

## **Gyroverken Speed AB**

På 1920-talet experimenterade ingenjör Gottfried Darck med att omkonstruera och trimma olika bilar, och eftersom han hade ett stort intresse av bilsport och racerbilar, lyckades han med att konstruera en T-Ford racerbil som man sedan tävlade med. Bilen gick fort, den kom upp i hela 134 km/tim på en istävling, jämfört med den toppfart som en T-Ford normalt hade på cirka 70 km/tim var detta lite av en sensation. Darck, som var en entreprenör, startade och drev flera egna bolag på 1920-talet. Företagen tillverkade och sålde delar till Ford modell T förutom mycket annat inom bilbranschen.

Gottfried Darck konstruerade i början av 1930-talet ett par typer av båtmotorer. 1933 köpte Gottfried Darck en tomt i samhället Stennäset strax norr om Falun och på hösten samma år byggde han en mindre tillverkningslokal för den planerade båtmotortillverkningen.

### **Bildandet av AB Gyroverken Speed.**

Darck hittade några personer vilka trodde på hans planer om båtmotortillverkning och man bildade gemensamt bolaget AB Gyroverken Speed. Namnet kom från det latinska ordet för "snurra" som är Gyro.

Bolaget köpte tillverkningsrätten till de båtmotorer som Darck varit med om att konstruerat, i köpet ingick: ritningar, modeller samt eventuella uppfinningar rörande explosionsmotorer, arbetsmaskiner samt diverse verktyg. Köpesumman som var 17 500 kr betalades till Darck som aktier i det nya bolaget. Man började med att hyra en verkstadslokal i Falun för 600 kr/år, tills dess att byggnationen av verkstad blev klar på Darcks inköpta tomt i Stennäset dit man då flyttade verksamheten. Bröderna Nils och Erik var 2 av de personer som trodde på Darcks affärsidé. Erik var första tiden VD för att senare avlösas av sin yngre bror Nils.

### **Gyro 98**

På hösten 1933 började man i liten skala att tillverka Darcks 98 cc utombordare. Motorn tillverkades till stora delar av den egna verkstaden, de delar som behövde köpas var huvudsakligen svenska produkter, förutom lättmetallkolvar, tändstift och tätningssringar som köptes från utlandet. Det uppstod en del problem i produktionen och motorerna blev sånär färdiga för introduktion på marknaden till säsongen 1934. Man tillverkade i detta inledningsskede cirka 50 utombordare vilka såldes med namnet Gyro 98 direkt från fabriken i Stennäset, då bolaget saknade ett fungerande återförsäljarnät i landet.

### **Gyro 125 – Gyro Lilla Björn version 1.**

1935 förbättrades Gyro 98, då man konstruerade om rigg och ändrade utväxlingen för bättre dragkraft. Även kylvattenpumpen fick en bättre konstruktion och med en ny cylinder som hade slagvolymen 125 cc ökades effekten till 3–4 hk. Förgasaren monterades direkt på vevhuset och motorn gjordes genom detta fem cm. längre.

## **Gyro 250**

I början av 1934 introducerades den nya 2-cylindriga motorn typ 250. Den hade en slagvolym på 250 cc och en effekt på 6-8 hk vid 2 950 rpm. Denna typ var tillverkad av standarddelarna från den mindre motorn. Cylindrarna var placerade ovanför varandra och riktade framåt, gjutna i ett block med löstagbart topplock.

Fram till hösten 1934 hade man endast lyckats med att tillverka cirka 50 stycken av Gyro 98 samt ett fåtal av de nyare typerna 125 och 250. I stort sett hade man missat hela den viktiga försäljningssäsongen 1934, och detta visade sig snabbt genom att företaget fick likvida problem. I sept./okt. 1934 rekonstruerades därför företaget och företagsledningen övertogs av Erik Lindholm, Nils Lindholm och Filip Johansson. Ny verkstadschef blev ingenjör Arvid Svensson. Nils Lindholm lyckades även övertala den kände motormannen och båttracingföraren Bo Hjorth att bli generalagent för deras Gyromotorer.

Gottfrid Darck slutade sin anställning i bolaget när bolaget rekonstruerades. Hans aktiepost uppköptes av Nils Lindholm vilken även köpte fastigheten/verkstaden i Stennäset av Darck.

År 1935 satsade bolaget en hel del på att producera inombordsmotorer och stationära motorer vilket blev lyckat, bästsäljare blev inombordaren Gyro 700. I juli 1935 invaldes Bo Hjorth som ordinarie styrelseledamot då Erik Lindholm utgick ur styrelsen.

## **Gyro Lilla och stora Björn.**

År 1936 bytte företaget namn på typ Gyro 125 till "Gyro Lilla Björn". Samma år lanserades en större utombordare som fick namnet "Gyro Stora Björn". Anledningen till dessa namn var att motorerna marknadsfördes som "stjärnmotorer" och namnen anknöt därför till de två stjärntecknen Stora och Lilla Björn.

Gyro Stora Björn som lanserades 1936 var unik genom att den var en fotogendriven utombordare. Gyros kunder efterfrågade en robust stryktålig bruksmotor med stor dragkraft som liknade konkurrenten Penta U21. Stora Björn var en ganska stor och klumpig motor som vägde 55 kg. Motorn var avsedd som bruksmotor med stor dragkraft för tyngre bruksbåtar. Effekten uppgavs till 5–7 hk vid låga 1500–1800 rpm.

## **Gyro Stora Björn version 2**

Stora Björn omkonstruerades helt till säsongen 1937. Motorn fick nu en bakåtriktad cylinder och helt ny rigg m.m. motorn beskrevs som mycket ekonomisk med en uppgiven bränsleförbrukning på tre liter fotogen med 8 % olja/tim. Stora Björn gav i version 2 8 hk vid 2500–3000 rpm och vikten var bantad till 48 kg. Till säsongen 1938 modifierades motorn ytterligare för bättre effekt och lägre vikt.

Den ursprungliga fabrikslokalen blev med tiden för liten och under 1937–38 byggde man en tillbyggnad som gjorde att produktionen kunde nästintill fördubblas. Tillverkningsytan tredubblades och maskinparken utökades med flera moderna maskiner. I och med utbyggnaden av fabriken fick man också "Norra Europas modernaste provrum" för motorer.

1938 sålde Bo Hjorth färdiga "paket" med Gyromotorer och lämpliga båtar, det fanns samma år åtta typer av båtar, den minsta och billigaste hade namnet "Björnekan" vilken lämpade sig för utombordaren Gyro Lilla Björn. Gyroverken satsade även på att sälja kompletta ritningar med fullständig arbetsbeskrivning till flera olika sorters båtar.

## **Lilla Björn version 2**

Gyro Lilla Björn blev med tiden gammalmodig. Nackdelen med den utrymmeskrävande framåtriktade cylindern var ett av skälen till en omkonstruktion. Den omkonstruerade motorn lanserades våren 1938 och kallades version 2 av Lilla Björn. Motorn finjusterades till säsongen 1939 för bättre prestanda.

Övrigt på Gyroverkens försäljningsprogram var en egen vinschtillsats med en Gyromotor som drivkälla, samt även motorsprutor och läns-pumpar. Gyro Lilla Björn version 2 licenstillverkades av Albin Motor som drivkälla till Vattenpumpen Albin 200.

I slutet av 1930-talet var Gyro en storsäljare på båtmotormarknaden och man sålde mellan 600-700 motorer per år. 1939 marknadsförde Bo Hjorth inte mindre än 14 olika motortyper från 2-80 hk.

## **Lilla Björn Senior**

Till säsongen 1939 hade Gyroverken en helt ny motorkonstruktion färdig, den påminde om en Archimedes eftersom den hade två motliggande cylindrar. Motorn döptes till Lilla Björn Senior.

På grund av andra världskrigets början minskade efterfrågan på båtmotorer, och Gyroverken fick ekonomiska svårigheter och den 29 september 1939 likviderades bolaget.

Källor:

"Gyroverken Speed AB. Båtmotorer och stationära motorer" av Bertil Sporrang 2016. Kjells Tryckeri Jönköping. ISBN 978-91-639-0306-9. Svenska Dagbladet Historiskt sidarkiv.