

DAIMLER SP 252

Vous connaissez tous la Daimler SP 250 qui n'a pas laissé dans l'histoire de l'automobile un souvenir très glorieux mais connaissez-vous la SP 252 ?

Lorsque Jaguar a racheté Daimler en 1960, il a hérité de la SP250, mais Sir William Lyons n'était pas impressionné. Sa refonte fut la malheureuse SP252.

Dire que la direction de Jaguar était peu enthousiasmée par la SP250 est un euphémisme. *« Quand nous avons acheté Daimler, Sir William Lyons a demandé à Lofty England d'essayer une SP250 et de donner son avis. Ses conclusions tenaient en quelques mots : "Arrêtez la production dès demain !" Outre le fait qu'elle surchauffait presque entre Radford et Browns Lane, la caisse vibrait et fléchissait longitudinalement au point que les portes s'ouvraient sur terrain accidenté. »*



England n'était pas seul à ne pas apprécier cette auto. Depuis sa mise en vente en 1959, beaucoup critiquaient la qualité de fabrication de la voiture, résultat du manque de fonds de Daimler à l'époque, qui avait influé sur le développement et la construction de la SP250. Un rapport des ingénieurs de Jaguar indiquait qu'en appliquant une charge manuelle sur l'arrière de l'aile arrière, on pouvait obtenir une déformation de 8 mm sur les portes. La partie supérieure du pare-brise pouvait également bouger de plus de 25 mm. La teneur en résine de fibre de verre était de 75 %, alors que Jaguar travaillait avec un maximum de 40 %. *« Cela aura, bien sûr, pour effet d'affaiblir sérieusement la structure du matériau »*, pouvait-on lire dans le rapport.

Dans une lettre de 1960 à Lyons, l'importateur de Jaguar en Amérique du Nord, Johannes Eerdmans, écrivait que les voitures arrivaient dans un état si déplorable qu'il fallait investir entre 50 et 80 dollars pour les remettre en état et qu'elles ne se vendaient pas pour autant. Sur 366 voitures reçues, seules 61 avaient été vendues à la fin juin.

Et puis, il y avait son prix. En 1960, la Daimler se vendait 1 395 livres sterling, contre 1 168 pour l'Austin-Healey 3000 et 991 livres pour la Triumph TR3A. En Amérique, la SP250 coûtait 3 842 dollars, à peine moins que la très populaire Chevrolet Corvette, qui débutait à 3 872 dollars.

Le seul point positif de la voiture était son moteur V8 de 2,5 litres, conçu par Edward Turner, directeur général de la division automobile de BSA, (dont le nom reprend les initiales du groupe Birmingham Small Arms, propriétaire de Daimler) qui avait été responsable de certaines des motos Triumph les plus célèbres, comme la Speed Twin, la Thunderbird et la T120 Bonneville. Des motos exceptionnelles lorsqu'elles sont apparues sur le marché.



Turner s'est inspiré de leurs moteurs pour concevoir la culasse du V8, notamment avec des chambres de combustion hémisphériques. Ce moteur était léger et très bien équilibré rendant possible des montées en régime rapides. Il faisait de la SP250 une véritable voiture performante.

« Le moteur est doux et sans bruits mécaniques importants », déclarait le magazine Motor dans son numéro du 15 juin 1960. *« Il serait difficile de trouver un moteur plus dépourvu de vibrations et aussi silencieux, sans isolants particuliers sous le capot. »* En Amérique, Road & Track a testé la SP250 début 1960 et a qualifié ses performances de *« sensationnelles »*, notamment parce qu'elle atteignait les 100 km/h en seulement 9,1 secondes.

Presque immédiatement après l'achat de Daimler, le département expérimental de Jaguar s'est penché sur les moyens d'améliorer la SP250. *« Notre première impression était qu'elle n'était pas très jolie »,* rapporte Trevor Crisp – alors apprenti chez Jaguar. *« Mais notre souci principal était de modifier le châssis sans dépenser beaucoup d'argent. »*



Un arceau en trois parties sous le tableau de bord, relié par des montants aux longerons de bas de caisse, renforçait le capot et aidait la rigidité de la colonne de direction. Des montants à l'arrière ont été ajoutés pour améliorer la solidité entre les supports arrière et la carrosserie. De nouveaux longerons de bas de caisse ont été installés et des raidisseurs en acier ont été intégrés à la caisse pour renforcer sa structure. *« Après avoir renforcé les éléments du châssis et du capot, et réglé la température de fonctionnement, elle est devenue un produit commercialisable »*, poursuit la lettre d'England.



La date précise de début de production de ces SP250 modernisées – appelées série B n'est pas claire, car ces modifications ont été apportées aux voitures existantes, y compris 130 exemplaires invendus qui avaient été renvoyés des États-Unis.

Pour beaucoup, cependant, le plus gros défaut de la SP250 restait son apparence. Avec une large calandre proéminente et des ailes dessinées pour plaire aux américains, elle n'était pas aussi élégante que nombre de ses contemporaines et supportait mal la comparaison avec la Type E qui rencontrait un vif succès. Sans être totalement laide, elle était ingrate !



Entre 1961 et 1963, Sir William Lyons, en tant que styliste en chef de Jaguar, s'est mis à la table à dessins. Il a remplacé la grande grille par une ouverture plus petite et discrète, tout en haussant la hauteur des ailes avant et en ajoutant des phares dans l'esprit de la Type E. Les veilleuses ont été repositionnées en dessous des phares, remplaçant celles situées au-dessus, par un style similaire, une fois de plus à la Type E. Sir William a ensuite supprimé les arches de roues fendues caractéristiques de Daimler et ajouté de nouveaux pare-chocs plus fins. Les ailes arrière sont restées presque identiques, y



compris les ailerons spectaculaires. Fred Gardner, responsable du service carrosserie prototype chez Jaguar, a ensuite construit trois carrosseries en fibre de verre à Browns Lane.

Jaguar a attribué trois numéros de châssis prototypes inutilisés issus du développement initial de la SP250 pour ce projet : 100003, 100004 et 100005. La première, une voiture noire, n'a jamais été immatriculée. Pour améliorer la tenue de route, une direction à crémaillère fut installée, ainsi qu'une suspension avant à barre de torsion. Malgré ces améliorations, la voiture était toujours considérée comme instable. Le châssis 004 aurait été utilisé pour la carrosserie originale de Gardner. Comme la voiture noire 003, il a été démonté et détruit.



Le châssis 005 était un exemplaire entièrement terminé. Peint en bordeaux avec un intérieur gris, il a été transporté chez Sir William à Wappenbury Hall pour qu'il l'évalue à la lumière du jour. Lyons aurait apprécié la voiture – désormais appelée SP252 – et aurait demandé une étude de faisabilité.

Il a rapidement été découvert qu'en raison de la complexité de la caisse en fibre de verre, la fabrication de la SP250 prenait deux fois et demie plus de temps que celle de la type E. Par conséquent, le projet SP252 a été abandonné et dans le même temps, la production de la SP250 prit fin en 1964, après seulement 2 654 exemplaires fabriqués.

La voiture bordeaux a été poussée dans un coin de Browns Lane et oubliée, jusqu'en 1967, quand Peter Ashworth, entrepreneur dans le secteur du divertissement et client régulier de Jaguar, l'a repérée. Ashworth la voulait pour sa femme (qui possédait déjà une Daimler V8 berline) et a convaincu Lofty England – alors directeur général – de lui vendre la voiture ; en septembre 1967, elle a été immatriculée LHP 307F. Cependant, Mme Ashworth trouvait la direction lourde, et la voiture a été ramenée à Browns Lane. En 1968, elle a été achetée par Duncan Saunders, secrétaire général du Daimler Lanchester Owners' Club, qui l'a revendue la même année à Tom Sweet pour 750 livres.

Sweet a conservé cette unique SP252 pendant 26 ans, la vendant en 1994 à Brian Peacock, qui lui a consacré une restauration complète de neuf ans. Outre la réparation de la carrosserie et du châssis, Peacock a installé une calandre en chrome, manquante depuis sa première vente à Ashworth en 1967, en se basant sur des images d'époque (probablement en carton et papier argenté), mais en ajoutant quelques flûtes Daimler discrètes.



Après plusieurs propriétaires, elle est aujourd'hui entre les mains de Matt et Claire Pilkington, qui l'ont prêtée au Jaguar Daimler Heritage Trust en mars 2020 pour qu'elle soit exposée avec son prototype SP250 (châssis 100002). La petite Daimler est une voiture élégante, ressemblant à un mélange d'E-type, MGB et Sunbeam Alpine. Avec ses proportions améliorées, ses lignes plus épurées et ses détails moins raffinés, à mon avis, son apparence est bien meilleure que celle de l'original.

L'intérieur de la SP252 est fidèle à celui de la Type E des premières années, utilisant le même compteur de vitesse et le compte-tours, ainsi qu'une console centrale en aluminium. Bien que le volant en bois qu'elle utilise actuellement soit un modèle plus récent, des images d'époque montrent qu'elle était équipée d'un volant Jaguar d'origine.

Quel dommage que la Daimler SP252 n'ait jamais été produite. Rapide et attractive, elle aurait pu être une rivale authentique de la Type E.



L'histoire de Jaguar aurait sans doute évolué un peu différemment.

Lofty England n'avait peut-être pas trouvé la SP250 impressionnante, mais sa version améliorée l'est assurément

Avec nos remerciements au Jaguar Daimler Heritage Trust

Arnaud de Clercq