

Bilbygger!

af Jens Ole Holm

Der er altid datoer man husker bedre end andre; familiens mærkedage, specielle oplevelser der har sat sig positive spor og de begivenhedsrige datoer som af andre årsager har mejslet sig ind i hukommelsen. F.eks. den 9. april 1940 – med sin historiske relevans for danmarkshistorien. "Historisk" blev den 9. april også for mig – i 2016! Den dag skulle min kone til møde i København, hvilket efterlod mig med tid til at kigge på biler. I Vestjylland har vi ikke en Alfa-Romeo-forhandler. Så jeg havde lyst til at se på Alfa'er og kørte til Benny Djarlo Automobiler i Nærum. Bilen parkerede jeg ved Sommers Automobil Museum (der var alligevel hverdagslukket).

Efter at have stillet min nysgerrighed med Volvo, Renault (hos naboen) og naturligvis Alfa'er, gik jeg over til min bil. Her stod der en dame som meddelte mig, at jeg holdt på Hr. Sommer's private plads! "Jamen, museet er jo lukket!" påpegede jeg. Det viste sig imidlertid at sekretæren var på arbejde. Hun havde efterladt entredøren på klem. Så jeg tillod mig at gå indenfor og hilste pænt på. Helt undtagelsesvis fik jeg lov til at gå på opdagelse i hele museet (nu var jeg jo kommet helt fra Holstebro).

Museet rummer en meget fin samling af flere bilmærker. En meget sjælden Hispano-Suiza type 64, 1932 og et par tyske '30-modeller, bla. a. Audi Front (1933-38), den første 6-cyl. europæiske bil med forhjulstræk. Sommer viser en pæn samling af Alfa, Maserati og Ferrari-modeller, men hans største passion for italiensk fuldblod er Lancia. Ikke dets mindre er interessen også for engelske biler, især Jaguar, som firmaet Sommer var importør af i 25 år.



Det er vigtigt, at restaurere og vedligeholde "ting og sager", så folk i fremtiden kan se hvorledes f.eks. tekniske-og industrielle fremskridt har præget en samfundsudvikling. Det kræver store resurser at skabe et sådan museum. Den mulighed havde Sommer-familien, med et stort, veldrevet bilforhandler-og importfirma. Men det er privatpersonen, den energiske bilmand Ole Sommer (1931-2018), der er skaber af denne samling. Personligt mener jeg at de biler jeg lige har omtalt, ikke er de mest interessante, da tilsvarende kan ses på mange andre bilmuseer. Derimod er det unikke ved Sommers Bilmuseum, iflg. min optik, bilerne som firmaet selv har konstrueret og bygget: S1 (1950), Jowett Jupiter Coupe (1951), Volvo Special (1960), Joker (1972) og Oscar (1981).

Jeg havde lyst til at besøge Sommers Automobil Museum fordi jeg har en målsætning om, så vidt det er muligt, at besøge alle bilmuseer i Danmark og udlandet! Men især til at se Sommer's S1. Engang tilbage i 1966 korresponderede jeg med Ole Sommer. Jeg havde bedt om Jaguar-brochurer og spurgt til S1, fordi jeg havde læst en artikel om den. Han besvarede pænt mit brev og fortalte at S1 nu var klargjort til fremvisning på Danmarks Tekniske Museum. Den 9. april 2016 blev dagen hvor ønsket godt og vel blev opfyldt! Efter en



grundig rundtur på museet, gik jeg tilbage til kontoret for at betale for et par bøger som jeg havde udset mig i receptionen. Der sad selvste Ole Sommer i en lænestol. Jeg hilste pænt på og nævnte mit brev fra 1966. Naturligvis kunne han ikke huske dette, men undskyldte meget rodet i udstillingen. Bilerne var skubbet en del sammen fordi museet den foregående dag havde afholdt et tema om Alec Issigonis (1906-1988). Sådanne arrangementer afholdes et par gange om året og næste gang skulle være om Citroën Trac-



tion. "Ved De hvem Alec Issigonis var? spurgte Ole Sommer mig. "Ja, han arbejdede for Lord Nuffield (William Morris) og var manden bag Morris Minor i 1948, men blev især kendt som konstruktøren af Mini'en sidst i '50-erne. Han var af græsk afstamning, boede hos sin mor, blev aldrig gift, men var meget glad for damer". " De ved sandelig noget om biler", svarede Ole Sommer.

Det blev en interessant dag!

Bilbygger! Dermed mener jeg ikke masseproduktion, men en person der enten bygger et køretøj efter egen konstruktion, forbedrer en eksisterende model eller ombygger den til et specifikt formål. Det er ikke min hensigt her at fortælle historien om bilbyggeren Ole Sommer og hans firma, eller om andre koryfæer i den danske bilbranche. Om dem er der skrevet mange gode biografier.

Jeg har en helt anden historie i tankerne!

For en del år siden var jeg bilsælger hos en autoforhandler i Herning. I 1997 fik vi forhandling af KIA, der på daværende tidspunkt var ny på det danske marked med et meget snævert modelprogram: Sephia og Clarus. Disse modeller var i familie med Mazda, som havde leveret teknisk know-how til KIA fra midt '80-erne. Som bekendt var Ford i en periode (1974-2015) ejer af Mazda, og da Kia havde planer om en MPV-model, var det naturligt for Ford at "overdrage" en udfaset Windstar-model til Kia. Så kunne Kia selv tilpasse bilen til eget marked, bl.a med egen dieselmotor. Således var Kia Carnival skabt. Import til det danske marked var ikke umiddelbart på tale, men, fordi en "bilkøbmand" havde opkøbt en lille håndfuld Carnival'er i Portugal, ændret navnet til KMC, og lanceret bilen med fuld presse -og TV-dækning på *Biler i Forum* 1998, måtte Kia Import Danmark tage Carnival på programmet hurtigere end planlagt. Denne episode med bilkøbmanden skabte et vældig røre, med trusler om politianmeldelse pga "illegal, uautoriseret import samt ændring af navn og logo".

Min første Carnival-handel var til en familie på 5 personer. De havde brug for en stor familiebil til en halv års ferietur gennem Europa og Tyrkiet. Valget faldt på Kia Carnival fordi den er rummelig med plads til 7-personer, til en fornuftig pris – og så var der muligheden for at tilpasse bilen til primitiv beboelse! Dette er i princippet ikke den store udfordring. For eksempel er der i Tyskland en hel industri med stor erfaring i ombygning og indretning af vare/kassevogne til beboelse, naturligvis gælder det særligt de tyske mærker, men også Fiat og Citroën ect. I Danmark fandtes kun en lille håndfuld værksteder, med erfaring i dette men uden kendskab til KIA Carnival. MPV-segmentet var ikke tidligere blevet konstruktivt ændret til beboelse (i Danmark), så det var med stor risiko at dette byggeprojekt blev påbegyndt. Dels fandtes der ikke noget færdiglavet materiale på markedet, der passede til en KIA Carnival. Dels noget af et puslespil at tilpasse eventuelle dele fra de forskellige tyske byggesæt. Og vigtigst af alt: kunne den ombyggede Carnival godkendes af de danske myndigheder! Når først taget var skåret af, var der ingen vej tilbage. Blev der begået konstruktions fejl så bilen blev uanvendelig, var pengene tabt.



Jeg har en god ven og kammerat, med mange års erfaring i ombygning af kassevogne til camper-brug: John Baltzer Jensen (Baltzer Autocamper i Holstebro). Han tog chancen trods ukendt land! På dette tidspunkt var der ikke særlige regler for hvordan en bil til beboelse skulle indrettes. SKAT forventede blot: almindelig ståhøjde uden reel specifikation af højden, 2 sovepladser og et køkkenkabinet med kogeapparat, vask, vandtank, spildevandstank og afløb. Her ud fra blev det vores opgave at tilpasse bilen til familiens behov. Alle sæder i Carnival'en er

med sovebeslag; 2 forstole, 2 midterstole der kan drejes 180* og et 3-prs.bagsæde. Derved fremkommer 2 sovepladser på sæderne, men det kræver ændring af bilens konstruktion at lave flere sovepladser, og da familiens behov lød på sovepladser til 5 personer, blev bilens tag en kreativ løsning. Konstruktionen med hæve/sovetag er ideelt hvis man ønsker et køretøj der kan anvendes til overnatning. Med et snuptag hæves taget i en vifte med fuld ståhøjde bagerst i bilen, hvormed man kravler op på det der oprindeligt var taget, men nu forsynet med en tilpasset madras. Mellem hæve/taget og karosseriet er fastmonteret en teltdug, der kan lukkes op med lynlåse - dette fremstår som et telt når taget er slået op. Men ved at skære biltaget af svækkes styrken i karosseriet. Ikke fordi den midterste tværprofil afskæres, men fordi der ikke længere er stabilitet i karosseriet når de øvrige originale tværprofiler også er væk. Det er ligesom en skotøjsæske uden låg – et kraftigt tryk på siden og den klapper sammen! Det kræver hjælp fra en ingeniør i

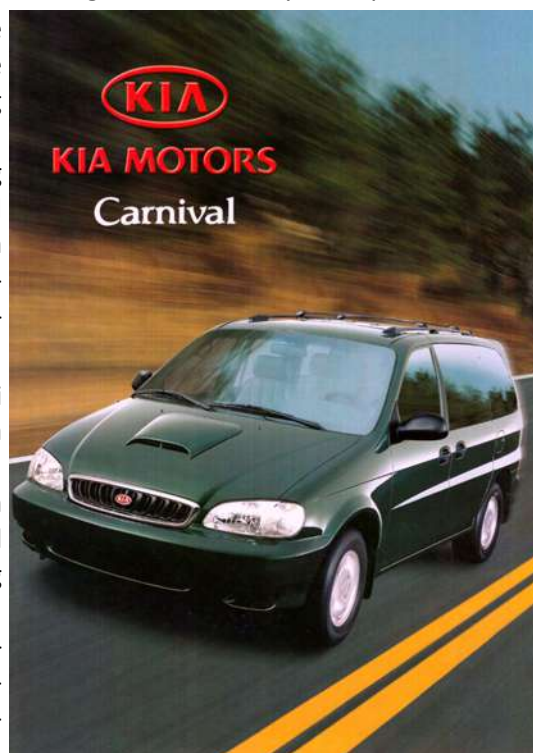


bilteknik at stabilisere og forstærke karosseriet med en konstruktion, der kan bære vægten af et hæve/sovetag. Efter mange udregninger blev en firkantet stålramme (2x4cm hulprofiljern) fremstillet og tilpasning så bilen kunne godkendes både sikkerheds- og lovmæssigt. Hæve/sovetaget fandt Baltzer i Tyskland. Målene passede ikke helt – ”der skulle klippes en hæl og skæres en tå” før det passede på Carnival’en. Der blev brugt komponenter fra forskellige leverandører og det der ikke kunne skaffes, blev håndlavet af Baltzer.

Endelig blev bilen færdig. Synet, godkendt, registreringsafgift betalt og til slut klargjort til familiens lange ferietur. Vi havde bygget verdens første KIA Carnival autocamper. Det blev i sandhed noget af et projekt men også en prototype på fremtiden. Vi havde efterfølgende kunder til flere biler og kunne udnytte erfaringerne fra prototypen. Men vi gjorde regning uden vært! Vi kunne ikke bare bygge løs! Kia importøren var kraftigt imod at en aut. forhandler ændrede på et Kia-produkt, og nægtede at yde fabriksgaranti! Man huskede tydeligt sagen med ”bilkøbmanden fra Biler i Forum 1998” og ønskede ikke nye komplikationer.

Hvad gør man så? Jeg var ansat hos en forhandler, der ikke havde den største respekt for bilimportører – han gik sine egne veje, bare der var profit! Derfor blev proceduren, at jeg solgte de næste Carnival’er kontant, i ren handel uden afgift. Dermed blev bilen kundens ejendom (med fabriksgaranti) og sammen kunne vi lave en skriftlig aftale om ombygning til camper-model med godkendelse, afgifter m.v. Importøren var dog stadig utilfreds med den ”uartige forhandler” og Kia-kollegaerne brokkede sig, fordi de ikke havde samme mulighed for at sælge Carnival som camper!

Importøren (Nellemann) havde overtaget en Kia-forretning i Holstebro hvori jeg blev ansat som forretningsbestyrer for Kia Import Danmark. Det var en stilling som passede mig fint, da jeg kommer fra Holstebro. Eneste klausul var: at jeg på ingen måde måtte omtale muligheden for ombygning af Carnival som camper! Imidlertid gik der ikke mange måneder før jeg blev kontaktet af ”den grå eminence” hos Kia, Jørn Carlsen, med ansvar for alle koncernens tekniske beregninger og typegodkendelser. Han var interesseret i et møde med undertegnede og John Baltzer, om mulighed for at bygge Carnival camper i Holstebro - Pludselig lå alle muligheder åbne for en rentabel produktion. Der blev valgt professionelle firmaer til fremstilling af det støbte glasfibertag, til teltdugen og diverse andre opgaver som støddæmpere, beslag m.m. Mange andre omkostninger blev reduceret nu da Camper-modellen blev typegodkendt. Tidligere skulle hver enkelt camper vejes og synes før fremvisning hos det lokale toldkontor (SKAT). Mervægtten ved ombygning måtte ikke overstige 50 kg, ellers steg vægtafgiften markant. Med en typegodkendelse kunne camper-modellen sælges som andre personbiler, hos landets Kia-forhandlere, der skulle ”bare” nummerplader på.





CARNIVAL CAMPER



Det passede fint med at den typegodkendte camper, blev den face-liftet 2002-model med ny front, instrumentbord, interiør og CRDI-motor. Kia Carnival Camper blev en succes – dermed også en fristelse for importøren til selv at overtage produktionen. I længden kunne Baltzer Autocamper ikke ombygge Carnival i et tempo svarende til efterspørgslen. Baltzers version med hæve/sænke sovetag var/er iflg. SKAT den mest ideelle MPV-camper! Men da Kia Motors Danmark selv valgte at overtage produktionen, blev denne konstruktion ændret til en noget billigere og mere simpel løsning. Et samlesæt med teltdug, rørstel og et fladt fibertag. Hvis bilen i dag skal bruges som camper, skrues taget af, der samles et rørstel om hvilket teltdugen vikles. Et par sæder tages ud af vognen og der bygges med tilpassede beslag, teltrør og "bordplader" en soveplads på sæderne, foruden 2 pladser i vognbunden. I princippet meget simpelt og alligevel besværligt. Men en endnu bedre indtægtskilde for Kia-importøren. Kia Carnival viste sig at blive Danmarks mest solgte autocamper (MA60%). Prisen var kr. 264.996,- og kunden sparede kr. 55.000,- i forhold til MPV'en. Men de fleste bilimportører

med respekt for sig selv, ville have del af kagen og fandt en "egnet model der kunne flikkes sammen til en camper". Nogle mærker, f.eks Ford Galaxy og VW Sharan valgte fabriksmonteret tysk indretning og hæve/sovetag. De fleste andre aktører, valgte dansk ombygning med simpel sove indretning. Interessen for MPV-Campere er et spørgsmål om pris. Et rent dansk fænomen. For det drejer sig om registreringsafgifter.

Tidligere betalte man fuld personvognsafgift på importerede autocampere. Derfor kunne man med fordel registrere en varevogn på hvide plader ved at betale 180% registreringsafgift. Så kunne den bruges som personbil, og kun til syn ved ejerskifte. Senere kunne man, efter behov, ændre bilen. I begyndelsen var der ikke krav til campingudstyr som i dag, da det var en varevogn, registreret som personbil (ikke beboelse). De bedste eksempler på dette var ombygning af Bedford postbiler til autocamper.

Da interessen for typen af de lette MPV-campere tog til, måtte SKAT ændre afgifterne og stramme de noget diffuse regler markant op: Køretøjet skal være utvivlsomt indrettet til camping. Typegodkendelse og egenvægt over 2000 kg. Der skal være 4 sovepladser, hver på 50 x 180 cm. Fuld ståhøjde over køkkenden (kigge ned på gryderne). Fastmonteret køkkenelement med gasblus, anvendelig køkkenvask, el-pumpe til rent vand og spildevandsbeholder. De skærpede regler betød også at ALT udstyr skulle permanent forefindes i køretøjet. Med en typegodkendelse blev afgiften reduceret til 60%. De nye afgiftsregler for autocampere blev administreret fra Toldcenter Høje-Tåstrup, hvor et par kvindelige toldfunktionærer foretog vurdering og beregninger ud fra et katalog der viser hvorledes bilerne skulle indrettes. Det blev en god forretning at ombygge MPV'er til camper. iflg. SKAT var Carnival den mest ideelle MPV-camper til formålet, den havde størrelsen og en reel egenvægt over 2000 kg.

Men de fleste importører blev for grådige, de pressede "citronen til det yderste" og der var ikke grænser for kreativiteten. Eks: Ford Galaxy/VW Sharan med en egenvægt på 1650 kg fik lagt 400 kg jernplader i vognbunden. Eller en SsangYong med en køkkenvask ikke større end en tændstikæske. Eller en Range-Rover med en ståhøjde der kun var mulig i reservehjulbrønden (afgiftsbesparelse på kr. 800.000,-).



Toldfunktionærerne turde ikke sige nej for så truede importøren med advokater og sagsanlæg.

Til sidst blev det SKAT for meget. Branchen fik ½ år til at tilpasse reglerne og medio 2007 var det slut med at sælge lette campere. Indtil 2007 var det samlede camper-salg på 12-1300 stk.om året. I 2017 blev der indført en nye afgiftsregler: 4 sovepladsreglen blev fjernet og afgiften reduceret til 45%. I dag er det kun tilladt at sælge "de rigtige" fabriksbyggede autocampere hvoraf det årlige salg ligger omkr. 300 enheder.

Så lidt bilbygger kan man vel nok kalde sig!

JOH