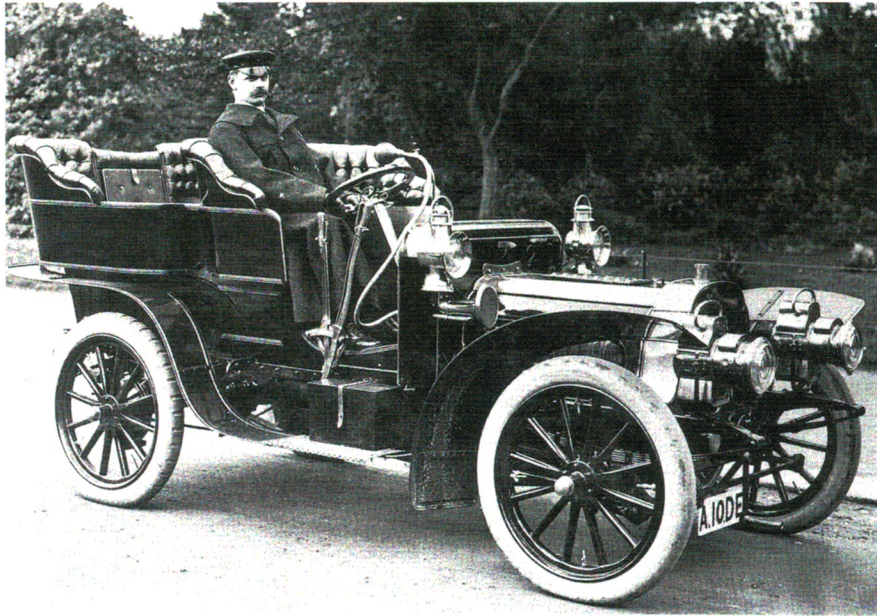


# HVEM ER DENNE SPYKER?



HER ER TOPPMODELLEN 60 HK, BYGGET I 1903. DEN BLE BYGGET I BARE 2 EKSEMPLARER, OG VAR PROTOTYPER BEREGNET PÅ RACE OG PR. DEN ENE VAR REGISTRERT PÅ AK 502, DEN ANDRE AK 503. BILDET ER TATT I LONDON I 1904, VI SER EN GRUPPE ENGELSKES BILSELGERE SOM ER SAMLET I ANLEDNING DEN STORE UTSTILLINGEN PÅ CRYSTAL PALACE I FEBRUAR. ENGLAND VAR DET VIKTIGSTE EKSPORTLAND FOR SPYKER.

Føljetongen om SAABs videre liv har vi lest om i vel ett år. I skrivende stund synes det imidlertid endelig avgjort hvem GM har funnet verdig til å overta dette tapssluket. SPYKER CARS i Nederland er på banen som ny eier, og det sies i avisen at det er et gammelt bilmerke. Dette er noe for VP å se nærmere på.

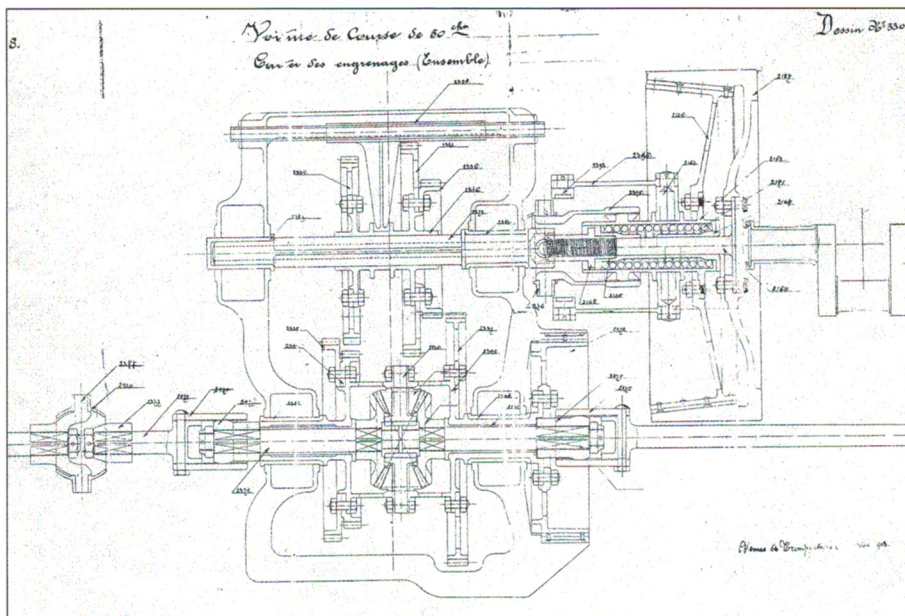


SPYKER 20 HK 1904, DEN STØRSTE MODELL DET ÅRET.  
DE FLESTE STØRRELSER VAR TILGJENGELIGE MED FIREHJULSDRIFT.

Av: *Sven Erik Bjørnrud*

Bilhistorisk startet det i år 1900, to unge brødre med navn Spijker lanserte sin første bil. De hadde tidligere, sammen med sin far, produsert hestekjøretøy. Ett av disse er fortsatt i bruk hos Dronningen av Nederland ved store anledninger, så de var nok velkjente på hjemmemarkedet da de lanserte sin første bil. De gikk raskt opp nye veier, for allerede i 1903 ble en stor vogn med motor på 8,8 liter og 60 HK lansert. I tillegg til en enorm motor, var den først ute med firehjul bremser og firehjuls drift.

På denne tiden markerte SPYKER seg kraftig i bilsport. I tillegg til en rekke hastighetsrekorder, gjennomførte en SPYKER i 1907 det store maratonløpet fra Peking til Paris, de kom faktisk på pallen som det heter i dag. Men 1907 skulle også bli et tragisk år for virksomheten, en av brødrene omkom under en tur over den engelske kanal. Båten, som het SS Berlin, sank, og han druknet sammen med sin britiske forhandler Elsworth. Ulykken førte til konkurs ikke lenge etter, og virksomheten ble refinansiert av nye eiere, som ikke fant plass til den gjenlevende bror Jacobus i det nye firma.



FABRIKKENS TEGNING AV TRANSMISJONEN PÅ 60 HK-BILEN. DEN HAR KONISK LÆRCLUTCH, TRE GIR OG PÅ SIDEN AV GIRKASSEN ER EN TRANSFERKASSE SOM FORDELER KRAFTEN TIL AKSELENE. PÅ AKSELEN SOM GÅR FOROVER, SER VI EN STOR BREMSETROMMEL FOR HOVEDBREMSEN, DERFOR OGSÅ FØRST MED FIREHJULSBREMSE. I TILLEGG FANTES BAKHJULSBREMSE MED UTENPÅLIGGENDE BÅND. VI SER AT DEN OGSÅ HAR SENTERDIFFERENSIAL, I DAG EN VANLIG LØSNING, I 1903 VAR DET BANEKRYTTER. DET SOM VAR SPESIELT I TILLEGG PÅ DENNE BILEN, VAR AT MOTOR OG GIRKASSE BLE MONTERTE LITT TIL VENSTRE I RAMMEN SLIK AT MELLOMAKSELENE KOM NÆRMERE BILENS SENTERLINJE. TRANSMISJONEN VAR FYLT MED FETT, HELE 9 KILO.

Understellets nr.	Fabrik	Kjendingsmerke
24	Spyker	<del>A. 607</del> <del>B. 1806</del> <del>B. 2191</del> B 2191

Virksomheten fortsatte med fokus på den luksuriøse delen av markedet. Første verdenskrig førte imidlertid til andre prioriteringer i samfunnet. Spyker gikk i 1915 inn i et nydannet firma, som satte igang med produksjon av jagerfly og flymotorer. I 1919 utviklet man på ny biler, og motoren i den nye generasjon Spyker ble tegnet av den kjente tysker Maybach. På lastebil- og småbilsiden fikk man igang et samarbeid med franske Mathis, mens egen produksjon ble på ny rettet mot luksusmarkedet. I 1922 var selskapet konkurs igjen, denne gangen var det den engelske importør som refinansierte for videre drift. Det haltet videre noen år, men siste bil forlot

fabrikken i 1925, og selskapet ble avviklet i 1926. Omkring 2.000 biler ble produsert i løpet av 25 år, ca. 500 av disse etter 1919.

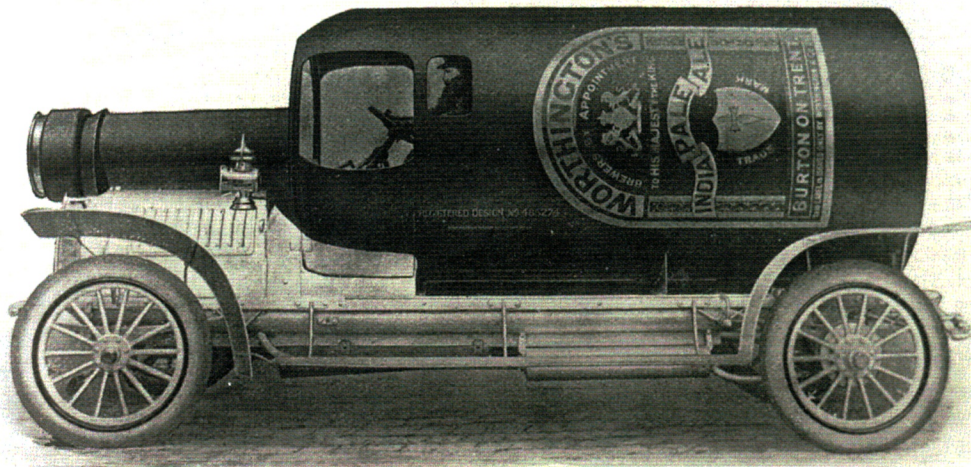
Kom så noen av disse bilene til Norge? Ja, ihverfall en gjorde det, det var en Spyker varebil som ble innkjøpt av St. Halvards Bryggeri, og registrert på A-604 engang mellom 1910 og 1914. Fabrikken laget en serie varebiler i disse årene, og bilen som havnet her hadde rammenummer 24, så den var blant de første. Bryggeriets adresse var Pilestredet 75c, Kristiania. Omkring 1918 ble bryggeriet hetende Nora Mineralvannfabrik, derav navnet Norabakken.



HER SER VI CHARLES GODARD I SIN SPYKER 14/18 HK PÅ VEI FRA PEKING TIL PARIS. POSTKORT VAR MÅTEN DE STO I KONTAKT MED FABRIKKEN PÅ, HER ER ET FRA TOMSK I SIBIR. DET VAR GUTTER SOM KLARTE SEG SELV I ØDEMARKEN, GODARD VAR EN FRANSKMANN MED LÅNT BIL OG LÅNTE PENGER. FABRIKKEN UTSTYRTE HAM MED ET DELELAGER SOM HAN SOLGTE UNDERVEIS. BILEN BLE SENDT ØSTOVER I FEBRUAR 1907, OG KOM I MÅL 10 AUGUST SAMME ÅR. I MÅL KOM TRE VOGNER OMTRENT SAMTIDIG, DET VAR TO DE DION-BOLTON OG DENNE BILEN.

Senere ble varebilen solgt til en kunde av bryggeriet, for i 1922 finner vi den registrert på Grorud Kooperative Selskap med nummer C-1206. Siste eier bodde i Østfold, kjennemerke på denne ensomme svale var da B-2191, og her slutter vårt spor.

### De bekende **Spyker** Chassis met de Worthington Bottle.



HER EN AV VAREBILENE SOM BLE SPESIALBESTILT AV ET BRYGGERI I ENGLAND. PRØVET BRYGGERIET I KRISTIANIA SEG PÅ ET LIGNENDE PR FREMSTØT? VET NOEN AV LESERNE MER OM A-604?

Så i 1999, over 70 år senere, tok en gruppe nederlendere opp den gamle tråden. De stiftet SPYKER CARS med formål å utvikle sportslige biler i høy prisklasse. Hovedmann og daglig leder heter Victor R. Müller, som har 10% av aksjene. Med som eiere er blant andre finansfolk fra Russland og Abu Dhabi, det egentlige bilde av hvem som dominerer firmaet synes noe uklart.

Bilene er til nå blitt bygget i Nederland med innkjøpt drivverk fra Audi. Denne produksjonen ble nedlagt i november 09 og overført til en underleverandør i England. Hele 196 mill. kroner tapte SPYKER i 2008 etter et salg på 61 mill. For å belyse dagens situasjon, bør nevnes at fabrikken i første halvår ifjor solgte 23 biler, og bokførte et tap iflg. Aftenposten på 70 mill. kroner. Det blir et tap på nesten 3 millioner kroner pr. Bil. I forhold til disse tall er SAAB rent lønnsom.

Omkring 300 biler er blitt laget i løpet av 9 år, og i likhet med sine forgjengere valgte dagens eiere å satse stort på billøp. I 2007 ble det brukt over 500 mill. kr. på et Formel 1 lag, uten at det kunne spores noen fremgang i hverken salgsvolum eller lønnsomhet de påfølgende 2 år.

Jeg avslutter med valgspørket til SPYKER, forfattet i

1914: "For den som er iherdig, er ingen vei ufremkommelig". Dette er det omkring 8.000 svensker har å trøste seg med når SAAB nå får forlenget livet. Spennende blir det for de samme svensker, neste korsvei blir når det enorme lånet på 4 milliarder svenske kroner er brukt opp. Det er garantert av den svenske stat, og det er fare for at det må omdøpes til statstilskudd.



HER EN AV NÅTIDENS, EN SPYKER C8 AILERON MED MIDTMONTERT AUDI 4,2 LITERS V8. SELV OM DEN HAR EN TOPPFART PÅ OVER 300 KM/T, ER DET FÅ KUNDER OG MANGE PRODUSENTER I DENNE KLASSEN AV BILER. PROBLEMET FOR SPYKER ER AT MANGE AV KONKURRENTENE ER EIET AV DE STORE I BRANSJEN, SOM HAR RÅD TIL Å TAPE PÅ DISSE SUPERBILENE "PÅ ØVERSTE HYLLE".