

Jaguar 1.5 Litre

De eerste auto van pa

Autotest | Enige tijd geleden werd ik gebeld door Dé Reijne, een kennis van mij, die net als velen besmet is door het Engelse klassiekervirus. Of ik hem kon helpen de eerste auto van zijn vader terug te vinden. Mijn antwoord was dat 'de sloop' waarschijnlijk de meeste kans op succes bood en dat ook 'de Hoogovens' een mogelijkheid waren. Maar daar nam Dé geen genoegen mee; die eerste auto was namelijk geen 'dertien-in-een-dozijn' automobiel geweest, maar een heuse SS Jaguar 1,5 litre DHC van vlak voor de oorlog.

Voor de Tweede Wereldoorlog bracht Jaguar zijn auto's onder de naam 'S.S.' op de markt. In 1922 begonnen Willam Lyons en William Walmsley een bedrijf dat zich richtte op de bouw van zijspannen voor motorfietsen, de Swallow Sidecar Company. Vijf jaar later werden de eerste stappen op autogebied gezet met de bouw van een sportieve carrosserie op basis van een Austin Seven. Deze Austin Swallow was een stijlvolle open tourer die door het publiek enthousiast werd ontvangen. Gesterkt door dit succes ontwierp Swallow ook een saloonversie, waarvan er door de Londense distributeur Bert Henly meteen maar liefst 500 stuks werden besteld.

"Now we're doing business" moeten de beide Williams gedacht hebben en prompt werd eind 1928 een leegstaande fabriek in Coventry betrokken. Daar bouwde Swallow behalve voor Austin ook sportieve carrosserieën voor Fiat, Standard, Swift en Wolseley, waarmee de productie steeg tot meer dan 100 auto's per week. De heren kregen hierdoor de smaak te pakken en kondigden in advertenties de bouw van een volledig eigen S.S. aan.



Deze eerste eigen auto, de SS1, werd in 1931 op de Londense autoshow aan het publiek getoond. Het model was gebouwd op een aangepast Standard-chassis en voorzien van een Standard zescilinder motor. De gelijktijd geïntroduceerde SS2 had een kleinere viercilinder motor. De naam van het bedrijf werd in 1929 veranderd in SS Cars Limited. William Walmsley werd vervolgens door Lyons uitgekocht, waarna de laatste 'managing director' van het bedrijf werd. In dezelfde periode werd een andere William aan de technische staf van SS Cars toegevoegd; deze William Munger Heynes had bij Humber ervaring opgedaan en zou na Lyons de belangrijkste man in het bedrijf worden.

In de jaren tussen 1936 en het begin van de Tweede Wereldoorlog zou er bij SS Cars een bijna onnavolgbaar aantal verschillende modellen worden

gebouwd: de 'gewone' SS Jaguar, de SS90 en SS100 in alle mogelijke carrosserievarianten (o.a. gewone saloon, 'airline' saloon, drop head coupe en fixed head coupe) en met diverse motorvarianten (1776 cc, 2663 cc, 3485cc); zo'n beetje alle combinaties waren bijna mogelijk.

Een bewogen geschiedenis

De 1,5 litre drop head coupe uit deze reportage stamt uit 1938 en was oorspronkelijk in het bezit van een in Genève wonende Koeweiti. In 1947 was de vader van Dé Reijne werkzaam in Genève bij het stafbureau van de Verenigde Naties. Aldaar haalde hij zijn autorijbewijs en kocht voor 7.000 echte Hollandse gulden de SS 1,5 litre van de Koeweitse diplomaat.



Volgens Dé was de SS oorspronkelijk 'donkergrijs metallic met een vage blauwgroene zweem erin'. Ook weet hij te melden, dat er op de bumper naast het Geneefs kenteken een CD-schildje was geplaatst; 'iets waar mijn vader erg van genoot'. Van 1947 tot 1949 werd er voor het werk regelmatig van Genève naar Den Haag op en neer gereden, van 1949 tot 1952 werd de SS wat minder gebruikt en stond de auto veilig en droog in een garagebox in de Haagse Zuiderparkbuurt.

Van 1952 tot 1954 moest de 1776 cc motor weer hard werken voor zijn wekelijkse portie loodhoudende benzine, want Reijne senior werkte toen in Brussel en reed met SS 1,5 litre op en neer. De vreemde manier van het afronden van cilinderinhouden in de typebenaming was overigens gebruikelijk bij SS Jaguar; zo had de 1,5 litre dus een bijna 1800 cc metende motor en de 2,5 had een motor van bijna 2700 cc (rare jongens, die Engelsen).



Mijn vader

Behalve voor de ritten naar Genève en Brussel werd de auto verder ook intensief gebruikt, onder andere voor familiebezoek in het oosten van het land, werkbezoeken aan Parijs en vakantie in Frankrijk. Daarbij werd de auto door senior bijzonder liefdevol behandeld, zo vertelde junior mij: "Mijn vader was een zorgvuldig chauffeur, met een groot technisch gevoel. De versnellingsbak knarste vrijwel nooit, de 'double clutch' ging hem voortreffelijk af. In Brussel parkeerde hij de auto altijd met de neus naar beneden in de zeer steile Dageraadstraat 'om de Jaguar koud niet te laten ploeteren'. Een enkele keer trok hij stevig door, maar nooit langdurig, 'daar houden lange-slagmotoren niet van' en op hoofdwegen hield hij 50 mijl per uur aan. Bij strenge koude liet hij het koelwater weglopen in de goot en vulde hij de radiator 's morgens met heet water".



"In Den Haag was de auto in onderhoud bij de fa. Lagerwey in de Javastraat en in Brussel kreeg de Jaguar liefdevolle aandacht in een kleine werkplaats onderaan de Dageraadstraat. Mijn vader had een zwak voor vaklieden. Hier werd ook de eenzijdige kentekenplaatverlichting met remlicht vervangen door twee elegante lichtpunten op de achterspatborden. De kwetsbare richtingpijlen werden tevens geblokkeerd".

"Mijn vader lette trouw op het peil van de vloeistoffen, het vooronder was met de gesplitste motorkap heel toegankelijk. De auto gebruikte niet veel olie, al moest er natuurlijk wel eens worden bijgevuld. Ook startte de Jaguar vrijwel altijd; de slinger was zelden nodig".

"Panne kwam meestal uit andere hoek: losschietende of scheurende slangen, benzinelekkages, 'rubberlucht'. Een lekke band was evenmin een zeldzaamheid. In Delft schraapte de benzinetank lek op een hoge brug en op weg naar Parijs strandde mijn vader een keer met een doorgeslagen koppakking. Op de terugreis van de Rivièra liep er een drijfstanglager uit; ook dit werd binnen enkele dagen via het ondercarter verholpen".



"De auto heeft later een echte revisie gehad van cilinderkop, zuigers en krukas omdat de fut er uit raakte. Nadien volgde een liefdevol inrijden, waarbij ik vanaf de achterbank mocht roepen wanneer de 3000 toeren werden overschreden. Ik meen dat het rode vlak bij 4800 toeren begon. Problemen met de versnellingsbak of de koppeling zijn er bij mijn weten nimmer geweest".

"Voorjaar 1955 brak na een haakse bocht de linkerachteras en reed het wiel ons voorbij om op het fietspad aan de rechterzijde tegen de brugleuning tot stilstand te komen. De Jaguar trok een vonkenregen in het asfalt, een schitterend gezicht bij avond, maar mijn vader hield de auto kaarsrecht. De as is nog wel hersteld, maar de aardigheid was er voor mijn ouders af".

En dat was het moment dat de auto werd verkocht en de jonge Dé 'met tranen in de ogen' de nieuwe eigenaar er in weg zagen rijden. Toen de inmiddels wat oudere Dé mij belde om te helpen bij het opsporen van de SS Jaguar, wist hij zich nog te herinneren, dat de nieuwe eigenaar een grote wasserij had en uit Kampen kwam. Mijn hulp bij de opsporing is beperkt gebleven tot het aanbod om te helpen, want nog voordat ik iets had kunnen doen kreeg ik weer een telefoontje van Dé.



Zoekt en gij zult vinden

Hij was er achter gekomen, dat de auto niet op de sloop was beland, maar zich in Nederland bevond en nota bene te koop stond bij Nico Aaldering in Brummen. Die had de auto zo'n 20 jaar geleden al op het oog toen deze door de Kampense wasserijbaas te koop werd aangeboden. Nico was net te laat en zag met lede ogen toe hoe de Jaguar vertrok naar een klassiekerliefhebber in België. De auto zat echter wel in het volgsysteem van Nico en toen de eigenaar nog niet zo lang geleden liet merken de auto wel te willen verkopen, was Nico er als de kippen bij en zo kwam de inmiddels pensioengerechtigde drophead coupe in Brummen terecht.

Daar werd de auto, die net opnieuw gespoten was, 'afgerestaureerd' en opgenomen in de klassiekervoorraad van The Gallery. Dé was al naar de oude auto van zijn vader wezen kijken. En natuurlijk heb ik Dé gevraagd of hij de auto terugkoopt. Toen werd het stil aan de andere kant van de lijn en hoorde ik Dé mompelen "hij zal nu wel iets meer moeten opbrengen dan de 7000 gulden die mijn vader er destijds voor heeft betaald". Nadat ik op de website van The Gallery had gekeken, besepte ik dat hij gelijk had, maar dat bleek geen belemmering te zijn; de Jaguar is inmiddels verkocht.

Met dank aan Nico Aaldering van The Gallery in Brummen en Dé Reijne voor hun enthousiaste medewerking aan dit artikel. ■



Specificaties

Jaguar 1.5 Litre drop head coupe

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	435 x 164 x 150 cm
Wielbasis	238 cm
Gewicht	1.325 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1776 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	65 pk @ 4500 tpm
Koppel	n.b.
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	120 km/u
Verbruik gemiddeld	INF l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 0,-
-------	-------