

1937 Jaguar SS100

Sandra and Martin Button

SS WAS THE MAKE OF THE CAR, AND JAGUAR THE model – but after World War Two, SS Cars Ltd was to become Jaguar Cars Ltd. Not only did the SS100 see the first use of the ‘leaper’ bonnet ornament, but a subsequent revision to the mascot’s design during the model’s life would give birth to the Jaguar Cars trademark that’s still in use today.

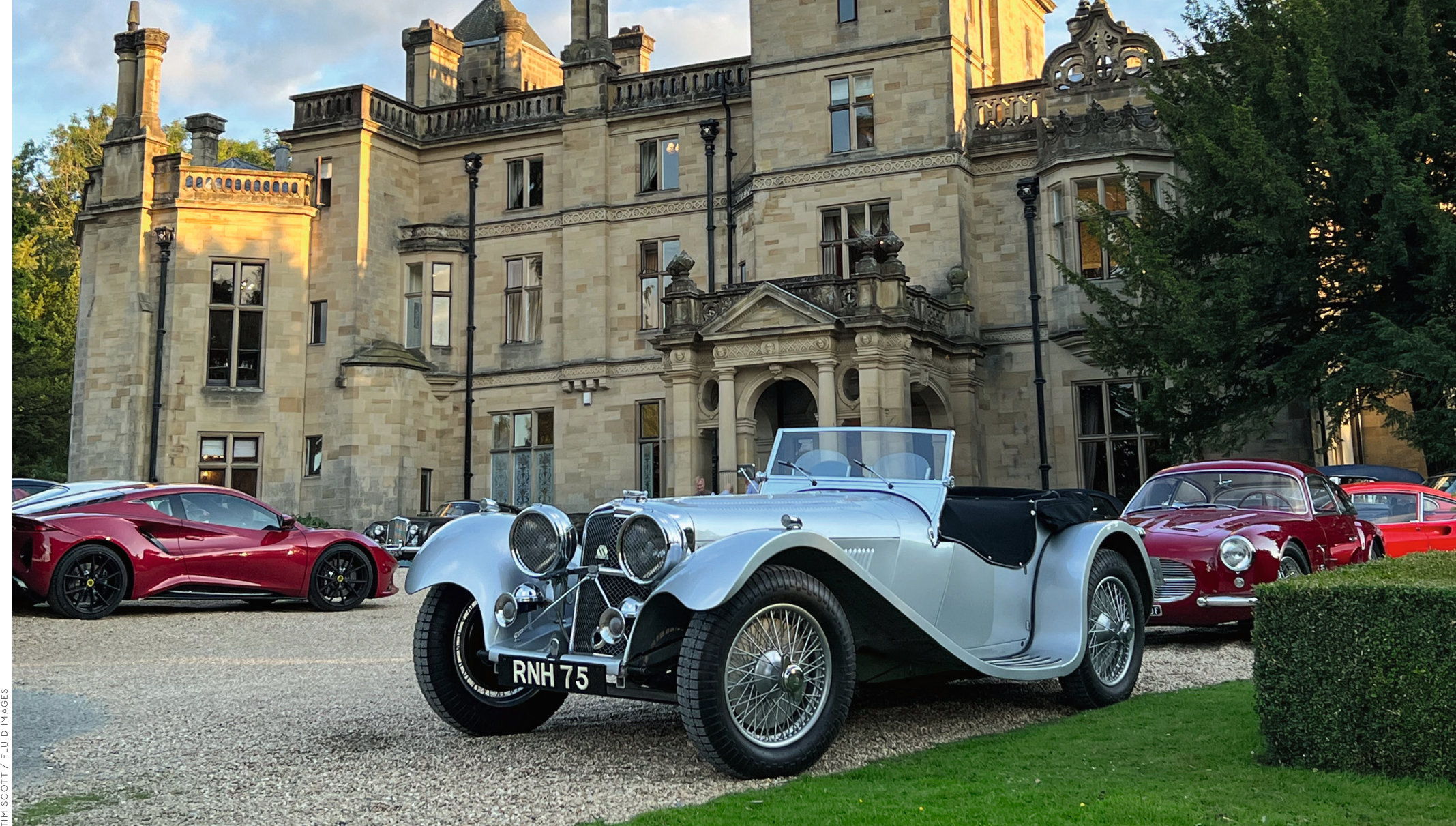
This car was particularly potent; the 100 refers to its top speed in miles per hour, achieved with a 2.5-litre Standard saloon pushrod engine that had been converted from sidevalve to overhead-valve configuration. William Heynes and Harry Weslake also revised the cylinder head, giving the car 100bhp initially and later 123bhp in 3.5-litre form. Those figures amounted to a lot in a car sitting on a shortened saloon chassis and weighing a total of just 1150kg.

Transmitting all this power to the road was a four-speed gearbox with synchromesh on the top three ratios, and to ensure the car stopped with the same enthusiasm that it accelerated, Girling provided the brakes.

This example was purchased from a Japanese collection owed by a Mr Matsuda. When the current owners bought the car, it hadn’t turned a wheel in more than 35 years, and it “took a bit of resuscitation”. Since then it’s been used widely around the world, from the US to Israel and across Europe, as well as in England, Scotland and Wales.

URSPRÜNGLICH HIESS DIE MARKE S.S., IHR TOPModell nannte sie Jaguar – nach dem Zweiten Weltkrieg änderte S.S. Cars Ltd. ihren Namen in Jaguar Cars Ltd. Der S.S. 100 verwendete als erstes Modell die berühmte „Leaper“-Figur, den springenden Jaguar auf der Motorhaube. Noch während seines Modelllebens entstand die überarbeitete Version des Maskottchens, die bis heute ein Markenzeichen von Jaguar Cars ist.

Der Wagen war ausgesprochen leistungsstark: Die 100 bezieht sich auf die Höchstgeschwindigkeit in Meilen pro Stunde. Diese rund 160 km/h erzielte der Wagen mit dem 2,5 Liter großen Stößelstangenmotor des Standard – allerdings mit einem Zylinderkopf, den William Heynes und Harry Weslake von Seitensteuerung auf obenliegende Ventile umgebaut hatten. In



TIM SCOTT / FLUID IMAGES

‘Those figures amounted to a lot in a car sitting on a shortened saloon chassis and weighing a total of just 1150kg’

„Eine Menge Leistung für ein Auto, das auf einem verkürzten Limousinenchassis basierte und nur 1150 Kilogramm wog“

OHV-Konfiguration leistete er zunächst 100 bhp, in der späteren 3,5-Liter-Version 123 bhp. Eine Menge Leistung für ein Auto, das auf einem verkürzten Limousinenchassis basierte und nur 1150 Kilogramm wog.

Ein in den ersten drei Gängen synchronisiertes Vierganggetriebe übertrug diese Leistung auf die Straße, und damit der Wagen genauso entschlossen verzögerte, wie er beschleunigte, steuerte Girling die Bremsen bei.

Dieses Exemplar wurde aus der Sammlung eines Herrn Matsuda in Japan erworben. Als die jetzigen Besitzer das Auto kauften, war er mehr als 35 Jahre lang nicht mehr bewegt worden und musste „ein wenig wiederbelebt“ werden. Seitdem kam der S.S. 100 in der ganzen Welt herum und wurde von den USA bis Israel und in ganz Europa sowie in seiner britischen Heimat eingesetzt.

The SS100 has been used widely around the world, from the US to across Europe.

Der S.S. 100 ist heute weltweit im Einsatz, von den USA bis nach Europa.