



Tekst: Lo Bour  
Fotografie: Guido de Visser

## DAIMLER SP250 DE DAIMLER DIE MEER VERDIENDE

Dit verhaal voert ons naar Joep Osendarp in de buurt van Eindhoven. Joep en zijn vrouw zijn mensen met een goede smaak. Als ik het huis binnenkom staan en hangen er allerlei hoofdzakelijk moderne kunstwerken door het huis heen verspreid. Ik moet zeggen een vrolijke smaak die ook mij aanspreekt. Joep heeft een reclame-/verpakkingsbureau en derhalve een uitstekend gevoel voor design. In zijn honger naar bijzondere en mooie dingen liep hij in 2013 tegen een Daimler SP250 sportwagen aan. Sinds de aanschaf is deze bijzondere sportwagen een belangrijke rol in zijn hobby-leven gaan spelen. En laat nu 2019 ook nog eens het jaar zijn waarin deze SP250 zijn 60ste verjaardag viert. Reden genoeg om aan deze Daimler aandacht te besteden in ons blad, want tot mijn schaamte moet ik toegeven dat in alle coverstory's die we de laatste 8 jaar hebben geschreven, de 'Daimler Dart' nog nooit aan bod is geweest.



De Jaguars en Daimlers omvatten een uitgebreid scala aan modellen. Zo is Daimler de oudste autofabriek van Engeland die door H.J Lawson in 1896 werd opgericht en zijn basisproductie had in Coventry. De turbulente geschiedenis van dit merk met haar vele modellen is al eens uitgebreid ter sprake gekomen in ons blad (editie 2 en 3 in 2018). Na de Tweede Wereldoorlog ging het met Daimler snel bergafwaarts. Ze produceerden voornamelijk limousines voor puissant rijke mensen. Daar kon je met name na de 2e wereldoorlog geen grote aantallen mee halen. Vandaar dat in 1960 Daimler door Jaguar Cars werd overgenomen voor 3,4 miljoen pond.

Jaguar Cars was in 1960 een zeer bloeiende firma, die voor de oorlog bescheiden was begonnen in 1932 onder de naam S.S. Cars. Van 1935 tot 1940 werd een aantal zeer aantrekkelijke en redelijk betaalbare modellen geproduceerd onder de naam SS Jaguar. De geschiedenis van Jaguar na de Tweede Wereldoorlog kent een grote expansie en de productie van vele modellen. In al dit naoorlogs tumult probeerde Daimler met een noodsprong het vege lijf te redden en bracht in 1959 een Engelse sportauto uit, met name bedoeld voor de Amerikaanse markt.


Op suggestie van o.a. directeur Edward Turner introduceerde Daimler zijn sportwagen in 1959 op de New York Motor Show onder de naam Daimler Dart. Nadat Chrysler - Dodge

Inc. met juridische stappen dreigde - het bedrijf voerde al langere tijd het model Dodge Dart - liet Daimler de modelnaam Dart snel vallen en werd de typeaanduiding omgedoopt in Daimler Sports 250, wat later SP250 werd. De eerste naamvoering 'Dart' is de échte kenner altijd bijgebleven... veel mensen hebben het gewoon over de Daimler Dart.

Deze Daimler Dart ofwel de SP250 was al in het begin geen overdonderend succes. Bij de overname van Daimler door Jaguar is evenwel de Daimler SP250 toch nog 4 jaar in productie gebleven. Wel héél bijzonder van deze SP250 is de V8 motor. Door de overname van Daimler kwam Jaguar ineens in het bezit van een V8 motor, die uiteraard interessant was voor de Amerikaanse markt. Dientengevolge bracht Jaguar in 1962 de Daimler 250 V8 uit, die uitgevoerd was met de V8 van de Daimler SP250 en het onderstel en de body van de Jaguar Mk2. Deze Daimler is tot 1969 geproduceerd, waarna pas in 1998 er weer een V8 werd geplaatst in een Jaguar.

De SP250 had een zeer karakteristieke voorkant, die deed denken aan de neus van een Citroen DS uit 1955 of een Studebaker Starliner uit 1953. De rest van de auto vertoonde echter veel kenmerken van een Triumph. Bijzonder was dan weer dat de gehele body van polyester was.

Announcing  
**THE NEW Daimler SPORTS CAR**  
 21 LITRE · V-8 · TYPE SP250



Designed to give the enthusiast a truly practical Sports Car, the Daimler SP250 is an entirely new conception which for performance, servicing ease and reliability is unrivalled.

Construction-wise the SP250 offers a remarkable specification. Highlights include new 21-litre V8-cylinder engine with soaring performance plus uncanny flexibility—hydraulically operated disc brakes on all 4 wheels ('STANDING START'—100 mph—'STOP', in under 30 seconds!)—carefully balanced suspension with pinpoint accurate handling—exceptional luggage accommodation—a full-width rear bench-type seat additional to 2 separately adjustable bucket seats—permanent wind-up metal-framed windows. Available with an exceptional list of optional extras including a detachable hard-top, overdrive and automatic transmissions, knock-on wire wheels, adjustable steering column, etc., etc.

The SP250 will be on exhibition on Stand No. 110 at the Earl's Court Motor Show, and limited retail deliveries will commence in January 1960. In the meantime, illustrated leaflets with detailed specification, performance data, and list of extras may be obtained on application to The Daimler Company Limited, G.P.O. Box No. 99, Coventry.

**Price £1,395 including p.v.**

THE DAIMLER COMPANY LTD  
 COVENTRY

nokkenas tussen de twee cilinderblokken in, die via korte lichtmetalen stootstangen de kleppen bediende. Ieder cilinderblok had een SU carburateur. De 4-baks versnelling was alleen in de eerste versnelling niet gesynchroniseerd en kon geleverd worden met een overdrive. Ook was het mogelijk een automatische versnellingsbak te bestellen.

Het chassis was een kruisvormig ladder-frame, gebaseerd op dat van de Triumph TR3. Dit chassis was echter voor de SP250 veel te licht uitgevoerd, waardoor bij snel genomen bochten de deuren spontaan openvlogen. Dit deed de reputatie van de wagen natuurlijk geen goed. De 'onverkochte' SP250's die naar de VS waren geëxporteerd werden terug gehaald en van B-Spec. aanpassingen voorzien. Rondom waren standaard al schijfremmen aangebracht, waarbij vóór een onafhankelijke wielophanging was met veren en hydraulische schokdempers. De achteras had half elliptische veren, ook met hydraulische schokdempers. Wielen waren standaard van geperst staal. Spaakwielen waren optioneel. De stuurkolom was instelbaar.


Makers of Fine Vehicles for over 60 years



The Daimler V8 S.P. 250 is a car of exceptional performance, reliability, and serviceability. It is available in a wide range of finishes and with a variety of optional extras. For more information, please contact your nearest Daimler agent or write to The Daimler Company Limited, G.P.O. Box No. 99, Coventry.

**Daimler V8 S.P. 250**

BUILT TO GO PLACES... FAST!



**Daimler V8 S.P. 250**

When on right, the weight pressure given by seat backrest for 17.5 degrees. From adjustable bucket-type seats in class and side view. These adjustable-type seats. Buckle control gives wide range of seat movement. Daily travel with no seat movement. Buckle control gives no movement when required.




Over een periode van slechts 5 jaar en een productie-aantal van 2.654 exemplaren is er een 3-tal versies van de SP250 op de markt verschenen, namelijk de A-Spec. (1.924 exemplaren), de B-Spec. (474 ex.) en de C-Spec. (256 ex.). Totaal zijn er 1.453 RHD- en 1.201 LHD exemplaren bij Daimler in Coventry / U.K. van de band gelopen. De auto was in beginsel verkrijgbaar in 4 kleuren te weten: Black, Ivory, Royal Red en Racing Green (BRG). Vanaf oktober 1960 kwam daar de kleur Mountain Blue Metallic bij en na 1962 was iedere Jaguar-kleur in principe mogelijk.

De originele A-Spec. (1959 -1960) was uitgerust met een door Edward Turner ontwikkelde Hemi-head V8 motor met 2.547 cc (140 PK bij 5800 t/min; 210 Nm bij 3600 t/min) en de SP250 haalde daarmee een topsnelheid van 120 mph (193 km). In iets meer dan 10 seconden werd de 100 km/u gehaald. De V bij deze bijzondere motor stond onder 90 graden, waarbij de krukas van 5 lagers was voorzien. Boring en slag waren respectievelijk 76,2 en 69,85 mm. De compressie ratio was 8,2:1. De kopklepper had half cirkelvormige verbrandingskamers. Er was, zoals bij veel V8 motoren, een enkele



**MET DE OVERNAME  
 VAN DAIMLER  
 BESCHIKTE JAGUAR  
 OPEENS OVER  
 EEN V8 MOTOR.  
 EXTRA BIJZONDER  
 AAN DE DART IS DAT  
 DE GEHELE BODY VAN  
 POLYESTER IS.**

In 1961, na de overname door Jaguar, werd de verbeterde SP250 B-Spec. uitgebracht. Onder het dashboard kwam een driedelige beugel die de A-stijlen verbond met de dorpels. Hiermee werd het schutbord versterkt en het maakte bovendien de stuurkolom steviger. Ook ter hoogte van de B-stijl kreeg de carrosserie verstevigingen en werden de dorpels in de lengterichting versterkt door toevoeging van extra kokers. Deze aanpassingen resulteerden in een sterk verbeterde en dus strakker rijdende wagen. Naast aanpassingen aan het chassis werd ook de polyester body dikker uitgevoerd, met name de achterspatborden. Ook de achteras werd ingewisseld voor een steviger exemplaar. In tegenstelling tot de A-Spec. uitvoering werd de B-Spec. SP250 standaard met bumpers, een kachel en ruitensproeiers afgeleverd. Bij de A-Spec. SP250 zaten links en rechts naast de grill slechts zogenaamde cat whiskers, maar geen kachel of ruitensproeiers!

In 1963 volgde nog het type C-Spec., voorzien van extra 'luxe' accessoires (sigarenaansteker / ruitensproeier met 2 snelheden). Tevens werd er een automatische Borg Warner versnellingsbak aangeboden, waar de Metropolitan Police - New Scotland Yard, London - dankbaar gebruik van maakte en een 30-tal SP250's met automaat bestelde. In 1964 werd de SP250 uit productie genomen.

HET SP250 REGISTER HOLLAND STELT ZICH  
 TEN DOEL OM ALLE OP NEDERLANDS KENTEKEN  
 GEREGISTREERDE AUTO'S IN KAART TE BRENGEN.  
 OP DIT MOMENT ZIJN ER DAT MAAR LIEFST 21!



Joep vertelt uitermate enthousiast over de SP250. Na de aanschaf in de UK van een SP250 eind 2013 is hij samen met Ab Hennekes van de Daimler Lancaster Owners' Club (DLOC) voortvarend begonnen aan de restauratie van deze RHD 'B-Spec.' uit 1962. Medio 2014 was de restauratie afgerond en zoals een goed reclameman betaamt ging deze restauratie gepaard met een prachtig geïllustreerd 32 pagina tellend boek, dat alle aspecten van de restauratie behandelt. De SP250 werd body-off gerestaureerd en van RHD omgebouwd naar LHD.

In 2015 richtte Joep het SP250 Register Holland op om meer inzicht te verkrijgen in het daadwerkelijke aantal 'survivors' hier in den lande. Naast een logo-ontwerp is er ook een website gekomen: [www.sp250-register-holland.com](http://www.sp250-register-holland.com). Het Daimler SP250 Register - Holland is gelieerd aan de DLOC / UK en ook aan de Daimler SP250 / Dart Owners' Club in Engeland. Het Register stelt zich ten doel om alle op Nederlands kenteken geregistreerde auto's in kaart te brengen. Op dit moment zijn er dat maar liefst 21. Daarnaast staan er nog minimaal 5 exemplaren zonder kenteken dan wel met een 'slapend' kenteken op Nederlandse bodem; dat maakt een totaal van 26 Daimlers SP250 in Nederland.

In 2016 begon het bij Joep toch weer te kriebelen en heeft hij wederom een restauratie-object aangekocht. Ook deze auto wordt body-off gerestaureerd waarbij de kunststof (polyester) carrosserie inmiddels door Theo van Bree (dé Alpine specialist!) voorzien is van een geheel nieuwe laag

polyester. Dit om de telkens terugkerende osmose-problemen te voorkomen. Ook deze restauratie wordt door Joep in woord en beeld vastgelegd. Enerzijds via de website en anderzijds via de opmaak/uitgifte van gedrukte exemplaren. Joep vertelt: "In augustus 2013 was ik al eens langs geweest bij de eigenaar van de SP250 waarover dit verhaal gaat, maar durfde het toen niet aan. Ik heb toen in de UK een andere SP250 gekocht. Na afronding van dat restauratieproject heb ik in april 2016 de stoute schoenen aangetrokken en opnieuw contact met hem opgenomen. De man was totaal verbaasd, maar wilde er eigenlijk nu wel snel vanaf. Het project stond - bij hem op de zaak - danig in de weg. Hij had nl. geïnvesteerd in nieuwe machines en die moesten op de plek komen waar het 'Dartje in onderdelen' stond. Hij was eigenlijk maar van plan om alle onderdelen thuis in de garagebox te stallen en dan maar zien wat er van kwam... Een daadwerkelijke koper had zich namelijk sinds 2007 nog steeds niet gemeld. Ik kwam dus op het juiste moment. Ook van de vraagprijs, die al zo'n 9 jaar 'vast' stond, kon nog wat af. Mazzel dus." Maar ja dat is de aankoop en ik kan nu het chassis inclusief motor in de werkplaats bij zijn huis aanschouwen, echter de body staat er nog niet op; die staat momenteel bij de plaatwerker. Dus toch al weer drie jaar verder. Maar dat was ook wel duidelijk voor Joep, dat dit een echt project was, dat hij aanvankelijk niet aandurfde. Zo geeft Joep toe: "En ja, ik ben nu de derde eigenaar die deze restauratie tot een goed einde hoopt te gaan brengen. We zullen maar zeggen, driemaal is scheepsrecht, en bovenal we hebben geen haast!"



Joep leek het leuk een eigen "60th Anniversary" logo te ontwerpen. Dit logo wordt gedrukt op polo's, bodywarmers en ook een sticker voor op de auto's is voorzien. Onze Zwitserse collega's ([www.sp250.ch](http://www.sp250.ch)) vonden dit een leuk idee en hebben ook de nodige polo's en car stickers bij ons besteld; zij kwamen overigens met zo'n 15 auto's naar Solihull 60th Anniversary Celebrations. In de komende Jaguar Gazette een uitgebreid verslag over dit Daimler feestje!



In 2017 is Joep lid geworden van de JDCH en is onlangs ook registerbeheerder geworden van de SP250 in de club. Dat maakt natuurlijk niet veel uit, want hij zal alle bestaande SP250 eigenaren al wel kennen. Maar als er belangstelling bestaat van leden om zo'n bijzondere Daimler sportauto te kopen, kan je dus bij Joep terecht!

De Daimler Dart / SP250 beleeft dit jaar haar 60-jarig Jubileum dat 14 & 15 Juni groots gevierd is in Solihull in het Engelse graafschap West Midlands. De Nederlanders waren met 12 auto's aanwezig op dit verjaarsfeestje en

RUIMTE VOOR 1 FOTO VAN 14-15 JUNI LINE-UP



Er zijn natuurlijk nog veel meer verhalen te vertellen over deze prachtige SP250. Joep wil aan mij echter nog een laatste verhaal kwijt. Een technisch probleem, dat elke 'Dart' heeft. Bij openen van de achterklep komt je een benzinelucht tegemoet en niet zo'n klein beetje ook. Joep vertelt: "Leuk als je gaat toeren en je kleding achterin legt... Iedereen binnen de Club in NL en in de UK kent / heeft dat probleem en niemand kende de oplossing. Ik ben er twee jaar mee bezig geweest en kan nu stellen dat de benzinelucht uit mijn kofferbak verdwenen is. Benzinedampen 'sluipen' overal doorheen. Via het schroefdraad van de boutjes van de benzine-aanvoer die door de tank heen steken, via stangetjes van de benzinesensor tot aan de benzineslang, die tussen de tank en de tankdop zit, toe. We hebben geïnvesteerd in een aluminium tank en daarop een heleboel modificaties

doorgevoerd. De sensor is o.a. verplaatst en compleet in een aluminium behuizing ingepakt en de slang (hose) is vervangen door een tweedelige aluminium pijp die met schroefdraad en een speciale pakking in elkaar steekt. Als er iemand is die ook geen benzine lucht meer in de koffer ruimte wil hebben kunnen ze via het register contact met mij opnemen voor meer informatie."

Samenvattend kan gezegd worden dat de SP250 nooit de aandacht heeft gekregen die zij wel verdiende. Het onderzoek van Joep Osendarp naar deze sportauto en het enthousiasme waarmee hij dat allemaal aan mij heeft uitgelegd maakt dat onmiskenbaar duidelijk. We zullen dus maar zeggen, beter laat dan nooit, en dan is er al weer 60 jaar overheen gegaan.