



JAY LENO

DE VERZAMELAAR

HET FASCINEERT ME altijd waarom de ene auto een grote klassieker is geworden en de andere voorgoed tot een verblijf in de schaduw is gedoemd. De Sunbeam Tiger is een voorbeeld van die eerste. Het begon met de Alpine, een kleine viercilinder Sunbeam. Daar werd op een gegeven moment een V8 ingelepeld en dat maakte er een echte sportauto van, hij was in één keer pittig en spannend. Toen dat gebeurde, was er een andere auto die minstens de gelijke van de Tiger was en zelfs nog wat geraffineerder in elkaar stak. Dat was de Daimler SP250, ook wel bekend als 'Dart'.

Ik zag mijn eerste Dart toen ik 16 was, hij stond bij de bowlingbaan. Hij was in niet zo'n beste staat – dat waren bijna alle Darts die ik in de loop der jaren heb gezien. De auto moet toen drie, vier jaar oud zijn geweest en de winters van Massachusetts hadden hun tol geëist. Maar de V8 fascineerde me, evenals de dubbele uitlaten en de vierbak met overdrive.

Een Dart is geen klassieke schoonheid, op de New York Auto Show van 1959 werd hij zelfs de lelijkste auto van de tentoonstelling genoemd. Toch was het een heel aantrekkelijke auto, vooral door dat juweel van een V8, met 2,5 liter inhoud en hemisferische verbrandingskamers, ontwikkeld door Edward Turner, de ontwerper die ook verantwoordelijk was voor klassieke motoren als de Aerial Square Four en de Triumph Bonneville.

Als je de motorkap van de Dart open doet sta je even paf, zo mooi ziet die V8 eruit met zijn twee SU-carburateurs er bovenop. Hij is overigens goed voor 140 pk. De carrosserie is van polyester en de auto weegt een goede 900 kilo, waardoor hij even goed presteert als een Jaguar XK120, 140 of 150. Maar mooi was hij niet, dat geef ik toe. De SP250 was ontwikkeld met de Amerikaanse markt voor ogen en daar had iedereen vinnen, dus deed Daimler dat ook. Waarschijnlijk is de SP250, met zijn wat overdreven 'mond', de meeste Amerikaanse auto die de Britten ooit hebben ontworpen. Hij had raampjes die je op en neer kon zwingelen, terwijl de meeste Britse auto's nog plastic ruitjes hadden die je op de portieren moest zetten. De Dart had bovendien een kachel en een ventilatiesysteem.

Waarom het geen succes is geworden? Ze hebben er 2648 gebouwd en de helft daarvan is naar de USA gegaan. Hij is hier nooit echt aangeslagen want de 2,5-liter was weliswaar fors naar Britse maatstaven, maar voor ons Amerikanen was het een klein ding. De eerste exemplaren hadden bovendien een tamelijk flexibel chassis en kopers klaagden dat de deuren open gingen als ze een bocht namen.

Maar het was wel een behoorlijk rappe auto. De Dart was zelfs zo snel dat de Londense politie er 30 bestelde, met automatische transmissies, zodat ze de

motorrijders bij het Ace Café te pakken konden krijgen. Die hadden namelijk de gewoonte een plaatje op te zetten en dan moesten ze een sprintje trekken naar 100 miles per hour en terug in het café zijn voordat het liedje was afgelopen. Met de Dart lukte het de politie hen te grazen te nemen.

Ik kreeg een tijd geleden een brief van iemand, waarin hij me vertelde dat zijn oom een Dart nieuw had gekocht en dat hij hem had geërfd – de auto stond al 40 jaar in zijn achtertuin, maar de carrosserie was nog goed dankzij het feit dat hij van polyester was. Ik heb hem ongezien gekocht. Ik weet dat je dat nooit moet doen, maar soms loop je tegen een aanbod aan dat zo zelden voorkomt, dat je moet toeslaan. Op de foto's leek het alsof alle onderdelen er bij waren en ik kon de SP250 voor een mooie prijs kopen.

Ik heb de Dart gerestaureerd en er een nieuw spruitstuk op gezet zodat er een Weber op kan. Er zit nu tandheugelbesturing op en ik heb een Tremec-vijfbak gemonteerd in plaats van de vierbak met overdrive. Hij rijdt nu geweldig, en als je er een tijdje mee omgaat ga je hem nog mooi vinden ook. Het is bovendien geinig naar autoshow's te gaan met een auto waarvan de meeste mensen nog nooit gehoord hebben – of die ze zich nauwelijks meer kunnen herinneren.

Ik vraag me af waarom hij verloren is geraakt in de Britse historie. We kijken allemaal met plezier terug op de Elan, MG B en TR3. Er zijn grote clubs die zich met die auto's bezighouden en het wemelt

van de enthousiaste verhalen. Niemand lijkt de Daimler te koesteren, ik weet niet waarom. Ik kon er maar twee boeken over vinden, terwijl er honderden zijn over de MG's en Triumphs en zelfs over de Humber Super Snipe!

Toen Daimler gekocht werd door Jaguar, was Sir William Lyons geschokt door de bouwkwaliteit en hij heeft de chassis' onmiddellijk laten versterken en andere 'foutjes' gecorrigeerd. Hij heeft er een behoorlijk goede auto van gemaakt, maar toen hij zover was, kwam de E-type op de markt. Jaguar voelde er niks voor twee met elkaar concurrerende sportauto's te blijven produceren. Daarom is de Daimler Dart in de vergetelheid geraakt.

JAY LENO

Komiek en talkshowpresentator Jay Leno is een van de bekendste entertainers in de Verenigde Staten. Hij is ook een eerste klas auto-liefhebber met een enorme collectie auto's en motoren (zie www.jaylenosgarage.com). Zijn column werd opgetekend door Jeremy Hart.

**'DE DART WAS ZO SNEL
DAT DE LONDENSE
POLITIE ER 30
BESTELDE, ZODAT ZE
DE MOTORRIJDERS
BIJ HET ACE CAFÉ
TE PAKKEN KONDEN
KRIJGEN'**