

# Referat af museumsbesøg hos Ole Sommer

Oprettet: tirsdag, 26. februar 2013 13:45

Skrevet af Ole Collstrup



Den 20. januar 2013 Museumsbesøg hos Sommer i Nærum.

Vi var 30 medlemmer/medløbere der mødtes uden foran Ole Sommer's Automobile Museum i Nærum Hovedgade

CV: (fra museets hjemmeside)

"Ole Sommer's forældre boede over hans bedstefars Ford-forretning 'SIMO' på Frederiksberg, så der kom smøreolie på de første bleer da hans liv startede i bilverdenen. Født 1931.

Fra 1949 til 1951 var han i England, bl.a. som elev på Jaguar fabrikken, og resultatet blev 'Certificate of Competence' som værktøjsmager. Fra 1951 læste han på Polyteknisk Lærestanstalt, og blev i 1956 civilingeniør med eksamensprojekt i forbrændingsmotorer. På grund af faderens pludselige død blev Ole Sommer allerede i 1952 chef for familievirksomheden E. Sommer, der importerede biler, bl.a. Jaguar, og i 1957 startede han en separat Volvo forhandling, O. Sommer, der med årene blev Danmarks største.

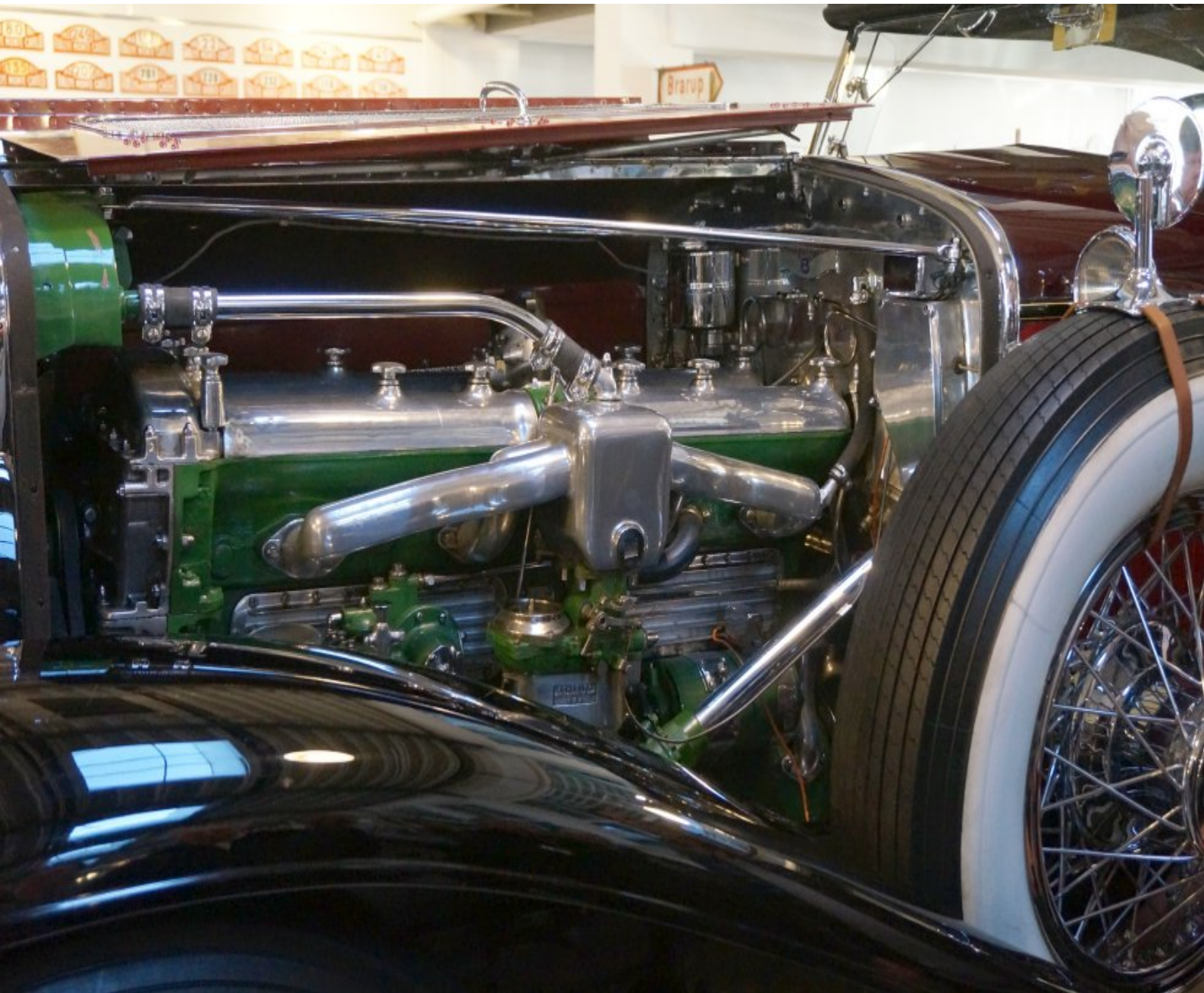
I kraft af fremragende medarbejdere holdt Ole Sommer disse virksomheder i god gænge i mange år. En voksende samling af museumsbiler fandt plads i hovedsædet i Nærum, og der blev tid til deltagelse i udenlandske veteranbil-rallies i fjerne lande. Desuden 3 gange ansvarlig for Copenhagen Classic Car Cup - to gange med historiske bilvæddeløb foran Christiansborg og tredje gang på Holmen.

Gradvis blev virksomhederne afhændet, senest forhandlingen af Volvo lastvogne og busser, og fra 2004 har Ole Sommer koncentreret sig om Sommer's Automobile Museum, placeret i en nyopført bygning i Nærum."

Ole ventede på os i egen høje person ved indgangen og tog mod Sørens betaling for os alle sammen.

Bilsamlingen rummer 72 biler (hvis jeg har talt rigtigt) Næsten alle biler havde en historie der kunne fortælles. Og blev fortalt.

Vi begyndte med en serie amerikanebiler fra først i århundredet. Hvad få vidste var at man den gang købte et chassis med motor, og fik en karetmager til at bygge karossen. Så kunne man have en vinter og en sommerbil. Her i blandt den berømte mafia bil Duesenberg.



7 liters aluminiums Duesenberg med dobbelt overliggende knastaksel

Konstruktøren og ejeren sagde til medarbejderne at der intet skulle spares: vi skal bygge verdens bedste bil. Han var den første der anvendte aluminium til motorblokken, et monstrum på 7 liter med 2 over liggende knastakslar. Og 4 ventiler per cylinder.

Citat fra wikipedia: "Among the novel design features (for a pre-1940 production engine) seen on various Duesenberg engines are single- and double-overhead camshafts, three- and four-valve heads, superchargers



and aluminum castings.”  
Intet under at det var en dyr bil.

Speciel montage af sidespejl



Fuldblodsbilerne indledtes med Alfa Romeo Super Sprint fra 1956 og Alfa Romeo Giulietta Sprint 1962 (her var noget specielt som jeg ikke kan huske) noget med stål der bare rustede) Men det gør de vist stadig.

Herefter kom vi til sektionen med tidlige racer biler, med den 3.hjulede Morgan fra 1934 med motorcykelmotor og stiv foraksel som den første. Bugattien fra 1923 uden forbremser og overtryk på benzintanken i stedet for en benzinpumpe. Og Riley Brooklands fra 1929 hvor man for første gang laver en profileret ramme for at sænke tyngdepunktet,



Ole Sommer i sin C-type



6 cylindret Jaguar med 3 weberkaburatorer

Og endelig den helt suverænt smukke Jaguar SS100 fra 1937 Ole Sommers egen sportsvogn. De største øjeblikke er når børnebørnene skal have en tur. Som indledning til museets største samling: efterkrigstidens Jaguar limousiner. Her i blandt Dronnings Ingrids Jaguar.

Og nu kom historierne. Jaguaren var på det tidspunkt Danmarks hurtigste bil. Vi havde ingen motorveje og heller ingen fartbegrænsninger. Så de der kunne køre hurtigt gjorde det. Så der var en lille eksklusiv klub af Jaguarejere der havde deres helt egen konkurrence. Man startede sit stopur når man kørte af færgen i Korsør (jernbanefærgen for Halsskov Knudshoved var ikke bygget dengang.) Passerede man termometeret på Rådshuspladsen senere end 53 minutter senere var der ingen grund til at tale højt om det!! Og husk: der var ingen omfartsveje dengang. Alle veje gik gennem bycentrene.

Dronning Ingrid kørte selv sin Jaguar når hun skulle til Gråsten og holde Rockbal for prinserne. Så sad chaufføren pænt på bagsædet. Ole Sommer var i en længere årrække autoriseret Jaguarværksted og i den egenskab har han selv oplevet dronning Indgrid komme med bilen når den skulle til service (naturligvis med chaufføren på bagsædet.)

Vi er nu 1½ time inde i omvisningen og Ole Sommer er stadig ikke træt (hvad jeg er ved at blive)





Vi fortsætter ned i underetagen hvor Volvoerne og de mere sjældne biler befinder sig.



Af særlig interesse for MX5 folket er naturligvis de to Lotuser: Elite Climax fra 1961 Lotus Elan fra 1963. Ovre i et hjørne står tre meget interesserede svenskere og vil have historien om en for dem meget speciel bil Saab 96 Sport fra 1964. Det var vist nok den Saab som en berømt svensk rallye kører kørte med op i et grantræ engang.

Ole Sommer er en af de meget få danskere der har bygget bil selv. Den første lige efter 2. verdenskrig hed S1. I 1984 byggede han sportsvognen Oscar. Kunderne måtte skrive under på at de var informeret om at der kom vand ind mellem kaleche og vinduer når det regnede. Amazonen byggede han om til sportsvogn. Og endelig den spøjse Joker fra 1972.

Alt i alt en god eftermiddag. Tak til Teknikudvalget for at arrangementet.

Ole Collstrup 20111005