

bankvergunning vanwege misleidende en incomplete informatie. De FSA stelde daarbij dat het niet om geïsoleerde gevallen ging, maar dat dit een patroon is bij alle door Antonov gecontroleerde bedrijven.

Naar verluidt ketste de eerste overnamepoging af omdat de Zweedse overheid of General Motors niet wilde dat via Antonov de techniek van Saab in Russische handen zou vallen. Bij de tweede overnamepoging zou (volgens verschillende bronnen waar *de Telegraaf* zich op beroept) niet langer Antonov, maar de Nederlandse miljardair Marcel Boekhoorn betrokken zijn. Boekhoorn is ook al jaren betrokken bij Spyker, onder meer als aandeelhouder.

De overname van Saab door Spyker lijkt niet alleen een raar verhaal, het is het ook. Operationeel hebben Saab en Spyker niet veel gemeen. Topman Victor Muller van Spyker hamerde vooral op het dealernetwerk en de productiefaciliteiten van Saab, waarmee Spyker zijn voordeel zou kunnen doen. Ruim duizend dealers om 38 auto's te slijten lijkt wat veel van het goede, maar wie weet.

#### STRUIKELBLOK VAN 400 MILJOEN

Het gaat Spyker vermoedelijk om de zak geld die potentieel aan deze overname hangt. Struikelblok bij de onderhandeling was dan ook lange tijd de lening van 400 miljoen euro van de Europese Investeringsbank waarmee Saab momenteel overeind wordt gehouden. Met het wegvallen van de vorige potentiële koper, de Zweedse sportwagenmaker Koenigsegg, is het onduidelijk of de lening kan blijven bestaan. Zonder kredietgaranties van bijvoorbeeld de Zweedse overheid of een andere externe investeerder zal de deal niet door kunnen gaan, Spyker zelf kan nauwelijks een nieuwe koffiezetter kopen.

De merknaam is vermoedelijk de meest waardevolle asset van Saab. Het imago van Saab is dat van hoge kwaliteit, duurzaamheid en een vleugje artisticeit. Met een Saab onderscheidt men zich van de massa. De auto is populair onder artsen, kunstenaars en andere beoefenaars van vrije beroepen. Victor Muller bewees in het verleden al, ook bij kledingmerk McGregor, dat hij merken met een stoffig imago weer tot leven kan wekken. Bij Saab is dat niet eens zo erg nodig, maar met handige marketingacties een breder publiek voor de Zweedse auto aanboren kan de verkoop flink opkrikken. Het zou zomaar kunnen. Maar het blijft een raar verhaal. ■

## OOK OPVALLENDE OVEREENKOMSTEN

Hoewel Spyker en Saab hemelsbreed van elkaar lijken te verschillen, zijn er ook opvallende overeenkomsten. Zo zijn beide bedrijven actief geweest in de vliegtuigbouw. Saab begon in 1937 als Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) met de productie van militaire vliegtuigen. Na de Tweede Wereldoorlog diversifieerde Saab naar het maken van auto's. De expertise op het gebied van de aerodynamica kwam daarbij goed van pas.

Spyker begon in 1880 als koetsenbouwer, maar was vanaf 1915 na een fusie met de N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabriek uit Soesterberg ook even als vliegtuigbouwer actief. Spyker was zelfs de eerste volwaardige Nederlandse vliegtuigbouwer die ook vliegtuigen van eigen ontwerp bouwde. Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte Spyker bijna honderd gevechtsvliegtuigen en tweehonderd vliegtuigmotoren. Het huidige logo van Spyker herinnert nog aan het verleden in de vliegtuigbouw: het bestaat uit een spaakwiel en een vliegtuigpropeller.

Een andere overeenkomst is de structurele verliesgevendheid in de laatste tien jaar. Het oorspronkelijke Spyker werd opgeheven in 1926, maar sinds Victor Muller de merknaam in 1999 opnieuw liet registreren heeft de onderneming alleen verlies geleden, afgezien van een kleine winst in 2006.

Het autobedrijf van Saab werd in 1990 na een fusie met de Zweedse vrachtwagenfabrikant Scania afgesplitst. De ene helft van de aandelen kwam in handen van de familie Wallenberg en de andere helft belandde bij General Motors. Sinds het jaar 2000 is Saab een volle dochter van General Motors, dat het niet winstgevend wist te krijgen.

