



Brittiska polisen köpte 30 Daimler SP250. Dessa hade automatlåda.



Inbjudande interiör, Jonas valde den beige kulören vid renoveringen. Bakom sätena finns ett helt oanvändbart baksäte.



SLUGGERN

Med SP250 gav sig Daimler in på den öppna marknaden för sportbilar.

Med dubbelt så många cylindrar som konkurrenterna fanns det kraft i attacken. Jonas Kröjtz har en av få bilar som hittat till Sverige.

TEXT & FOTO MÅRTEN CARLSSON

Daimler SP250 lämnar ingen oberörd, närmast slentrianmässigt brukar den hamna på listorna över världens fulaste bilar. Och visst ser den annorlunda ut med sina markerade skärmar, raka fenor och det kromade gapet fram. Men är den så ful? Den särregna formen kan i alla fall sägas spegla roran som rådde hos Daimler vid tiden för dess tillblivelse.

BSA, Birmingham Small Arms, hade haft Daimler i stallet sedan 1910 och vid sidan av vapen gjorde man även cyklar, motorcyklar och mycket annat. Under 1950-talet började man dock säga av lite sidogrenar för att renodla verksamheten. Lanchester som också ingick i gruppen lades ner, cykeldelen såldes av, motorcy-

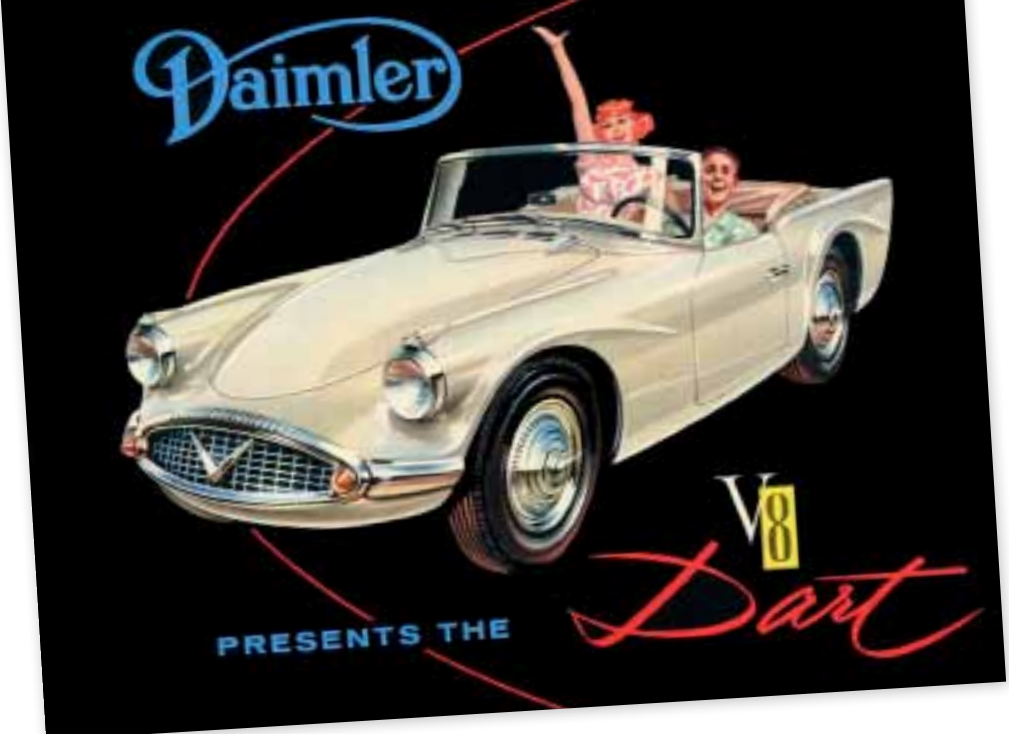
keldivisionen ombildades. Högste chef för BSA och Daimler var sir Bernard Docker, en udda karaktär som liksom sin fru älskade publicitet och dyra vanor. Deras skandaler och extravaganser skapade storbråk i styrelsen och Docker blev 1957 till slut utslängd och ersatt med Jack Sangster från Triumph.

Efter Dockerdebaklet tappade Daimler prominenta storkunder som kungahuset och regeringen, de började köpa Rolls-Royce istället. Man behövde en nystart. Jack Sangster plockade in sin vän från Triumphtiden, motorsnillet Edward Turner, och under hans ledning utvecklades en ny modern V8-motor.

På bilsalongen i New York 1959 presenterades sportbilen Dart. Med kromad grill, fenor och V8 en ohämmad flört med USA. Men det började inte så bra, omgående fick man droppa namnet Dart efter påtryckning från Chrysler och döpa om bilen till det föga klatschiga SP250.

Formen bröt fullständigt mot Daimlers sobra image och dessutom hade man valt att göra karossen i glasfiber. Under plasten var det dock en ganska konventionell bil, förutom motorn. Ram och annat hämtades från Triumph TR3 med skruvfjädrar fram och stel bladfjädrad bakaxel. Skivbromsar runt om lades till. Juvelen i det hela var Turners motor, en V8 på 2,5 liter med hemitoppar. Med 145 hk var den mer än dubbelt så stark som maskinerna i de flesta andra engelska sportbilarna på marknaden, dessutom var SP250 lättare med en tomvikt på runt 950 kilo. Mycket motor i liten bil alltså, en ganska oväntad bil från ett företag som Daimler och slagkraftigare än konkurrenterna – en slugger.

Kort därpå – 1960 – sålde BSA Daimler till Jaguar. Här borde i all rimlighet historien om SP250 slutat, Jaguar höll på med en egen ny sportbil och det fanns egentligen ingen anled-



ning att bygga den udda Daimlern vid sidan av E-Type. Men Jaguar höll liv i SP250 ända fram till 1964 även om produktionen blev blygsam, totalt 2 645 bilar gjordes på fem år.

Jonas Kröjtz i Göteborg äger en av få SP250 som hittat till Sverige.

– Jag var för drygt 15 år sedan på jakt efter en rolig sommarbil, Triumph Spitfire eller något liknande, säger Jonas. Men så visade det sig en kompis hade den här stående. Jag fick den mot att hjälpa till att göra i ordning hans trädgård!

Daimlern var vid fyndtillfället vinröd med pipstoppad custom-inredning och i gravt behov av renovering. Det tog Jonas några år att få Daimlern på vägen igen men han upplevde den inte som särskilt svårrenoverad. Många komponenter är gemensamma med olika Triumphmodeller och motorn fanns i andra Daimler- och Jaguar fram till 1969 så reservdelstillgången är hygglig.

Interiören är inbjudande. Prydligt, ombonat och på brittiskt manér centralt placerade vippströmbrytare och choke. Instrumentpanelen är läderklädd och blinkersreglaget sitter i ratten. När jag vrider på startnyckeln får jag ett mycket potent mullet från de dubbla utblåsen bak som svar.

Det här är inget som ska förväxlas med någon MG, Sunbeam eller Triumph. Det här är något mycket mer.

Styrningen är som väntat tung och vevig medan det vansinniga rytandet när jag trycker på gasen är en överraskning. Två komma fem liters cylindervolym låter som sju... Växellådan är närmast tyskt precis, med distinkta klick vid varje växling, tvåan klick, trean klick, fyran klick och så ned igen 3, 2, skrrroiiiiinnchhh! Just det ja, den har ju osynkad etta... En treväxlad Borg-Warner automat fanns att få som tillval.

En provturräcker för att min uppfattning om SP250 ska ändras för alltid. Fjädringen känns spänstig och något flex eller knarr i karossen är svårt att upptäcka då motorn överröstar allt sänt ändå. Jonas bil är en -62:a och tillhör serie B med förstärkt chassi. De första bilarna fick kritik för att vara så veka att dörrarna öppnade sig själva under färd.

Det är alltid svårt att veta hur en bil som varit renoverad tre-fyra gånger egentligen har för originalkaraktär, men det här känns bra, speciellt om man gillar att dränka grannskapet i en ljudmatta som av ett framdundrande jaktplan. Kulmen av dundret nås vid 5 800 varv, rödmarkeringen bör-



Hemitopparna fyller ut motorrummet bra. Edward Turner och Jack Wickes valde stötstänger före överliggande kammar för att hålla ner höjden så mycket som möjligt. Ändå fick huvu en rejäl bula för att svälja det hela.

jar vid 6 000... Turners motor är en blandning av italiensk varvglädje och amerikansk muskelkraft, med en touch av Rolls-Royce Merlin.

Daimler SP250 fick ingen efterträdare. Jaguar skissade visserligen på en förfinad variant med mer eleganta linjer, projekt SP252, men det stannade på prototypstadiet. Ogle Design ritade en coupé som inte heller föll Jaguar i smaken – den vandrade sedermera vidare för att senare bli Reliant Scimitar.

SP250 blev inte mer än en kuriositet men konkurrenterna tog upp tråden med V8 i exempelvis Sunbeam Tiger, MGB V8 och Triumph Stag. Daimlern var den första brittiska V8-sportbilen, dessutom med en helt egen motor. ☹

DAIMLER SP250	
Nypris 1960:	1 489 pund
Värde i dag:	200 000 – 250 000 kr*
Motor:	V8, gjutjärnsblock, aluminiumtoppar med hemisfäriska förbränningsrum, stötstänger. Dubbla SU HD6 förgasare. Volym 2 548cc. Max effekt 145 hk vid 5 800 r/min. Max vridmoment 210 Nm vid 3 600 r/min.
Kraftöverföring:	Längsmonterad motor fram, drivning bak, fyrväxlad manuell låda, golvspak. Treväxlad automat extrautrustning.
Mått:	Axelavstånd 233 cm. Spårvidd fram/bak 127/122 cm. Längd/bredd/höjd: 407/153/128 cm. Tjänstevikt ca 1 050 kg.
Fjädring/hjulställ:	Skruvfjädrar, dubbla triangellänkar och teleskopdämpare fram. Bladfjädrar, stel axel och armstötdämpare bak.
Styrning:	Hävarmsnsnäck. Vändcirkel 10,2 m. Rattvarv 2,6.
Bromsar:	Skivor fram och bak.
Fartresurser:	Toppfart 199 km/h. Acceleration 0–100 km/h 8,9 s.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



Ratten känns igen från många samtida brittiska bilar.