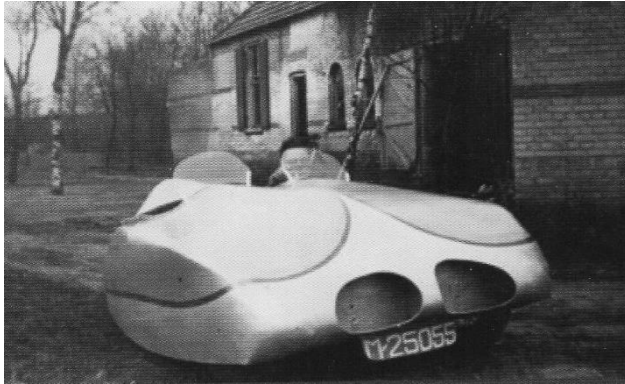


## Sparta ontwerper, Jan Wilke (1917-2009)

Jan Wilke is opgegroeid in Veessen a/d IJssel in een gewoon gezin. Hij ging na de lagere school naar de Ambachtsschool in Apeldoorn en was zeer geïnteresseerd in techniek en knutselde wat af, samen met zijn broer. Hij volgde de opleiding autotechniek. De schuur van de ouderlijke woning was gedurende de dertigerjaren en veertigerjaren een ware werkplaats.



1942 Auto ontwerp van Jan Wilke

Ook bouwde Jan in 1942 zijn eigen sportwagen op een oud Ford chassis. In 1949, werd deze creatie beschreven in: "Auto Sport". Na de oorlog handelde de gebroeders Wilke in achtergelaten legermotorfietsen.

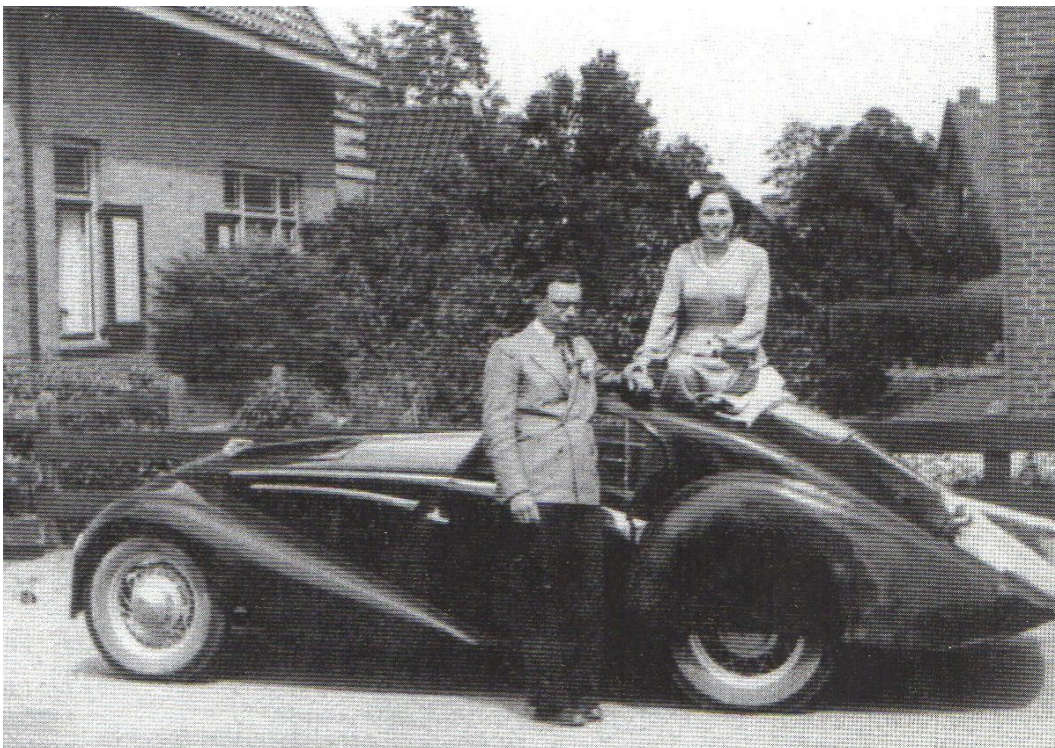
## Sparta periode

Sparta had na de oorlog behoefte aan een constructeur/tekenaar in eigen huis en plaatste een advertentie, in 1948. Jan Wilke solliciteerde en werd aangenomen, per 1 april 1948. Jan Wilke werkte nauw samen met Dirk-Leendert in zijn kantoor. Er was in het begin nog geen ontwerpafdeling. Zijn eerste ontwerp was een telescoop voorvork en een plunjer geveerd frame. Na enige tijd kreeg hij een eigen werkruimte in de garage naast de villa, genoemd: Het Experiment. Later werd 'Het Experiment' verplaatst naast de tekenkamer, waar inmiddels twee tekenaars aan de slag waren: Harmsen en Sileon. Uiteindelijk werden dat 10 medewerkers op de tekenkamer.

Wilke kocht, in 1950, van zijn salaris bij Sparta een prachtige dertigerjaren Franse sportwagen. Het carrosserie ontwerp is waarschijnlijk van Figoni in de periode vóór 1935 (Falaschi kwam pas in 1935 in beeld).



1950 een jaren dertig Franse sportwagen van Wilke met zijn vrouw als model



1950 een jaren dertig Franse sportwagen met Jan Wilke met zijn vrouw

Zijn tweede meesterwerk was een remnaaf met twee remtrommels. Daarnaast schreef hij columns over motortechniek. Bromfietsen werden zijn volgende uitdaging. De tekenafdeling/ontwerpafdeling groeide uit naar 10 medewerkers. Het Sparta bromfietsframe ontwerp, gemaakt van geperst plaatstaal, was ook het werk van Wilke. Vrijwel alle Sparta bromfietsen werden ontwikkeld door Jan Wilke en zijn team.

In Overijssel had de bevolking een beetje een Duits karakter “Niet lullen maar poetsen” en dat was terug te zien in de Sparta producten. Gedurende de dertigerjaren, werden sobere, lichte motorfietsen gemaakt, voor woon-werk verkeer. Er kwamen geen dure designjongens aan te pas en ook werd er geen geld uitgegeven aan wedstrijden. Na de Tweede Wereldoorlog, in 1945, ging Sparta weer verder, met waarmee het opgehouden was, in 1939. Maar de vraag was wel iets veranderd, naar méér cilinderinhoud en daarmee samenhangend, sterkere frames, betere vering en remmen. Met de komst van Jan Wilke, een gewone technische jongen met een Ambachtsschool opleiding, werd een sterker frame ontwikkeld voor het zwaardere Villiers 6E 198cc motorblok. Jan Wilke was de tegenpool van Charles Burki, een reclame tekenaar van Nederlands-Indisch joodse afkomst, met een academische opleiding, die het nogal hoog in zijn bol had en zichzelf zag als een belangrijk kunstenaar. Burki ontwierp voor Union een bromfiets (de Boomerang en de Rocket). De Sparta tweewieler werd voorzien van plunjer achtervering en een telescoop voorvork. Hoewel Jan Wilke al gedurende de dertigerjaren geïnteresseerd was in stroomlijn vormgeving, zag je dit nauwelijks terug in de Sparta motorfietsen. Behalve dan de ronde zwierige vorm van de “Oude school” spatborden, vanaf 1956 tot in 1968, die ontegenzeggelijk overeenkomsten hebben met de uitbundigheid van de Franse vormgevers.

Jan Wilke reed in een tweede hands Franse jaren dertig sportwagen. Ik heb het merk nog niet kunnen achterhalen. En hij had zelf een auto carrosserie gemaakt. Hoewel de auto was samengesteld op een oud Ford chassis (1934) was de vormgeving geënt op de Franse vormgevers in de jaren dertig. Zijn auto-ontwerp leek een beetje op een Talbot Lago of een Delahaye, met een carrosserie van Dubos of Figoni.

## Verder met de Sparta geschiedenis

Een van de producten, die in samenwerking met Wilke ontstonden was de Sparta 100 scooter, waarin je met veel fantasie, enige stroomlijn kunt waarnemen. Vervolgens werd een plaatwerk frame voor de Sparta motorfiets ontwikkeld, met het oog op massaproductie. Sparta kocht de benodigde machines om plaatwerk te persen (stempelen) In België (Luik) en de productiehal werd daarvoor plaatselijk hoger gemaakt. Bij grote aantallen is een geperst plaatstalen frame sneller en goedkoper te produceren. Maar toen het Sparta plaatstalen frame op de markt kwam, in 1955, was het motorfiets tijdperk zo goed als voorbij. De markt voor motorfietsen stortte in en veel motorfietsmerken verdwenen van de markt. Sparta richt zich geheel op de productie van bromfietsen.

Vrijwel elk onderdeel werd in eigen huis ontworpen en gemaakt. Ook de benodigde productiemallen werden in eigen huis gemaakt. Dit gaf Sparta een voorsprong op de concurrentie, totdat deze werkzaamheden, ‘zelf maken’, te duur werden, in de tweede helft van de zestigerjaren. ...

We hebben het over de Sparta modellenlijn, '**Oude school**', vanaf 1954. Daarna komt de Sparta modellenlijn, '**Nieuwe school**', vanaf 1968.

De periode 'Nieuwe School', is de laatste periode voor Jan Wilke (inmiddels 51-jaar oud) in 1968, hij blijft in dienst tot in 1980 en gaat dan met vervroegd pensioen, op 63-jarige leeftijd. Hij is 31 jaar in dienst geweest bij Sparta. Voor Jan Wilke, was het einde van het bromfietstijdperk een moeilijke periode. Toen in 1979, het besluit viel, dat de bromfietsen niet langer geproduceerd werden bij Sparta, was dit moeilijk te verwerken voor hem.

Na zijn pensioen bleef zijn interesse in de bromfiets. Toen hij in 1995, hoorde over een toertocht van de Spartaclub, ging hij daarop af en was aanwezig bij het eindpunt van de rit, bij Hotel Bloemink in Apeldoorn. Dit was het begin van een innige band met de Spartaclub. In 2009, overleed Jan Wilke, 92-jaar oud.



1957 Sparta G50 VA met Jan Wilke



1957 Sparta GA50 met Jan Wilke, Evert-Sileon (overall) en een technicus van ILO (stofjas)