

## 4½ Daimler SP's in 13 jaar

In 1966 werkte ik me, naarmate mijn geld en ambitie het toelieten, op in de wereld van sportieve auto's en kocht ik mijn eerste Daimler SP250. Toen ze in 1959 werden aangekondigd, was ik nog niet zo lang eigenaar van een eerdere, in Coventry gemaakte 2,5-liter sportwagen, namelijk een Lea-Francis. Daardoor kon ik enigszins minachtend kijken naar het uiterlijk van de SP – hoewel hij er wel veelbelovend uitzag.

Zes jaar later had ik mijn LeaF versleten en een Wolseley 1500 aangeschaft voor mijn dagelijkse woon-werkverkeer. Het leek me tijd om de SP eens nader te bekijken, aangezien die nu gemakkelijk tweedehands te vinden was. Een medelid van de Verulam Auto Club, Ron Winder, had er een nieuw gekocht en er met wisselend succes mee gerallyd – waaronder een ongelukje waarbij hij tegen een droogstenen muur botste die op de SP viel – dus misschien zou er wel eentje voor mij geschikt zijn. Ik kocht een rode A-spec, 9119 W, bij Cass's Motor Mart. Omdat ze in een steegje bij Belgrave Square lagen, hadden ze een testcircuit dat voornamelijk bestond uit een paar snelle rondjes over dat plein (langs de kantoren van de RAC Competitions Department). Ze namen de Wolseley inruil, wat een waarschuwingssignaal had moeten zijn, maar dat was het niet. Al snel kreeg ik een nieuwe koppeling onder garantie vergoed.

Dit was een veel technischere auto dan de LeaF, dus in het begin liet ik het onderhoud altijd doen bij Alec Norman Garages in Gamlingay. Ze waren erg goed, maar het kostte me wel meer geld dan verstandig was. In die tijd sprak je met de man die het werk ging doen (Bob Young), die je soms vertelde dat je aan de magazijnbeheerder (Jim Smith) moest vragen of het benodigde onderdeel op voorraad was – en zo ja, dan werd de klus meteen geklaard. Anders kreeg je een taxi mee naar huis (Gamlingay ligt 24 kilometer van mijn huis (en overal elders) en er rijden geen treinen meer sinds de tijd van Dr. Beeching).

Na mijn eerste grote motorrevisie ging ik de auto ophalen en verwachtte ik direct te moeten betalen, maar ze zeiden dat ze het op mijn rekening zouden zetten. Toen ik erop wees dat ik geen rekening had, openden ze er meteen een voor me! Later ontdekte ik dat de meeste van hun beste klanten boeren waren die hun rekeningen jaarlijks betaalden na de oogst, dus een man met een vast salaris die elke maand betaalde, was zeer welkom.

Na verloop van tijd kreeg Alecs werkplaats een manager in een witte jas, de man met wie je moest praten. Soms (als ik bleef kijken) zag ik een leerling zonder toezicht iets slecht doen wat ik zelf prima had gekund. Dus ging ik steeds meer zelf doen en uiteindelijk kon ik zeggen dat ik elk klusje aan de auto had gedaan, behalve specialistisch machinaal bewerken.

De 9119 W was rood en zag er steeds meer verwaarloosd uit, tot de druppel die de emmer deed overlopen was toen de motorkap bij hoge snelheid openklapte en over de voorruit brak. Ik heb hem laten overspuiten in de modieuze kleur van 1969, Porsche Bahama Yellow, waarvan ik vond dat die goed opviel bij slecht zicht en daarom een goede, veilige kleur was. Later, toen ik een groene SP had, bewees ik aan mezelf dat ik gelijk had, want ik leek ongemerkt andere automobilisten op de snelweg te kunnen naderen (die daardoor slecht reageerden op het feit dat ik 'betragt werd'), terwijl ik met de gele SP wel gezien werd en voorrang kreeg.

Omdat ik net toen de universele snelheidslimiet van 110 km/u (70 mph) werd ingevoerd een auto als die had gekocht, was ik blij dat ik naar Duitsland en Italië kon gaan, waar je zo hard kon rijden als je wilde. Op een gegeven moment, toen ik op reis ging met banden die bijna aan het einde van hun levensduur waren, kocht ik een ritje op de Autostrada del Sole, richting het noorden vanuit Rome. Ik genoot ervan om de snelheidsadviezen voor de scherpere bochten in mijl per uur (mph) te volgen (die natuurlijk in km/u waren), toen een paar auto's me inhaalden en ik natuurlijk mee moest doen, totdat een achterband in één klap leegliep. Ik was nog maar net weer op weg op het reservewiel toen de benzine op was, want als je het brandstofverbruik van de SP uitzet tegen de snelheid, zie je dat het na ongeveer 120 km/u (75 mph) plotseling daalt en ik had een paar liter meer verbruikt dan ik had verwacht.

In 1968 maakten een vriend en ik een rondreis door Marokko en de SP was de beste auto die we samen hadden. We reden in allerijl door Frankrijk en Spanje om de grens over te steken vanuit Algeciras en maakten vervolgens een meer ontspannen rit door Marokko, niet altijd over verharde wegen. Het was echter een flinke klap op een verharde weg waardoor de voorste ophanging van de achtervering van het chassis scheurde, maar een behulpzame man uit Tetuan laste het voor ons weer vast.

In 1969 maakte ik een reis naar Istanbul en terug, wederom over onverharde wegen in het zuiden van Joegoslavië (zoals het toen heette), maar het leverde niets ernstigs op, afgezien van een flinke laag stof. Op een avond deed ik wat routineonderhoud aan de weg in Oradea in Roemenië, en dat is een goede manier om een menigte te verzamelen. Eén man werd naar voren geduwd, en het leek erop dat hij de enige Engelssprekende was. Omdat hij muzikant was, had hij echter moeite om te begrijpen wat ik hem vertelde dat ik aan het doen was, laat staan om het voor de rest te vertalen.

In april 1970 belde een man genaamd Brian me op omdat hij had gehoord dat ik een Daimler SP 250 aan het demonteren was en of ik een achteras had. Omdat ik die niet had, en dus ook niet aan het demonteren was, zou het daarbij gebleven zijn als hij me de auto met de gebroken as niet voor 100 pond had aangeboden.

Ik was ervan overtuigd dat er geld te verdienen viel door die andere te kopen en er een as voor te vinden...

Het leek er echter op dat er destijds een groot tekort aan assen was, dus toen Brian een week later weer belde, zei ik nee. Hij had een as gevonden; drie van zijn Daimlers (de SP, een Major en een Century) hadden er allemaal een.

Met pech stond hij in Beaconsfield (waar hij niet woonde), dus had hij telefonisch een lijst met verschillende onderdeelnummers doorgegeven aan een garage in Cheltenham. De winkeleigenaar had "ja" of "nee" geantwoord, afhankelijk van de situatie, en na controle van de antwoorden bleek dat de SP-as "ja" was. Zo had hij de laatste as in het land gevonden. De prijs van de auto ging omhoog, maar hij kon nu weer rijden, of zou dat in ieder geval doen zodra hij de as had gemonteerd. Ik zei dat ik wel even langs zou komen om te kijken en te praten; hij klonk best interessant aan de telefoon en had een heleboel Daimlers.

In Beaconsfield zaten we aan tafel en dronken we Brians wijn terwijl hij dineerde en een constant gesprek gaande hield – nou ja, een monoloog, want ik zei urenlang nauwelijks een woord, wat wel aangeeft hoe het met de auto ging en wat hij eraan had gedaan en wat er mis mee was. Over hoe hij iets had gevonden op een boerderij in Wales waarvan de boer dacht dat het waarschijnlijk een windmolen was, maar wat Brian herkende als een oud vliegtuig, dus kocht hij voor £17,10 een Vickers Vimy (!), die hij had gerestaureerd maar waarmee hij niet mocht vliegen omdat hij geen erkend vliegtuigingenieur was. Over zijn antiekwinkels en zijn radiofabriek die failliet was gegaan. Over zijn andere auto's (zo'n negentig, zo schatten we).

Ik vroeg of ik de auto mocht zien: 40 AXP stond op een nabijgelegen terrein met de achteras gedeeltelijk gemonteerd. Een donkere kleur, maar in het schemerlicht kon ik niet goed zien welke, met een paar opgelapte gaten en versleten bekleding. Ik vond hem in die staat niet aantrekkelijk, maar ik zei dat ik hem wel wilde proberen als hij weer reed, als hij me dat maar liet weten.

Twee dagen later liet hij het me weten. De auto was verschrikkelijk. De motor rookte naar olie en had geen vermogen; de besturing was zwaar, maar de voorwielen slingerden heen en weer; de versnellingsbak maakte lawaai (zelfs naar de niet al te veeleisende maatstaven van SP's), en de wegligging in bochten was slecht. Ik zei "nee". Er zou een verzameling reserveonderdelen bij de auto horen: motorkap, achterklep, stuurhuis, voorruit, dynamo, startmotor, carburateurs en rembekrachtiger werden genoemd, plus nog een paar andere dingen zoals een zeer noodzakelijke rechterdeur. Ik zei "nee". De prijs, die nooit hoog was, zakte. Ik deed een (lager) bod. Niet laag genoeg, want het werd geaccepteerd. Zo kwam het dat ik twee Darts had, maar als ik hem voor hetzelfde bedrag zou verkopen als ik ervoor betaald had, zou ik de reserveonderdelen er gratis bij krijgen, wat een goed idee leek.

Er was geen APK of wegenbelasting betaald, dus bracht ik hem naar Alec Norman's, waar Bob Young een kapot wiellager en een versleten stuurhuis constateerde. Ook (wat ik al wist) werkte de handrem niet, die was niet aangesloten. Stuurhuizen, net als assen, waren niet verkrijgbaar, dus bracht ik degene die ik had naar Lione in Merton voor revisie; mijn afspraak met Brian om de onderdelen te halen (inclusief dat andere stuurhuis) ging niet door.

Op een avond probeerde ik weer contact te leggen om een nieuwe afspraak te maken, toen er twee politieagenten opdoken die ook naar Brian op zoek waren. Ik kon ze niet helpen en had het gevoel dat als zij hem niet konden vinden, ik weinig hoop had. Dus ik heb de reserveonderdelen maar opgegeven. De agenten controleerden toen of de SP van hem was geweest en hij hem wilde verkopen, wat help, maar ik had er eigenlijk geen twee nodig. Een paar dagen later vroeg Mike Smith (die met me mee was geweest op die reis naar Marokko) toevallig hoeveel een SP kostte. Hij kreeg prompt mijn paarse exemplaar aangeboden (ik had hem toen al in het daglicht gezien, dus ik kon de kleur benoemen) en we spraken af om te onderhandelen zodra het legaal was en hij werkte.

In juli volgde een APK-keuring, maar na wat rondrijden realiseerde ik me hoeveel olie en benzine de auto verbruikte. Ik grapte dat hij meer olie dan benzine verbruikte, totdat ik erachter kwam hoeveel benzine hij daadwerkelijk verbruikte! Het mengsel was veel te rijk en het vermogen was laag, wat met een beetje geluk 22 mpg opleverde, vergeleken met de makkelijke 27 van mijn gele exemplaar: de linker carburateur kon niet goed afgesteld worden, wat bleek te komen door een losse sproeiiergeleider, de ontsteking stond ongeveer 20° te laat en de gasklepbediening gaf de ene gasklep een voorsprong van 5°10' op de andere.

Al deze banden waren vatbaar voor onderhoud langs de weg en de situatie was zeker minder erg. De wegligging in bochten met de Dunlop RS5's was ronduit abominabel vergeleken met de Michelin XA's van de gele auto (je vraagt je weer af hoe iemand en welke auto dan ook ooit op die banden heeft kunnen rijden) en de rit was een stuk harder.

Ik leende hem aan verschillende vrienden uit en na een tijdje sprak ik een prijs af met Mike: hij zat zonder werk en moest de aankoop dus uitstellen, maar ik leende hem de motor uit voor zijn reis naar Schotland. Hij kwam terug met een drieviersnellingsbak. Toen we hem demonteerden, bleek de tussenas kapot te zijn en was er, zoals gebruikelijk, een tekort aan reserveonderdelen bij Daimler. Op mijn vermoeden ging Mike met de kapotte onderdelen naar de lokale Triumph-dealer en vroeg of ze die hadden (zonder natuurlijk te vertellen van welk model het was). Die hadden ze.

De gereviseerde versnellingsbak was stiller dan alle versnellingsbakken die ik ooit heb gehoord, en daarmee was alleen de motor nog over om te repareren. Mike had op dat moment de hoop opgegeven om me er binnen een redelijke termijn voor te betalen, dus verkochten we hem (met een redelijk bedrag meer dan wat we ervoor hadden betaald, voor een prijs die nu ongelooflijk laag lijkt), en hij is nooit meer teruggezien (nou ja, bijna nooit meer!). Ik had hem tien maanden in mijn bezit en binnen een maand begon ik al met de onderhandelingen voor mijn derde (groene) Dart. Met een prijs die ongeveer zes keer zo hoog was als die van de paarse, bleek het een miskoop te zijn, dus moest ik de gele houden om mobiel te blijven terwijl de ergste reparatie werd uitgevoerd.

De groene was een C-spec met zijn derde kenteken; 6798 PP was toegewezen toen een gepersonaliseerde kentekenplaat werd verwijderd. Ik maakte me zorgen over de oliedruk tijdens de proefrit, maar werd gerustgesteld toen werd uitgelegd dat de latere meter 0-60 in plaats van 0-40 psi aangaf, dus de halve schaal was niet zo erg als ik had gedacht. Mijn eerste vermoeden bleek echter juist, en de drijfstaanglagers begaven het bijna direct.

Het was al eens eerder gebeurd, en erger nog, het was al eerder aan de praat gekregen en voor de verkoop was het opgelapt door een stukje van de dop af te vijlen en alles samen te persen om het gat op te vullen.

Er werd een nieuwe drijfstaaf besteld in Coventry en de gereviseerde motor leek in prima staat.

Enige tijd later kon ik een goedkope reservemotor kopen voor ongeveer de prijs van die drijfstaaf. Het was een V8-250 motor waarvan het motorblok vorstschade had opgelopen, die verergerd was door een poging om de scheur te lassen. De hele motor lag in stukken, dus ik kon hem in de groene auto laden, iets wat met een complete motor niet mogelijk was geweest. Het rijden met de overbelaste SP was niet echt aan te raden.

Ik verkocht de gele auto vervolgens aan een kennis die op olieplatforms in de Noordzee werkte en wiens autoritten bestonden uit een rit van 600 mijl van Hertfordshire naar Aberdeen om de zes weken en de terugreis vier weken later, en verder weinig anders. Er lekte olie uit de achteras, dus ik zei tegen Alastair dat hij ervoor moest zorgen dat de olie regelmatig werd bijgevuld – natuurlijk vergat hij dat uiteindelijk en 600 mijl met een flinke snelheid zonder olie was het einde van de versnellingsbak.

Ik denk dat het de groene auto was die een vreemd bonkend geluid in de achteras begon te maken, wat bleek te komen doordat de zijbuizen in het hoofdframe bewogen. Bob Young probeerde het te lassen, maar zonder veel succes, dus ik heb de dag voordat de btw inging een nieuwe as bij Jim's winkel kunnen kopen.

De C-specificatie heeft dorpelbalken die de chassisstijfheid verhogen, maar ze waren slim ontworpen om water op te vangen en vast te houden, waardoor ze gingen roesten. Mike Riley (denk ik) liet vervangende exemplaren maken van dikker metaal, dus ik had er een paar van. Het verwijderen van de roestresten was een hele klus en ik wilde dat niet nog een keer doen, dus heb ik de twee die ik had aangepast door afdekplaatjes op de open uiteinden te lassen en vervolgens loodhoudende primer aan de binnenkant te smeren. Het zou beter zijn geweest om Waxoyl te gebruiken, maar dat was toen blijkbaar niet verkrijgbaar, of ik had er nog nooit van gehoord.

\* In de zomer van 1974 zag ik een advertentie in Autosport voor een Daimler SP 250 Estate die 'afgemaakt moest worden, slechts £450'. Dat maakte niet echt indruk op me, behalve dan als voorbeeld van wat mensen allemaal kunnen doen om een min of meer goede auto te verpesten. In oktober werd hij aangeboden in Exchange and Mart voor £200, wat me een telefoontje opleverde. Daaruit bleek dat de carrosserie eigenlijk weggegooid moest worden, maar hoe dan ook vond ik dat een bezoek aan East Croydon voor een bezichtiging de moeite waard was.

Aan het einde van de achtertuin van de oude bungalow, aan het einde van een nieuwe rij huizen, stond dit ding: stel je een SP 250 voor, en vervang dat beeld vervolgens stukje bij beetje, zoals de vader met het origineel had gedaan. Er was geen carrosserie voor de motorkap, maar een speciaal ontworpen glasvezel motorkap, bedoeld voor een Jaguar E-Type, was versmald om te passen; de achterkant van de carrosserie had geen dak en het dak van een Bond driewielers stationwagen was (best knap gedaan) op de rest van de carrosserie gelijmd. De achterbank was eruit gesneden om een voetenruimte te creëren voor de achterpassagiers, die nu een zitplaats hadden waar vroeger de benzinetank zat. In die staat was de auto afgemaakt en gebruikt, maar de tweede eigenaar besloot dat hij een raceauto wilde, dus had hij het hele interieur eruit gehaald, behalve de voorstoelen en het dashboard (die hij allemaal zwart had geverfd), de bedrading naar de verlichting en de benzinetank verwijderd en de wielen verbreed tot 6" en 7" (van 4") en voorzien van racebanden.

Als je het uiterlijk even buiten beschouwing liet, leek de motor mechanisch gezien in prima staat – er zat een accu in, de contacten van de brandstofpomp waren schoongemaakt, er was een halve liter brandstof in het blikje remvloeistof gegoten dat dienst deed als benzinetank, en de startmotor werkte om één cilinder te starten, waarna uiteindelijk de andere zeven volgden. Hij klonk goed (voor zover de open race-uitlaten dat toelieten), de versnellingen schakelden en de motor kwam in beweging; hij werd uitgezet en het (lage) bod werd gedaan op basis van de afspraak dat de onderdelen veel meer zouden opbrengen als ik mijn interesse zou verliezen en hem zou demonteren. Misschien had ik toch minder moeten bieden, want ik werd direct eigenaar van ARK 1C voor de prijs die ik had geboden.

Na de aankoop, maar voordat ik de wrakstukken kreeg, miste ik net een complete carrosserie die goedkoop te koop stond. Wel kreeg ik stoelen, een kachel en een benzinetank van dezelfde auto tijdens een ontmoeting met een politieagent uit Winchester in een onopvallend busje op een donkere parkeerplaats in Stoke Newington. Ik had besloten dat het ombouwen tot een sportwagen de beste optie was, want ik wilde zelf geen SP 250 Estate (zelfs niet een complete en rijdende) en ik betwijfelde of iemand anders dat wel wilde. Ik kon de sportwagen tenminste nog verkopen als ik hem niet leuk vond.

In september had Mike Roper met zijn SP 250 geracet op Lydden Hill en het grootste deel van het profiel van de banden versleten. Niet lang daarna leende hij de auto uit aan een vriend die ermee tegen een boom reed op Hanger Lane, omdat de banden weinig grip hadden op een natte weg. De boom kwam door de passagiersdeur naar binnen en belandde precies waar de bestuurder had moeten zitten, waardoor de carrosserie (van de auto) doormidden werd gesneden en het chassis zo ernstig werd verbogen dat geen enkel onderdeel achter de voorwielophanging zijn oorspronkelijke vorm behield. De bestuurder herstelde, maar de auto (verzekerd tegen WA, brand en diefstal) niet, dus kocht ik de carrosserie en een paar wielen van de pechvogel. Inclusief de groene SP 250, en hier en daar wat glasvezelresten, had ik nu ongeveer 2,5 Daimlers.

Ik was al begonnen met het demonteren van de carrosserie van de stationwagen, toen ik wist dat ik Mikes carrosserie zou krijgen, en had Bond van Daimler gescheiden met een handzaag, wat resulteerde in een Daimler SP 250 pick-up en een nieuwe tuinschuur. Zelfs het hanteren van een halve Daimler-carrosserie is in je eentje nogal lastig, dus werd een kleine takel gebruikt om het gewicht te dragen en in het algemeen te helpen; de oude achterkant werd eraf gezaagd met een decoupeerzaagopzetstuk op de elektrische boormachine, de nieuwe achterkant werd ernaast geplaatst en langs een vergelijkbare lijn op maat gezaagd. Op dit punt waren er zelfs bij carrosserieën met nummers 303 en 381 elegante variaties in de carrosserievorm zichtbaar, en een zekere mate van vervorming moest worden ingebouwd om een goede match te krijgen.

De carrosserie aan de voorkant was een stuk lastiger, omdat ik alleen de door de boom beschadigde voorkant had om mee te werken. Doordat de voorbumper van het chassis was losgescheurd, waren de binnenschermen zwaar beschadigd en die aan de linkerkant was niet meer te redden. Er moest een nieuw paneel worden gekocht. Het is niet makkelijk om een oud, goed vastgelijmd paneel te verwijderen om plaats te maken voor een nieuw paneel, maar gelukkig kon ik met de voorkant van de carrosserie ondersteboven werken en had ik de zwaartekracht in mijn voordeel bij het vastlijmen van het nieuwe paneel.

Nadat de belangrijkste carrosseriedelen in elkaar waren gezet, vertraagde de zichtbare voortgang plotseling: ten eerste zorgde het voortdurende lamineren van diverse naden en het opvullen van de buitenprofielen ervoor dat het geheel er vrijwel hetzelfde uitzag, maar ten tweede brak mei aan, en daarmee het autosportseizoen – dat slecht van start ging met vier races die in vijf weekenden moesten worden geanalyseerd. Een redelijk vol seizoen met gras-autotests in de groene Daimler nam verschillende zondagen in beslag, en het noodzakelijke onderhoud en de revisie van die auto en de Ogle waarmee ik naar mijn werk reed, lieten weinig vrije tijd over.

Klusjes zoals het repareren van de nogal versleten bekleding van de achterbank en het maken van deurpanelen vulden een paar zomeravonden – de deurpanelen waren gebaseerd op het latere model met effen vakjes aan de voorkant.

Een van de problemen die overwonnen moesten worden, was de verf die al op de verschillende carrosseriedelen zat: de auto van Mike Roper had zilverkleurige verf die er nogal gemakkelijk af leek te slijten, en de rest was matgroen geverfd. Waar de lak echt slecht was, heb ik verfverwijderaar gebruikt om alles eraf te krijgen, maar elders heb ik het gewoon geschuurd met een excentrische schuurmachine, waarbij ik de beschadigingen en schaafplekken van de hardtop opvulde. De primer liet zien dat mijn voorbereiding niet zo goed was als ik had gehoopt, dus ben ik aan de slag gegaan om te herstellen wat ik nu zag. Er kwam meer primer op, die ik vervolgens heb geschuurd, en daarna de kleur – Fiat Sierra Red om precies te zijn, hoewel een vriend dacht dat het rode oxideprimer was – die nog meer oneffenheden aan het oppervlak blootlegde dan de primer. Ik had me al een tijdje geleden gerealiseerd dat ik toch geen Concours d'Elegance-winnaar zou worden, dus ik vond dat ik een slechte laklaag wel kon accepteren, zolang het er maar van een afstand goed uitzag.

Paul Kennedy had afspraken gemaakt met Letchworth Polishing and Plating Co. over het opnieuw verchromen, dus bracht ik op 19 december een auto vol met diverse metalen voorwerpen (van hem en van mij) langs: ze zouden het tussen hun normale werkzaamheden door inplannen – ongeveer zes weken, inclusief Kerstmis.

Eind januari had ik genoeg kleur aangebracht, dus leek het me tijd om de motor en versnellingsbak er weer in te zetten. Ik overwoog ze uit elkaar te halen om te kijken wat ik had, maar ik dacht dat het eenvoudiger zou zijn om ze eerst te proberen (zie hieronder!).

Met de motor op zijn plek leek het de moeite waard om met de bedrading te beginnen: de kabelboom van de stationwagen was aan beide uiteinden ingekort, maar in het midden was hij min of meer compleet; de kabelboom die bij de zilverkleurige carrosserie hoorde was (net als de carrosserie zelf) doormidden gebroken door de boom en had andere beschadigingen, maar de uiteinden waren bijna compleet. Een onopvallende lasverbinding halverwege de zijkant zorgde voor een achterkant waar weinig aan ontbrak, en de voorkant werd bevestigd met de aansluitdoos en het blok dat bij de stationwagen hoorde – rommelig, maar elektrisch in orde. De massadraden in de kabelboom van de SP 250 komen in paren uit bij bijvoorbeeld de benzinepomp – als je het label waaraan ze allebei vastzitten doorknipt, hebben de onderdelen verderop geen massa meer! Na een hoop van dit soort problemen (het ontstekingswaarschuwinglampje ging branden bij de stadslichten én bij het starten van de motor) kreeg ik alles aan de praat voor zover dat getest kon worden.

Met een hele carrosserie die ik moest doen en een lage tolerantie voor verveling, begon ik de lak beetje bij beetje te schuren en te polijsten, telkens een uurtje tussendoor. Na het polijsten zag het er een stuk beter uit, en de oneffenheden waren ook beter zichtbaar.

Mijn lokale onderdelenleverancier leverde de achterste remleidingen, waaronder een (roestbestendige) Cunifer-leiding voor het lange traject langs de chassisbalk door de zijsteunen – absoluut een aanbevolen aanpassing, want anders zorgt roest ervoor dat de remmen het begeven wanneer je ze het hardst nodig hebt. Exchange and Mart leverde een kapframe voor £1 in Orpington – vlak voor een trip naar Lydden Hill, dus het kostte me maar zes mijl om het op te halen – wat voor een onderdeel dat gewoon niet verkrijgbaar was, best een koopje was: ik schatte dat het de E. & M.-kosten voor het jaar dekte.

Een telefoontje naar Speedy Cables leverde een handremkabel en een kabel voor de motorkapontgrendeling op, waardoor ik de motorkap eindelijk kon sluiten. Het bleek verrassend goed te passen.

Begin april was het galvaniseren daadwerkelijk voltooid, en eind april bleek uit een checklist dat er nog maar 48 uur werk over was: een latere tussentijdse controle wees uit dat dit ongeveer 25% te optimistisch was, maar het was slechts een kwestie van tijd.

Misschien lukte het me om het in juni af te krijgen, dus ging ik aan de slag. Uiteindelijk heb ik de APK-keuring op 2 juli ingepland, tegelijk met de groene auto. Een eigenaardigheid van het systeem is dat je alleen met een auto zonder wegenbelasting mag rijden als je onderweg bent naar een vooraf afgesproken APK-keuring. Je bent dan verplicht om de auto te laten keuren, wat er ook onderweg aan het licht komt. Kortom, ik presenteerde een auto met nieuwe remmen die nog niet ingereden waren, een zware besturing, een vastzittend gaspedaal, een snelheidsmeter die 140 aangaf bij een snelheid hoger dan stapvoets, (hoewel irrelevant) een lage tot geen oliedruk, een kloppend geluid in de motor en de luidste eerste versnelling die ik ooit heb gehoord. Desondanks is hij goedgekeurd, dus wat nu? Ik ben naar huis gereden en ben aan de problemen gaan werken: de besturing werd afgesteld en werd (iets) lichter; er bleek een klein schroefje aan de magneet van de snelheidsmeter vast te zitten, waardoor de aluminium houder door wrijving in plaats van door aanzuiging werd meegetrokken; het gaspedaal werd voorzien van extra veren en de koppeling werd zo afgesteld dat hij niet in de knoop raakte.

De motor en versnellingsbak moesten er weer uit (de hoofdagers waren er slecht aan toe), maar in de 350 mijl die ik ermee had gereden voordat ik aan die klus begon, voelde de auto beter aan dan ik had verwacht, dus het vooruitzicht was niet zo slecht.

Ik bracht de krukas naar mijn plaatselijke machinebankwerker zonder te beseffen dat voor het slijpen van de drie middelste hoofdagers een dunnere slijpschijf nodig was dan normaal, en hij moest er eentje afslijpen om hem passend te maken. Ik kan me niet meer precies herinneren wat er verder nog moest gebeuren, maar ik heb een zo goed mogelijke motor gebouwd (met behulp van die afgedankte V8-250 motor), en de op één na beste versnellingsbak (na die in de paarse auto).

Nadat ik zowel de motor als de versnellingsbak had gereviseerd, had ik twee SP's in goede staat, wat meer leek dan ik nodig had. Bovendien merkte ik dat het combineren van dagelijks woon-werkverkeer met interessante en inmiddels ietwat oude auto's me weer terugbracht in de vicieuze cirkel van weekendonderhoud, zodat de auto's weer geschikt waren om me de volgende week naar mijn werk te brengen. Ik besloot dat als ik meer dan één auto zou hebben, ik er een kon hebben die oud genoeg was om interessant te zijn en geschikt voor sportieve activiteiten, en een die relatief nieuw en geschikt was voor dagelijks gebruik.

In 1979 kocht ik een Lea-Francis Sports uit 1938 voor VSCC-rally's en een Alfa Sud ti uit 1978 voor de rest van mijn carrière. Ik verkocht de Sports die te koop stonden in Driving Member. Een lokale Lanchester-eigenaar, Tim Farr, toonde interesse en koos, toen hij de keuze kreeg tussen de twee, wijselijk voor de groene. Hij en zijn vrouw leken er erg van te genieten, en zij heeft er nog steeds spijt van dat ze hem verkocht heeft (familieomstandigheden, zoals zo vaak, waren de reden). Ik heb begrepen dat hij nu in Australië wordt gerestaureerd.

De Sierra Red-uitvoering werd vervolgens geadverteerd in Motor Sport en verkocht aan iemand die zich voordeed als particulier, maar in werkelijkheid een autodealer was. Hij verkocht de auto door met de bewering dat hij hem speciaal in de wildernis van Hertfordshire had gevonden. De ongelukkige koper had niet alleen zo'n 20% kunnen besparen als hij mijn advertentie in Motor Sport had gelezen, maar hij had dan ook een eerlijke beschrijving van de bewogen geschiedenis van de auto gehad vóór de aankoop, in plaats van erna in de pub in Hunton Bridge over te horen.

Ik verkocht het grootste deel van mijn verzamelde reserveonderdelen aan vrienden bij de DLOC, en enkele jaren later verkocht ik een groot deel van wat er overbleef aan een man in Hazlemere wiens cheque niet gedekt was en van wie de kantonrechter geen compensatie kreeg.

Vele jaren later verkocht ik een paar spullen op eBay, waaronder een originele SP250-reclamefolder, en kwam zo in contact met een Duitse SP-liefhebber die bijna alles wat ik nog over had, of hij het nu wilde hebben of niet, meenam naar een ontmoetingsplaats langs de snelweg.

Let wel, zelfs 35 jaar nadat ik mijn laatste SP heb verkocht, vind ik af en toe nog wel eens een herkenbaar onderdeel terug, zoals recentelijk een paar van die vezelklemmen voor de ontstekingskabels.

Allan Lupton

(zie ook DM vol 44 nr:4 pagina 20/21 – Het verhaal van de handicapper)

\*Een aanvulling op ARK 1C van Bill Munro (Carbodies) in april 2024, toen ik Bill schreef nadat ik van hem de foto van ARK 1C als stationwagen had ontvangen.

Ik ken Alan Lupton niet, dus ik kan niets zeggen over zijn rol in het verhaal van ARK 1C. Ik kwam hem voor het eerst tegen, of liever gezegd wat er nog van de originele auto over was, op het terrein van Spa Engineering, een carrosseriereparatiebedrijf en specialist in BMW Isetta's in South Norwood, Zuid-Londen, rond 1965. Spa werd gerund door John Bennet en Teddy Peddle. John was net voorzitter geworden van de British Hot Rod Association. Mijn schoolvriend Pete en ik (we waren allebei 16 in 1965) waren helemaal gek van hot rods en het was een droom die uitkwam om het epicentrum van de Britse hot rod-cultuur vlakbij huis te vinden. We begonnen er regelmatig te komen en uiteindelijk werden we gevraagd om mee te helpen met het maken van het briefpapier van de vereniging, op een klein Adana-drukwerkje.

drukpers. We hielpen ook mee met het organiseren van een reeks dragraces met schaalmodellen en statische modelauto- en customshows in de Philips Sports & Social Club in Purley Way, Croydon. Deze werden georganiseerd om Pete Bartlett te helpen bij het testen en perfectioneren van het timingapparaat dat hij voor dragraces had gebouwd. Samen met Roy Phelps, een familielid van John Bennett, die een bedrijf genaamd Fibreglass Repairs in het nabijgelegen Bromley runde, richtten John en Teddy het bedrijf National Dragways op, dat later bekend zou worden als Santa Pod Raceway.

ARK 1C was, zoals je wellicht kunt afleiden uit het jaartal dat ik noem, 1965, nieuw, maar was zwaar beschadigd geraakt bij een ongeluk. Hij werd gekocht door Bert Shires, een van de monteurs van Spa, die hem ging herbouwen. Bert was een familieman en wilde een auto waarin hij zijn twee jonge kinderen kon vervoeren. Bij Fibreglass Repairs kocht hij een GRP E-Type motorkap en versmalde deze om op het Daimler chassis te passen. Hij nam het dak van een Bond 3-wieler stationwagen en vormde het in de kofferbak. Vervolgens spoot hij de auto groen en een tijdje was het zijn dagelijkse auto. Ik trok me terug uit mijn betrokkenheid bij Spa en de BHRA, onder dreiging van mijn ouders (eindexamen, anders...), en hoorde niets meer van hem. Ik vond die foto op een Facebookpagina, genomen door een man wiens naam ik me niet meer kan herinneren, maar die een enorme verzameling foto's van vroege Britse dragraces op zijn eigen website heeft staan.