og i høj grad også tilbehørsindustri og underleverandører til en bilindustri. Endelig manglede vi dengang som nu råmaterierne. - Mange paralleller kan drages til Kramme og Zeuthens samtidige forsøg på at etablere en produktion af flyvemaskiner i Danmark.

Endvidere var, og er, det danske hjemmemarked for lille til alene at understøtte en hjemlig bilindustri, og planer for export kom først ind i billedet med DKR i 1954 - betænk at størstedelen af Sveriges bilproduktion går til export, og at SAAB og Volvo først voksede sig store efter gennembruddet på verdensmarkedet, specielt i USA. Og endelig gik samtlige danske forsøg ud på at fremstille relativt billige folke-biler, som ikke ville have adskilt sig stort fra hvad udenlandske fabrikater kunne tilbyde - bortset fra at de danske biler sikkert ville have været dyrere, og objektivt betragtet, dårligere.

Det er naturligt i denne forbindelse at mindes den skæbne som overgik Martini i Schweiz, Spyker i Holland og de belgiske bilmærker - ingen af dem kunne på det kritiske tidspunkt tilbyde biler som ikke kunne leveres bedre og billigere fra Torino, Detroit eller Paris (eller fra udenlandske firmaers lokale samlefabrikker), samtidig med at exportsalget af forskellige årsager gik tilbage. Det er forfatterens personlige overbevisning, at en dansk bilfabrikation kun kunne etableres såfremt produktet kunne tilbyde noget specielt, så en dansk bil derved kunne fylde en nok så beskeden niche på verdensmarkedet og på denne vis undgå en direkte konkurrence med de internationale masseproducenter. Den hollandske DAF/Volvo er med sin særegne transmission et skoleeksempel herpå. I den henseende var den teknisk særprægede DKR måske det bedste forsøg Danmark præsterede, eller sår Sommer's Volvo Joker.

Mens det således ikke lykkedes at etablere en dansk bilindustri må det ikke glemmes at der blev fremstillet biler i Danmark - nemlig af de firmaer der fortsatte traditionen med dansk-

samlede biler. Forde fabrik i Sydhavnen rundede i 1953 en kvart million biler, og ved produktionsophør i 1966 havde man nået 325.000 - mens General Motors på Nørrebro havde samlet 230.000 biler fra 1924 til 1954, og i øvrigt var det firma der fortsatte produktionen længst. Foruden det danske hjemmemarked forsynedes ofte resten af Skandinavien, og før krigen de baltiske Randstater, fra København. - Endvidere havde DOMI i Glostrup (Morris m.fl.) og Nordisk Diesel samlefabrikation i større serier. Af og til blev der herhjemme fremstillet modeller som adskilte sig fra ophavet, f.ex. var det ganske almindeligt at forsyne lastbiler med danske førerhuse, og varevogne og busser med danske karrosserier - endnu en valutabesparelse. DOMI fremstillede en Morris Minor de Luxe varevogn med fladt tag i stedet for den sædvanlige forhøjede varekasse, og en forlænget 7-personers Plymouth Savoy til droskebrug -

S 1 blev bygget op på Sommers eget værksted. Bemærk udformningen af forpartiet.



Nordisk Diesel præsenterede Standard 8 og 10 med specielt dansk luxus-udstyr, senere betegnet som Vanguard Junior. Men også denne virksomhed er blevet overhalet af udviklingen, det er ikke længere rentabelt at etablere en samlefabrik til så lille et marked som det danske - nu nøjes vi med de såkaldte klargøringscentre.

I det følgende er de betydeligste danskbyggede bilprototyper fra perioden efter 1945 taget op til nærmere behandling. De 3 første - S 1, DK A 1, og Erla - kunne beskues af et undrende publikum på den første biludstilling i Forum i København efter krigen, som blev afholdt i februar-marts 1950. Af disse må S 1 og DK A 1 betegnes som seriøst mente forsøg, dog af ganske forskellige årsager, hvorimod man tør kalde Erla'en for et luftkastel. Samme betegnelse må også hæftes på plasticbilen DK, som havde sin korte blomstring i 1954: Det nok mest ambitiøse projekt, men med indslag af ren komik. Endvidere gives en omtale af Sommers øvrige projekter, og til slut nævnes nogle af de andre biler fra perioden - fortrinsvis eksperimenter af udpræget »den-har-jeg-selv-bygget-hjemme-i-baggården« karakter, som næppe nogensinde har været tænkt serieproduceret. Forfatteren bekendt er den eneste bevarede Sommers S 1, som firmaet stadig ejer og har udlånt til udstilling på Danmarks Tekniske Museum; direktør Ole Sommer er velkendt som samler af klassiske biler, og har megen interesse i sit firmas historie. Andre af Sommer-firmaets produkter er bevarede, heriblandt nogle stykker af Volvo Joker-bilen fra 1972-73.

S 1. København 1950

Bilfirmaet E. Sommer - nu O. Sommer A/S - fik kort tid efter krigens afslutning importagenter for de engelske mærker Jaguar og Jowett (inclusive Bradford varevognen). Senere markedsførtes en overgang den tyske miniature-bil Champion. Så da Erik Sommer først undfangede ideen til en danskbygget bil, var det naturligt at konstruktionen i udstrakt grad anvendte komponenter fra de engelske biler som firmaet importerede.



På forsiden ses S 1 på Forum-udstillingen og her den restaurerede vogn som den i dag er udstillet på Danmarks Tekniske Museum.

S 1 blev bygget i 1949, og forevistes for offentligheden på biludstillingen i Forum i 1950. Vognens tilblivelseshistorie var ganske kompliceret, og udseendet ændredes flere gange hen ad vejen, ligesom der også blev eksperimenteret med forskellige motortyper. Ifølge samtidig omtale investerede direktør Sommer den nette sum af 100.000 kr. i prototypen, hvad der den gang var en formue.

Først forarbejdedes en skalamodel af chassiset med forskærme, køler og vindspejl. Chassiset var traditionelt opbygget af to langsgående kasseprofiler, med en krydsforstærkning hvor kardansklen var lejret. Interessant nok var chassisrammen ført under bagakslen. Motoren låntes fra en Jowett-Bradford varevogn – den klassiske 2 cylindrede vandkølede boxermotor med sideventiler, boring og slaglængde 79×102 mm, 1005 ccm, 25 bhk v.3500 o/m. Også den 3-trins gearkasse og bagakslen stammede fra Bradford'en.

Forhjulsophænget var uafhængigt med en tværliggende bladfjeder, sandsynligvis inspireret af DKW, bagtil anvendtes langsgående bladfjedre på sædvanlig vis. Det særprægede styretøj med sektor og tandhjul i hus var lånt fra en Jowett Javelin. Bremserne repræsenterede et fremskridt fra det engelske forbillede, idet de var Girling hydrauliske på alle 4 hjul – Javelin havde endnu i 1950 det blandede hydromekaniske system, og Bradford'en nøjedes med mekaniske bremses. Rattet stammede fra en Javelin, instrumenterne fra en Bradford, og der anvendtes i tidens løb forskellige hjul – enten fra Bradford, eller fra Javelin med forandrede nav. Begge er af dimensionen 5.25×16.

Karosseriet var af stålplade på træramme, med kunstlæderbeklædt tag – man fandt frem til formgivningen ved hjælp af en model i fuld størrelse udført i bøjet ståltråd. Udformningen af forenden ændredes flere gange, først havde S 1 lodret kølergitter med lodrette ribber og forlygterne indbygget mellem skærme og kølergitter. For udstillingen i Forum blev forlygterne flyttet

ud i skærmene, og S 1 fik et skrånende kølergitter med vandrette ribber. Ved udstillingens åbning viste det sig pinligt nok, at den engelske Armstrong Siddeley på nabostanden havde et næsten identisk forparti; derfor skiftede S 1 udseende mellem første og anden udstillingsdag, idet der blev monteret et fintmasket kølergitter af form som et omvendt »T« – nederste parti dobbelt så bredt som det øverste. Efter udstillingen ændredes udseendet for sidste gang – forlygterne flyttedes tilbage til deres oprindelige position, den øverste del af kølergitteret erstattedes af fast plade og den nederste brede del af gitteret blev udformet som 3 kraftige vandrette ribber.

I øvrigt var det 2-dørs karrosseri af konventionel linieføring i 40'ernes stil, med plads til 4 å

5 personer. Sæderne var oprindeligt betrukne med kanalsyet læder, men dette udskiftedes med et stofbetræk som ville være billigere i serieproduktion. Bagagerummet var indbygget bagtil, og tilgængeligt udefra. Vognens dimensioner: Akselafstand 2700 mm, sporvidde for 1240 mm, bag 1300 mm, længde 4300 mm, bredde 1580 mm, højde 1490 mm, vægt 830 kg tom, benzintank 25 liter. Tophastigheden blev opgivet til 95-100 kmt, og benzinforbruget til 15-18 km l.

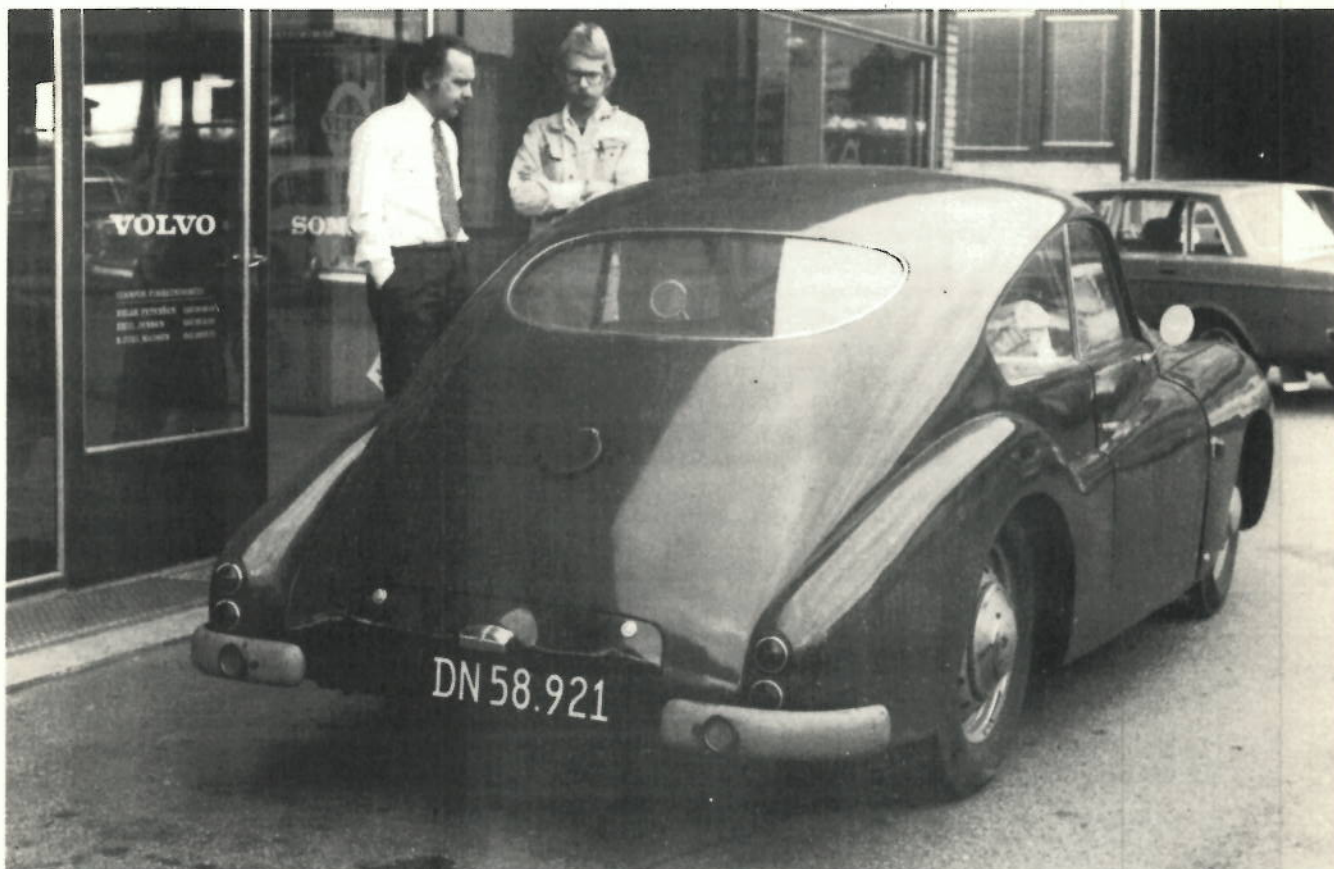
Det var Erik Sommers håb, at S 1 kunne sættes i produktion til en pris af ca. 10.000 kr. inklusive omsætningsafgift, eller omtrent hvad en Opel Olympia eller Morris Minor kostede i 1950. Af denne pris skulle 2500 kr. anvendes til køb af dele fra udlandet, væsentligst motoren. Men imidlertid blev produktionsplanerne skrinlagt hen på året 1950, da udviklingsarbejdet var afsluttet. Man kan tænke sig flere årsager til at en produktion blev opgivet. Spørgsmålet om toldbeskyttelse var uafklaret, og serieproduktion ville have krævet en endnu større kapitalinvestering. Der er også tvivlsomt, om Jowett kunne have leveret motorer til en rimelig lav pris.

Den gammeldags motor var det svage punkt i S 1's i øvrigt sunde konstruktion – skønt vognen næppe kunne kaldes udpræget moderne. Nogle år senere blev bilen forsøgsvis udrustet med en dobbeltstemplet 2-cylindret 2-takts motor på 750 ccm af det tyske fabrikat ILO (samme motor som anvendtes af Wendax/Erla, jvf. omtalen af denne bil) – en motor som Sommer havde planer om at indbygge i en projekteret forhjulstrukket varevogn. ILO motoren er bevaret og ligesom S 1 udstillet på Danmarks Tekniske Museum. – S 1 blev brugt regelmæssigt i flere år og nåede at køre 150.000 km. Den blev restaureret til Teknisk Museums åbning i 1967, og blev ved denne lejlighed ført tilbage til samme stand som sidst på året 1950. – Billed-Bladet gav S 1 fyldig omtale i februar 1950;



Sommers karetmagermester og sønnen Ole Sommer udkastede på fri hånd faconen på Jupiterens karrosseri i sammensvejste tynde stålstænger – under hyppige diskussioner med se

nior, Erik Sommer. Det vanskeligste var at få højre og venstre side symmetrisk. Plade artisten Stensnæs formede så det endelige karrosseri af aluminium.



For et par år siden havde Ole Sommer (til venstre) besøg af Jupiteren med dens nuværende ejer, artiklens forfatter.

bl.a. anførtes det, at »de to vandretliggende cylindre er så praktisk anbragt, at man blot ved at tage et forhjul af kan komme til dem«!

Sommers bilprojekter ophørte ikke med S 1. I 1951 importeredes et eksemplar af Jowett Jupiter sportsvognen, som Sommer lod forsyne med en danskbygget hardtop med en fastback-agtig linieføring; vognen blev omtalt og afbildet bl.a. i Auto. Denne vogn blev solgt i Sverige, hvor det må formodes at den er gået til. Næste skridt var at importere 2 Jupiter-chassis'er, hvoraf dog det ene senere blev sendt retur til fabrikken. Det andet fik et dansk aluminiumskarrosseri, en lukket 2-dørs coupé med fastback, hvis linieføring kan lede tanken hen på den første Bentley Continental; dog anvendtes forenden fra en almindelig Jupiter med standard karrosseri. Efter en omtumlet skæbne ejes denne bil nu af forfatteren til nærværende artikel.

Et andet Jowett-inspireret projekt var en hyrevogn, baseret på Bradford varevognen. Fabrikens standardkarrosseri blev forsynet med 2 extra sidedøre som blev skåret ind i varekassen foran bagskærmene, og et bagsæde monteredes. Men til trods for Bradford'ens berømte sejlivethed var resultatet sikkert ikke videre velegnet til at afhjælpe efterkrigstidens lillebil-mangel, da de fleste hyrevognsmænd foretrak »amerikane-re« – heller ikke den engelske Austin-taxi slog igennem i Danmark, og Bradford'en var som Mini Taxi 20 år forud for sin tid.

Ifølge oplysninger fra en tysk kilde var Sommer også involveret i et projekt til at licensbygge den tyske Staunau i Danmark – Staunau var et lille firma i Hamburg som i 1950-51 forsøgte

Volvo Specialet blev fremstillet på samme måde som Jupiteren. Til venstre karrosserikunstneren Stensnæs, til højre Ole Sommer.



sig med en forhjulstrukket bil med den dobbelt-stemplede ILO 750 ccm motor. Dette har ikke kunnet bekræftes fra dansk side, men her er måske en forklaring på at denne motor endte i S 1 som ovenfor omtalt. Hvad den forhjulstrukket varevogn angår, oplyser Ole Sommer at den østrigske bilkonstruktør Eberan von Eberhorst opholdt sig en kort tid i København og der var ansat af hans far til at forestå dette projekt, som aldrig kom længere end til tegnebrættet. I den forbindelse er det værd at bemærke, at det var von Eberhorst som konstruerede chassiset til Jupiter'en. Hans karriere spænder i øvrigt fra 30'ernes Auto Union racervogne som han arbejdede på hos Porsche's konstruktionsbureau, til Aston Martin sportsvognene 20 år senere. Nu er han professor ved den polytekniske læreanstalt i Wien.

Men alle Erik Sommers planer blev bragt til et tragisk ophør ved hans tidlige død efter en automobilulykke i Tyskland, og skønt Ole Sommer førte firmaet videre – Jaguar-importen suppleredes med detailsalg af FIAT, Simca og senere Volvo – gik der nogle år før en Sommerbil atter så dagens lys. I 1960 fik Ole Sommer bygget en coupé på Volvo-basis – chassis fra Volvo varevognen, forenden fra en Amazon, karrosseriet specialfremstillet i aluminium. Vindspejlet var en Amazon-bagrude, og meget af interiøret – sæder, instrumenter – og bagruden var hentet fra en Jaguar. Resultatet blev udstillet på Automobil Sports Klubbens »Racing Show« i København 1961. Bilen blev solgt, men senere tilbagekøbt af Ole Sommer.

Endelig i 1972-73, blev der hos Sommer bygget en lille serie – vistnok 7 – af den såkaldte Joker. De mekaniske elementer var hentet fra en Volvo 142, og det noget primitive karrosseri

var en krydsning mellem en beach buggy, en jeep og et bindingsværkshus. Udover den rent reklamemæssige effekt var fidusen den, at Joker kunne indregistreres på gule plader uden omsætningsafgift – til trods herfor kostede vidunderet alligevel ca. 35.000 kr., det samme som en Volvo 145 stationcar på gule plader, eller en god familiesedan i mellemklassen. Men Bilen og Båden mente i hvert fald, at det var »verdens skæggeste bil«.

Den første Joker blev udtænkt ved at placere delene på en spånplade, til de næste seks blev der lavet jigs.



Erik og Ole Sommers forskellige konstruktioner hører til blandt de mest interessante i forsøgene på at bygge biler med større eller mindre dansk islæt, og utvivlsomt havde nogle af disse projekter – ikke mindst S 1 – fortjent en bedre skæbne. Men lad os være glade for at de vigtigste af Sommers biler og karrosserier er bevarede.

Efter ovenstående tekst fortsætter artiklen med en gennemgang af følgende danske bilprojekter:

DK A1 – den danske DKW fra 1951
 Erla – dansk/tysk bil fra 1950
 Plasticbilen DKR fra 1954
 Bürger-bilen fra 1949

Haargaard-bilen fra 1950-51
 Danilo-bilen fra 1958
 Alfa Dana racerbilen fra 1959

Artiklen afsluttes med en omtale af dens tilblivelse, kildehenvisning, etc. – og har før dette følgende afsluttende betragtninger:

Hvorfor ikke?

Kunne der have været etableret en bilproduktion i Danmark? Hvorfor ikke? Det var dog lige ved at ske et par gange i de første efterkrigsår, og det ville sikkert være sket hvis f.ex. staten var gået med til at toldbeskytte det danske hjemmemarked. Man måtte naturligvis være indstillet på at købe væsentlige komponenter i udlandet – bortset fra den spøgelsesagtige dieselmotor til DKR figurerede der ingen danske motorer i de forskellige projekter – og produktionen ville aldrig have været særlig stor. Og det havde nok været det sikreste at holde sig til en traditionel konstruktion som f.ex. S 1 – men de fleste danske prototyper havde underlige 2-takts motorer og forhjulstræk. Det er i øvrigt typisk at flertallet har initialnavne – en bil med navnet »Sommer«, »Bohnstedt-Petersen« eller »Gabrielsen« ville næppe have tiltrukket det danske publikum som ikke vil ryge »Konge« eller

»Prins« cigaretter.

Men selv om en dansk bilproduktion var kommet i gang i 1950, var den sikkert for længst blevet indstillet igen. I 1970'erne er hjemmemarkedets salg på maksimalt 150.000 biler årligt, og selv de mest populære modeller når knap nok et salg af 10.000. Dette skal ses i sammenhæng med, at det i dag er nødvendigt at producere mindst 100.000 enheder – og helst 2-3 gange så mange – årligt af en lille familiebil såfremt man ikke skal sætte penge til for at holde prisen konkurrencedygtig. Dvs. at mindst 90% af produktionen af en dansk folkebil måtte exporteres til et i forvejen overfyldt verdensmarked. De høje produktionstal skyldes de enorme investeringer som nu er nødvendige i bilbranchen – hvor direktør Sommer kunne få bygget sin prototype for 100.000 kr., og DKR budgetterede med 6 millioner for at starte en produktion, kan en ny bil i dag let koste 2 mil-

liarder danske kroner eller mere før det første exemplar løber af samlebåndet. Disse enorme forøgede omkostninger skyldes dels at det er dyrt at opfylde de lovgivningsmæssigt stadig strengere krav, dels at bilfabrikkerne nu hellere vil investere i kostbare automatiske produktionsanlæg end de vil betale flere og flere arbejdere højere og højere lønninger. – En dansk bil ville være gået samme vej som Triangel, Nimbus og Bukh traktoren.

Den europæiske bilindustri er truet af de amerikanske multinationale giganter, af den japanske invasion og af østlandenes dumpingsalg. Rationalisering på tværs af landegrænserne er tidens løsen, og vi kommer til at se flere nødtvungne fornufts-ægteskaber i bilbranchen inden længe. Men enkelte små specialister vil altid overleve, og selv om man næppe kunne tænke sig et dansk modstykke til Rolls-Royce, Porsche eller Ferrari, ville der måske have været muligheder for en virksomhed som deLo-rean eller Reliant i Danmark.