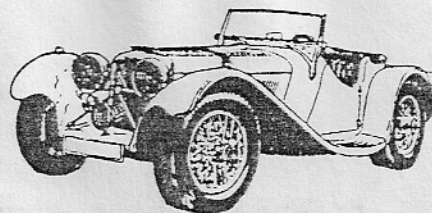


CLBCOM 47
June 1994



Squire SS-100 Registry

He's a Jeweler from near New Hyde Park
And we nicknamed him Squireless Mark
To fulfill his desire
He has purchased a Squire
Now we toast it with ol' Cutty Sark

That's my corny way of telling you that Squireless Mark Offenbergl is no longer an Associate Member. He has purchased Car # 46 from Larry Sparks and the car has been transported from Tennessee to Long Island, New York. Mark has been a Squire enthusiast for a very long time and I suspect you other owners on Long Island may get to meet him this Summer. Better yet, drop by Whitman Gold Jewelers at Walt Whitman Mall in Huntington Station and pick up a couple of Rolex's and help him pay for the darn thing.

TechTip: There is a small knob on the dashboard located between the tachometer and speedometer and for some time I have suspected that it was supposed to reset the trip odometer but no matter how fast I spun the knob, mine would not work and I assumed it was broken. This month, Bill Lieske and I had his speedometer completely apart and discovered how the odometer reset works. Grasp the knob and pull it firmly back, or towards you. Twisting one way (while still holding the knob out) will adjust the odometer one mile at a time and the other way will rotate the tumblers in succession back to zero. While some of you may have already figured that out, I had not so I hope I've told you something new.

In CLBCOM 42 of January 94', I mentioned that we were about to be written up in Sport Auto Magazine from Budapest, Hungary. This month the author sent me a copy and the article is xeroxed and attached. What a scream! The only words I recognize are Ed Felbin, Frank Reisner and myself. The author is a young Hungarian student named Paul Negyesi who hopes to sell similar articles about the Squire SS-100 to German and British automotive magazines. The more exposure we get the better I like it. Yea!!

While attending the car show at Carlisle, PA last month, our membership was standing there admiring Charles Preston's pretty Squire when a complete stranger stopped by and said "Nice car, there's one just like it for sale at Lake Wallenpaupack, PA.". This gentleman gave me his home phone number and agreed to help us locate the owner. After a lot of phone calls we accomplished just that so meet Tommy Matarese of Hawley, PA who owns #11009525, red with an automatic tranny and 12,100 miles on the odometer. When Tom sent his membership he included a very interesting history of his Squire which I quote in total as follows :

(Continued)

" A friend of mine knocked on my door in West Orange, NJ on a Sunday afternoon of May, 1976. He asked me to come outside and see the wild car he had just bought. It was a white Squire SS-100. I told him it was the car of my dreams and he said he knew where there was another one for sale that he saw in the classifieds of the New York Times and that he probably had the old issue at home. He called a couple of days later and gave me the number and I called and made an appointment to see the car. I drove to Scarsdale, NY with a friend of mine to check the car out. It turns out that Peter Beneditto, the owner of the car, was moving to his home in Beverly Hills, CA and selling all his cars which consisted of a Rolls-Royce, 2 Mercedes and the Squire SS-100. (It kept good company). We were invited into the house for coffee and to discuss the deal. (I forgot to say that I immediately fell in love with the car and he allowed me to take it for a ride). As we were having coffee, my friend noticed all these pictures of Mr Beneditto and several heads of state and celebrities. To name a few, the Beatles, Richard Nixon, Queen Elizabeth, Frank Sinatra, Jackie Onassis and many more photos with the Beatles. My friend turned to Mr Beneditto and said 'Just who are you??' He replied that he was the promotion manager of the Beatles who brought in and promoted the Beatles in the USA.

Tom Matarese went on to write, "I have a copy of the original registration listing the car as a 1973 Squire SS-100, made in May of 1973 and registered in June of 1975. I have had the car since May of 1976 and took it for its' first long drive through Cape Cod on the July 4th weekend, 1976, a time never to be forgotten."

" The car is in pretty good shape but unfortunately I have it up for sale for \$12,500. This past year was the first time the car ever saw rain or snow although the car dealer made every effort to keep it covered up. Another piece of history I forgot, Frank Sinatra took Jackie Onassis for a ride in it - John Lennon drove it and Bobby Vinton called me the day after I gave a deposit to Mr Beneditto and offered me an additional \$1,000 to back out of the deal" Wow!! Welcome to the Registry, Tommy. That's #34 found.

Bob Murray called from North Carolina and I can now report on the "stuck wheel". Good News: The wheel is off. Bad News: In order to do so he took a cutting torch and melted off the four studs that hold the entire wheel and axle assembly in place. Once off, the brakes, bearings, seals and axle were removed, allowing the drum to be placed on a flat surface and heated and swung at with a 20 lb sledge. And it did not just suddenly "break free". Bob reports that they beat it off every centemeter of the way. They saved the wheel and drive but if he had hired it done that way, it would have been cheaper to cut the wheel off. That's the last I'm going to lecture on about greasing the spline drive.

As long as I'm quoting other people this month, let me offer something that caught my eye in the April 18th. issue of Autoweek. It's written by Michael G.H.Scott and is excerpted as follows:
"By the end of the 20th century, the "Automobile Century", 50% of all new cars will be leased: 64% of all luxury models already are. The public is willing to pay for convenience, depreciation and fleeting images of the moment. Against that backdrop, the cars of the 1930's speak of pride in ownership, engineers who thought as much of durability as they did cost-of-assembly, and of designers influenced more by art studies than wind-tunnel knowledge. Most old cars surviving today were bought by their current owners years ago for nostalgic reasons and not as shrewd investments. Drive an old car and you rediscover America. Pilot a late-model transit pod in commuter traffic and the only waves you get are with someones middle finger. Drive an old car on weekends and everyone waves and smiles. Stop for gas and everyone comes over to look, remember and reflect. These cars are really "time-machines". These vintage vehicles continue to endure, still suitable and enjoyable to drive. There can be no greater testimony to their inherent worth, nor any greater inducement to preserve them".

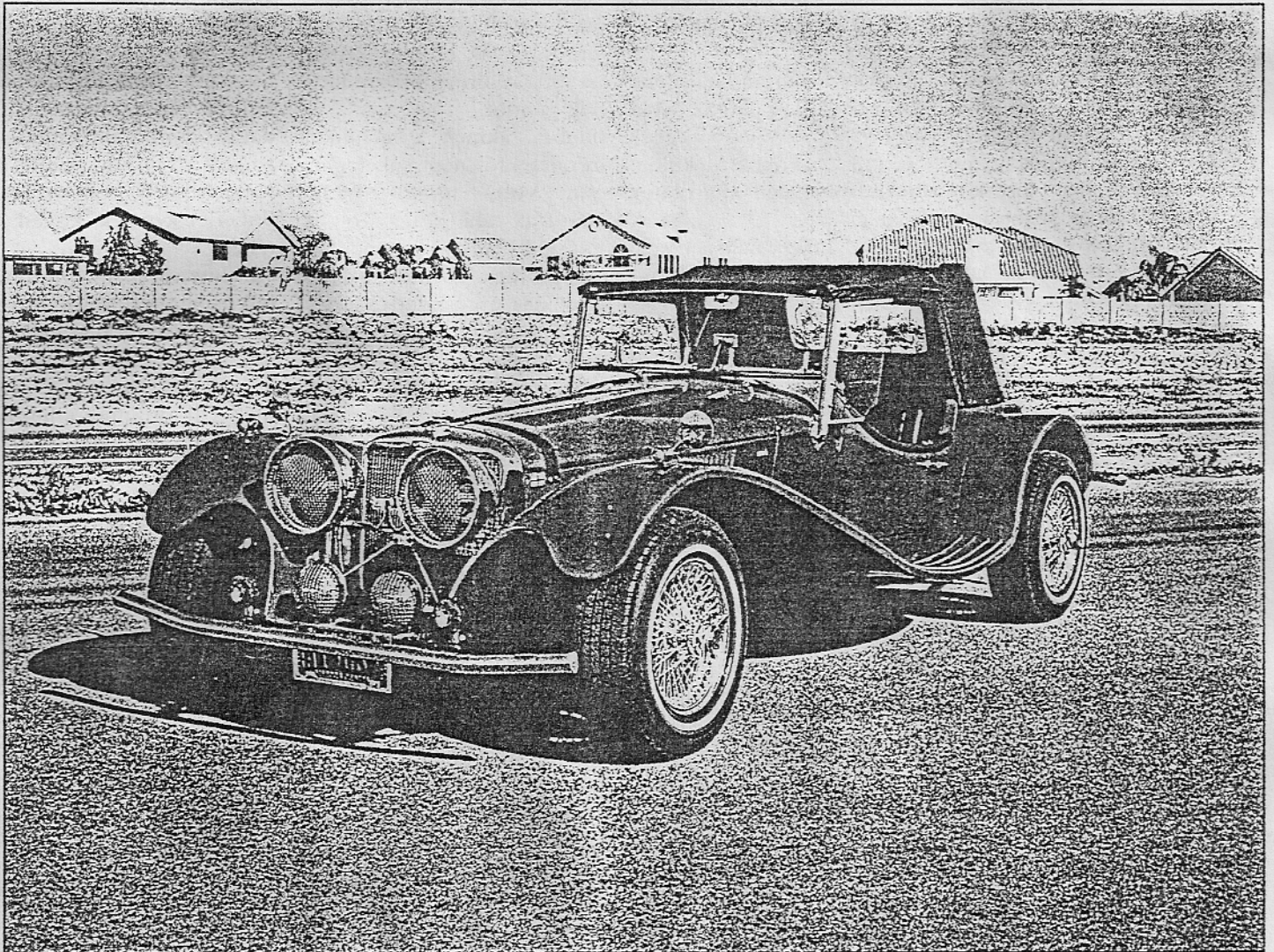
That says it for me, folks.

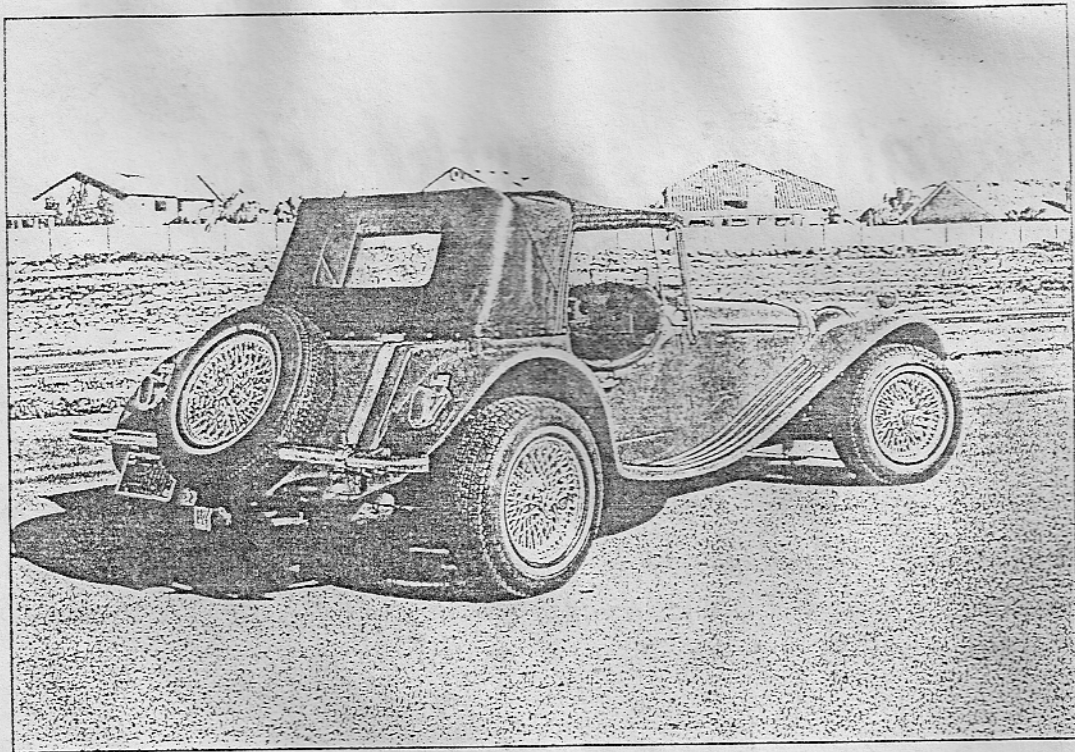
That about winds it up for this month. We are on the trail of a few more of the missing Squires and hope to report on them soon. Bill Lieske and I are planning a few Squire trips this Fall once the weather cools down a little. (It's 116° outside as I write this). One of the "for sure" trips will be the annual Club Sandwich held in Laughlin, Nevada. This year it will be the first weekend in November, the 4th, 5th & 6th, and we will meet with two of our members driving their Squires in from California. It's also possible that one or two owners may fly to Phoenix from the East Coast and ride in with us. Neat!

More next month.

A gavalléros sportkocsi: *Squire SS100*

A Jaguar SS100 a '30-as évek egyik legismertebb sportkocsija volt. A képeken látható autó azonban nem az eredetit ábrázolja, nem is egy utánzatát, hanem egy feljavított, a '70-es évek követelményeihez igazított SS-hoz hasonló autót.





A Jaguar SS100 egyike azoknak az autók-nak, amelyekről le-gendák keringenek.

William Lyons a '20-as években alapította meg Swallow Sidecar, röviden SS nevű cégét, amely motor-kerékpárokhoz gyár-tott oldalkocsikat. Ezt kö-vették az Austin Seven kis-kocsi alapjaira épített speciálkarosszériás modellek. A következő logikus lépés természetesen egy önálló autó tervezése volt. Ez lett az SS100, amely ötvözte a kortárs sportkocsi kecses vonalait és a luxuskocsi elegáns belső kiképzését.

Többek között ez okozta a kocsí frenetikus sikerét, és meg hozta az SS, majd később a Jaguar névnek a vi-lághírt.

Amikor a kit-autóláz elérte csúcspontját, a '80-as évek-ben szerte a világon cégek tucatjai foglalkoztak külön-böző minőségű másolatok készítésével.

De már a nagy népszerűségi hullám előtt is voltak út-törők. Ezek egyikéről szól írásunk.

Ed Felbin amerikai rádiós showman és zenei kiállítás-szervező tőkéjét régi sport-kocsikba fektette. Így egy Jaguar SS100-zal is kapcsol-

atba került. Ekkor támadt az az ötlete, hogy egy új sportautó klasszikus, „euró-pai“ vonalakkal és amerikai erőforrással esetleg széle-sebb körű érdeklődésre tart-hat számot.

Felbin, akinek a technikai részletekről nem sok fogal-ma volt, társult Mike Wolffal, aki jártas volt a műszaki tervezésben. Ők ketten egy eredeti SS100 alapján elkészítették egy Ford motorral szerelt, felja-vított autót. A követ-kező útjuk a Fordhoz veze-tett, Detroitban: a Ford vál-lalta az erőforrás és egyéb alkatrészek szállítását.

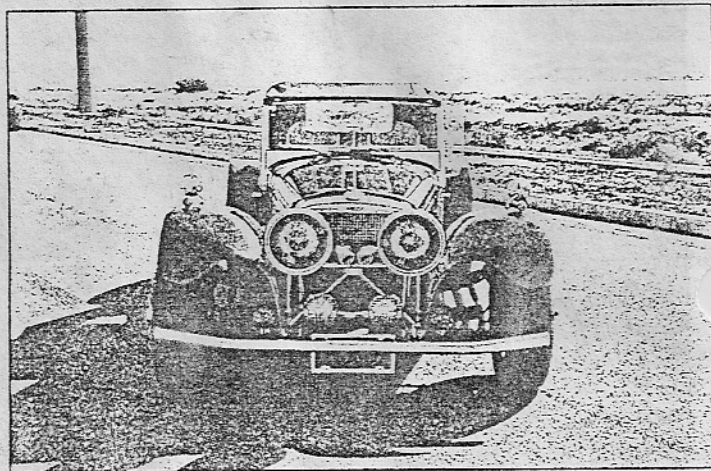
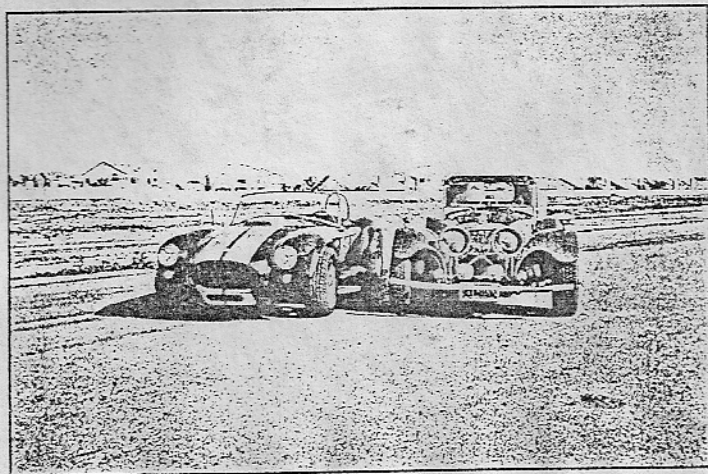
Felbin nem sokat törődött az autó nevével. A szimpla SS100 elé valamilyen arisz-tokratikusan hangzó név kellett. Végül golfklubjának a nevét választotta, így lett név Squire (gavallér) SS100.

Minden készen állt a terv megvalósítására. Felbin úgy határozott, hogy Olaszor-számban építteti meg az au-tót. Az első ember, akivel a philadelphiai Olasz Keres-kedelmi Kamara tanácsára szerződést kötött egy mező-gazdasági gépgyártó volt, félig-meddig elkészített egy prototípust, de látszott, nála nincs biztos kezekben a Squire sorsa.

Ekkor Felbin olasz tanács-adókhöz fordult, akik a ma-gyar származású Frank Reinsert ajánlották, egy kis olasz sportkocsigyár, az Intermeccanica vezetőjét, akinek a Fiattal is jó kap-csolatai voltak. A Fiat mér-nökei túlórában segítettek a Squire-k összeállításában. Felbin áthajóztatott 100 darab Ford hathengerest, amiből rövid időn belül öt-vennek lába kelt, a telep-örizetlenségének követke-zésében.

Az Intermeccanica próbált lelkiismeretesen hozzáfogni az autó összerakásához. A krómozott első fényszóró-kereteket saját maguk gyár-tották le, szintűgy a hűtőrá-csot.

1971-ben a New York-i au-



Műszaki adatok

Motor:

Ford gyártmányú előtthelyezett soros, hathengeres. Lökettérfogat: 4.097 cm³. Furat: 93,4 mm, löket: 99,2 mm. Max. teljesítmény: 127,5 kW (170 LE) 4.500/perc fordulatszámon.

Erőátvitel:

hátsókerek-hajtás, egytárcsás száraz tengelykapcsoló, Borg-Warner négyfokozatú sebességváltó.

Karosszéria:

műanyagból készült roadster, acél erősítéssel, kétajtós, fétüléses, vászontetővel.

Felfüggesztés:

elől független, hátul merev, félelliptikus laprugókkal.

Méretek:

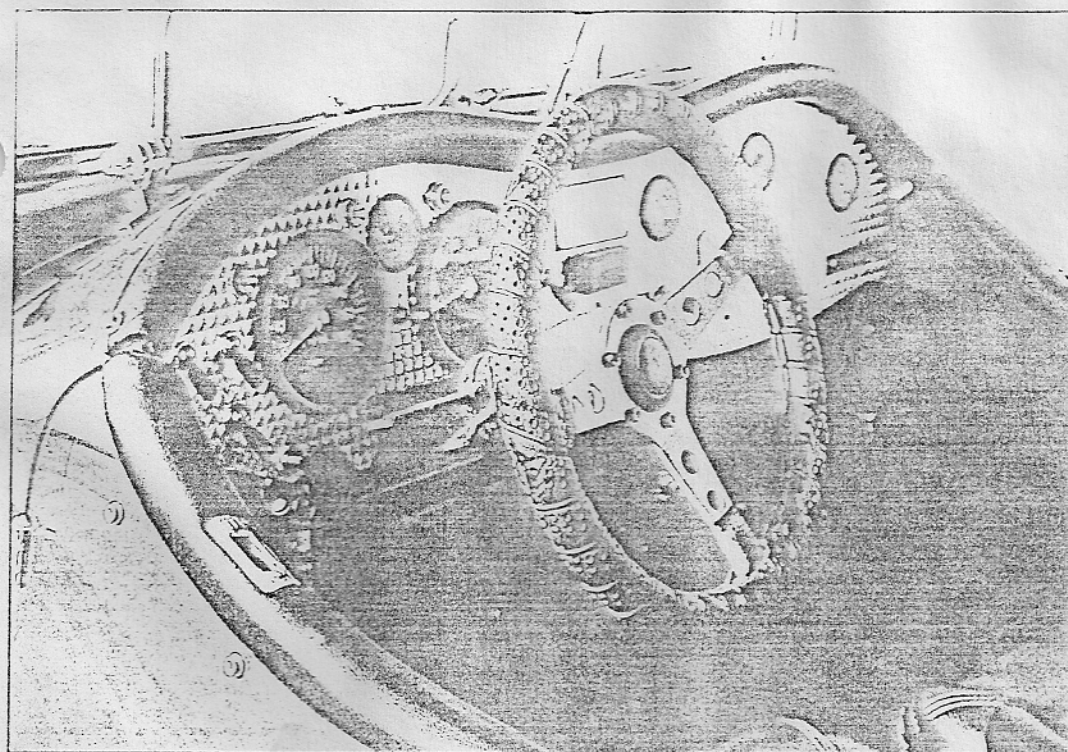
tengelytáv: 2.650 mm, hossz/szélesség/magasság: 3.810/1.555/1.120 mm. Nyomtáv: elől/hátul: 1.500/1.500 mm. Az autó száraz tömege: 998 kg. Az üzemanyagtank mérete: 83 liter.

Maximális sebesség:

kb. 180 km/h.

Fogyasztás:

100 km-re 11,8 liter.



tőszalon közönsége jelentette az első megmértetést az autó számára. A Squire stand körüli tömeg igazolta Felbin reményeit.

Következtek a különböző tesztek. Felbin lelkiismeretesen végigvizsgáltatta az autót a hatóságokkal, ami akkoriban a kisszériás sportkocsik gyártóira nem volt jellemző. Így például az autó megfelelt az akkori környezetvédelmi előírásoknak.

Összesen ötven darab Squire SS100 készült 1972 és 1973 között. Az összeset Amerikában adták el, mivel az autó a valóságban amerikai volt, csak Olaszországban szerelték össze.

Ed Felbin rövid kis kitérője után visszatért a rádiózáshoz, és ma is ott arat sikereket. Frank Reisner, aki Olaszországban különleges sportkocsikat épített, nem szívesen emlékszik vissza a Squire-re. Ma Kanadában él, és régi Porsche utánzatainak készítésével foglalkozik. Felesége sokkal segítőkészebb volt, így ma már a Squire múltjában alig van homályos pont. Sajnos az

eredeti öntvények elvesztek, így ha egy alkatrész megsérül vagy elveszik igen nehéz pótolni.

Az illusztrációkon szereplő autó az amerikai Arizona államban élő Art Stahl tulajdona, aki az Arizonai Kit-autó Klub vezetője. Nyugdíjasként vett egyik barátjától 1990-ben egy ismeretlen

márkájú kitautót. Az eladó teljesen hamis nevet adott meg, így igen nehéznek bizonyult az autó történetének összeszedése.

A Squire még a nagy amerikai kit-autó láz előtt született. Megelőzte korát, de mivel rossz időben, rossz helyen született, nem maradt életképes.

