

Exklusive Autos haben meist berühmte Namen. Nicht so der Jensen:  
Er ist teuer, obwohl kaum jemand ihn kennt. Oder gerade deswegen.

# Herren



# partie

auto motor sport **Test**

## Jensen S

Das Auto heute noch als Gegenstand persönlichen Besitzstolzes zu betrachten, ist gar nicht so einfach. Renommieren mit Besitz ist ohnehin nicht gerade zeitgemäß, außerdem passen die Worte „mein Wagen“ schlecht auf ein Ding, das alle Sekunde in gleicher Form vom Fließband purzelt.

Wenn jemand trotz alledem Herrenfahrer im alten Sinne sein und dabei möglichst unauffällig bleiben möchte, dann hilft Jensen. Man muß freilich ein wenig in die Tasche greifen, besitzt dann aber ein Gefährt, an dessen Markennamen die Blicke ziemlich hilflos abprallen. Jensen — war das nun ein schwedischer

gut zu verkaufen sind, wenn ihr Besitzer nicht allzusehr durch Dinge wie Hereinregnen und häufiges Stehenbleiben geplagt wird. Er verordnete dem Jensen einen Chrysler V8 und eine Vignale-Karosserie. So wird das Auto nun schon etliche Jahre gebaut. Der Verkaufserfolg ermutigte Qvale, den englischen Alt-Konstrukteur Donald Healey als Taufpaten zu engagieren und den Jensen-Healey mit Lotus-Motor als relativ preisgünstigen Jensen-Typ auf den Markt zu bringen (Testbericht im nächsten Heft). Geplant sind noch ein weiterer mittelteurer Sportwagen und eine Limousine in Rolls-Royce-Preislage.

sich gar nicht erst daraufzusetzen — man riecht es schon. Nur in ledergepolsterten englischen Autos riecht es wie in ledergepolsterten englischen Autos. Es erscheint kaum denkbar, daß Conolly Bros. außerenglische Autohersteller

### Vorzüge

- Großvolumiger, laufiger V8-Motor
- Leichte Bedienbarkeit durch Getriebeautomatik und Servolenkung
- Fahreigenschaften und Fahrkomfort befriedigend

### Nachteile

- Hoher Benzinverbrauch
- Serienmäßiges Radio unbefriedigend

ZUM VERGLEICH	Jensen S	Jensen Interceptor II <sup>1)</sup>	Ferrari 365 GT2+2 <sup>2)</sup>	Iso Lele	Maserati Indy
Hubraum ccm	7211	6276	4390	5733	4136
Leistung PS/U/min	350/4400	325/4600	320 <sup>2)</sup> /6600	304 <sup>2)</sup> /4800	231/5000
Preis DM	76 500,—	69 500,—	71 484,—	55 644,—	steht noch nicht fest
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	3,8	4,1	3,8	3,9	3,9
0 bis 80 km/h	5,6	6,0	5,3	5,6	5,9
0 bis 100 km/h	7,9	8,6	7,3	7,6	8,2
0 bis 120 km/h	10,6	11,8	9,8	10,1	10,8
0 bis 140 km/h	14,1	15,6	13,0	13,3	14,4
0 bis 160 km/h	18,8	21,1	16,6	17,4	18,4
0 bis 180 km/h	24,9	27,9	22,0	22,4	23,2
1 km mit stehendem Start	28,3	29,0	27,1	27,2	28,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	233,8	233,7	241,5	233,8	246,7

<sup>1)</sup> wird nicht mehr gebaut <sup>2)</sup> SAE-PS

Dichter oder ein dänischer Komponist? Keines von beiden, es waren zwei englische Brüder, die 1934 eine alte Kutschenfabrik kauften, um darin Last- und Sportwagen zu bauen.

Daß diese lange Zeit im Hintergrund vegetierende Automarke heute eine gewisse Blüte erlebt, verdankt sie einem Mann, der — ebenfalls sehr skandinavisch — Kjell Qvale heißt und Amerikaner ist. Dieser Mr. Qvale entdeckte eines Tages, daß englische Autos in den USA noch immer

### Leather by Conolly

Leder ist noch immer ein gutes Mittel, um den Unterschied zwischen einem gewöhnlichen und einem ungewöhnlichen Auto zu dokumentieren. Es gibt aber noch einen weiteren Unterschied: denjenigen zwischen gewöhnlichem (kontinentalen) und englischem Leder. Richtiges englisches Leder kommt von Conolly Bros., Chalton Street, London NW 1. Um zu merken, daß es besonderes Leder ist, braucht man

beliefern — man kann ja schließlich auch nicht den Big Ben an die Isar oder an die Seine verpflanzen.

Für den Konfektionär teurer Kleinserien stellt Leder nicht das einzige Mittel dar, auf einfache Weise Exklusivität zu erzeugen. Eine weitere Möglichkeit liegt im englisch-untertreibenden Verzicht auf Armaturenbrett-Design: Man setzt einfach verschiedene käufliche Instrumente und Schalter nebeneinander. Wenn Geschmack wartet, kommt dann ein Interieur heraus, das

nichts Großserienhaftes an sich hat und trotzdem ausreichend vernünftig und praktisch ist.

Nicht alles, was teuer ist, ist deswegen auch gut: Die im Jensen S serienmäßig eingebaute Vierlautsprecher-Achtspur-Kassetten-Stereoanlage der Firma Learjet (im etwas preisgünstigeren Typ Interceptor kostet sie 1750 Mark Aufpreis) zeichnet sich hauptsächlich durch komplizierte Bedienung aus. Das klangliche Ergebnis steht dazu in keinem rechten Verhältnis: Die vier Lautsprecher tönen recht mulmig aus ihren Ecken hervor, und der UKW-Empfang ist, verglichen mit einem Jedermann-Radio, eher zaghaft. Schon mehr vermag das Telefunken-Selbstwähl-Telefon (Aufpreis 13 500 Mark) elektronikfreudige Herzen höher schlagen zu lassen. Selbst wenn man es nicht braucht — der Prestigewert eines Autotelephons ist einstweilen noch recht beachtlich.

Airconditioning, elektrische Fensterheber, elektrische Verriegelung der rechten Tür (von der Fahrertür aus), Automatikgurte und verstellbares Lenkrad gehören ebenfalls zum Standard. Erwähnenswert ist, daß der Karosseriekomfort einem guten Serienauto zumindest nicht nachsteht: Man sitzt gut (auch die zwei Fondpassagiere), Heizung und Lüftung bieten reichliche Kapazität, sogar ein ordentlicher Kofferraum im kurzen Bootsheck ist vorhanden. Ein- und Ausstieg bereiten ein wenig Mühe, da die Türschwellen hoch und die Dachkanten niedrig sind. Daß Hand-Made-Cars von den Leiden der Band-Made-Cars nicht verschont bleiben, bewies die Blinkanlage, die trotz intakter Sicherungen ausfiel. Da die Scheibenheber freundlicherweise nicht gleichzeitig ausfielen, konnte man die Scheiben herunterlassen und mit der Hand winken. Das paßt durchaus zum Image — blinken kann schließlich jeder.



**Power by Chrysler**

Zahlreiche Schlitze in der gewaltigen Haube unterscheiden den Jensen S vom Typ Interceptor, den auto motor und sport vor zweieinhalb Jahren testete. Zwar ist auch der Interceptor inzwischen von 6,3 auf 7,2 Liter Hubraum angewachsen, aber der S – in englischer Version SP genannt – hat eine höhere Verdichtung (10,3 statt 8,2). Das bringt, soweit dies aus den dürftigen Unterlagen zu entnehmen ist, 350 statt 325 PS. Offiziell wird keine Leistung angegeben, was angesichts der schwierigen Umrechnung von SAE in DIN und der Leistungsbeeinflussung durch die Abgasvorschriften auch einfacher ist.

Als Höchstgeschwindigkeit werden 240 km/h genannt. Der Testwagen erreichte sie nicht ganz, sondern kam mit 233,8 km/h fast genau auf den Wert des Vorgängers, der mit 233,7 die damalige Werksangabe von 220 km/h klar übertraf. Die Beschleunigung dagegen war besser: von 0 auf 100 km/h 7,9 statt 8,6 Sekunden. Jensen-Importeur Schäfer meinte, das Gasgestänge habe die Drosselklappe nicht voll geöffnet, aber über 240 km/h wird man dem Jensen S auch in Bestform nicht abverlangen können, denn schon ab ca. 230 bewegt sich die Drehzahlmessernadel im roten Bereich jenseits 6000 U/min. Hier fühlt sich der Stoßstangen-V8 nicht besonders wohl – seine Stärke sind die niedrigen und mittleren Drehzahlen. Das luxuriöse Drehmoment von ca. 60 mkg erreicht er schon bei 3200 U/min, die Automatik schaltet bei 4500 U/min, höheres Ausdrehen bringt in der Beschleunigung nichts ein. Verglichen

mit einem hochdrehenden europäischen Motor wirkt der Chrysler zivil: Er brabbelt freundlich vor sich hin und liefert seinen Schub in sanfter Manier. Die respektablen Beschleunigungswerte zeigen aber, daß er die zwei Tonnen, die der Jensen mit besetzten Vordersitzen auf die Waage bringt, nachdrücklich in Bewegung zu setzen vermag. Die Fahrleistungen sind also dem Anspruch dieses Autos adäquat, und man hat zugleich den Vorteil nervenschonenden Fahrens.

Die Erfahrung lehrt, daß viel Gewicht und viel Leistung nicht in Einklang zu bringen sind, ohne daß dafür bezahlt werden muß. Unter 22 Liter/100 km kommt man im Jensen kaum davon, bei schnellerem Fahren darf es auch mehr sein. 90 Liter Tankinhalt sind darum weniger, als man zunächst denkt – man muß die bunten Säulen oft in Anspruch nehmen und bekommt eine Ahnung davon, in welchem Umfang die Amerikaner flüssige Kohlenwasserstoffe in gasförmige Abfallprodukte verwandeln.

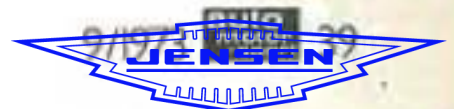
**Shock absorber by Koni**

Daß der Jensen der Schwergewichtsklasse zugeordnet werden muß, verdankt er nicht nur dem voluminösen Triebwerk, von dessen acht Zylindern jeder einzelne so viel Hubraum hat wie ein ganzer Fiat 127-Motor. Er verdankt es auch dem Rohrrahmen – einer im heutigen Automobilbau selten gewordenen Bauweise, die sehr klassisch, sehr steif, aber auch sehr gewichtig ist, so daß die Rennwagenbauer ebenso davon abgegangen sind wie die meisten Sportwagenhersteller. Das in zeitraubender Schweißarbeit zusammengefügte Rohrgerippe bildet das tragende Element des ganzen Wagens – hier trägt kein Karosserieblech mit, die äußere Hülle

**Der 7,2 Liter V8-Motor und das automatische Getriebe stammen von Chrysler aus Detroit. Sie sorgen für sportliche Fahrleistungen – obwohl der Jensen fast 2 Tonnen wiegt.**



*Unter den verrippten Zylinderkopfdeckeln verbergen sich normale Kipphebel und Stoßstangen. Nicht Drehzahl ist die starke Seite dieses Motors, sondern Drehmoment.*



# Jensen S

ist wirklich nur Verkleidung. Ebenso old fashioned präsentiert sich die hintere Starrachse, die an Blattfedern von beachtlicher Länge befestigt ist und durch eine Querstange (Panhardstab) zusätzlich geführt wird. Der Jensen teilt sie

mit vielen Exklusivautos, denn der Fortschritt im Fahrwerksbau hat sich in den oberen Preisklassen noch nicht überall herumgesprochen. Um sich amerikanischen Komfortvorstellungen anzupassen, haben die Hand-Car-Maker von West Bromfield eine ziemlich weiche Federung gewählt, ursprünglich kombiniert mit ebenso weichen Dämpfern. So zeigte der erste Jensen Interceptor, den auto motor und

sport in die Hände bekam, bei höheren Geschwindigkeiten etwas dubiose Fahreigenschaften: Er wollte nicht recht geradeauslaufen und begann in den Kurven frühzeitig mit ausgeprägtem Übersteuern. Dadurch weise geworden, setzte der Hamburger Importeur für den deutschen Markt den Einbau von Koni-Stoßdämpfern durch. Sie harmonisieren mit der weichen Grundfederung insofern nicht ganz,

als bei längeren Bodenwellen immer noch Schaukelbewegungen vorkommen, die besonders in schnellen Autobahnkurven wenig angenehm sind. Aber die Richtungsstabilität ist besser geworden und das gesamte Fahrverhalten stabiler. Das Kurvenverhalten auf ebener Bahn ist neutral bis (beim Gasgeben) leicht übersteuernd, so daß der Jensen in seinen Fahreigenschaften nun das Attri

## Technische Daten und Meßwerte

### MOTOR

Achtzylinder Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 110 x 94,7 mm, Hubraum 7211 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,3:1, Leistung 350 PS bei 4400 U/min, spezifische Leistung 48,5 PS/Liter, maximales Drehmoment ca. 60 mkg bei 3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4400 U/min) 13,5 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über hydraulische Stößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, 2 elektrische Ventilatoren, thermostatisch gesteuert, Kühlerinhalt mit Heizung 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Filter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 5,7 Liter, 3 Holley Fallstrom-Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe, Benzintank im Heck 91 Liter, Batterie 12 V 67 Ah, Drehstromlichtmaschine 720 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Torqueflite-Getriebeautomatik (Dreistufen-Planetenradgetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler), Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,45 (7,06), II. 1,45 (4,18), III. 1,0 (2,88), R. 2,2 (8,34), Achsantriebsübersetzung 2,88, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,2fach.

### FAHRWERK

Rohrrahmen mit Karosserie, vorn Einzelaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern und Panhardstab, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit Servo-Unterstützung, hydraulische Fußbremse, Zweikreis-system, Bremskraftverstärker, vorn und hinten belüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6,5 J x 15, Gürtelreifen Pirelli CN 73 Cinturato HS 225/70 VR 15.

### ABMESSUNGEN

Radstand 2670 mm, Spur 1420/1440 mm, Außenmaße 4775 x 1754 x 1345 mm, Bodenhöhe 140 mm, Innenbreite vorn 1485 mm, hinten 1430 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 870 mm, Sitztiefe vorn 520 mm, hinten 500 mm, Knieraum hin-

ten 30-220 mm, Wendekreis links 11,8 m, rechts 11,8 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1825 kg (davon Vorderachse 900 kg, Hinterachse 925 kg, Gewichtsverteilung 49,3:50,7), zulässiges Gesamtgewicht 2245 kg, Zuladung 420 kg, Personenindexzahl 4,9, Leistungsgewicht vollgetankt 5,2 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 6,2 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . .	233,8 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h . . . . .	2,3 s
0 bis 60 km/h . . . . .	3,8 s
0 bis 80 km/h . . . . .	5,6 s
0 bis 100 km/h . . . . .	7,9 s
0 bis 120 km/h . . . . .	10,6 s
0 bis 140 km/h . . . . .	14,1 s
0 bis 160 km/h . . . . .	18,8 s
0 bis 180 km/h . . . . .	24,9 s
0 bis 200 km/h . . . . .	33,5 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	28,3 s

### INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand . . . . .	55 Phon (dBA)
Bei 50 km/h . . . . .	64 Phon (dBA)

Bei 80 km/h . . . . .	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h . . . . .	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h . . . . .	73 Phon (dBA)
Bei 140 km/h . . . . .	74 Phon (dBA)
Bei 160 km/h . . . . .	77 Phon (dBA)
Bei 180 km/h . . . . .	79 Phon (dBA)
Bei 200 km/h . . . . .	81 Phon (dBA)
Bei 220 km/h . . . . .	82 Phon (dBA)

### VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 110 km/h	17,9 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	27,7 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	21,3 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 105 km/h	28,5 L/100 km
Kurzstrecke . . . . .	23-28,5 L/100 km
Testverbrauch . . . . .	28,7 L/100 km

### WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 6500 km  
 Hersteller: Jensen Motors Ltd., West Bromwich, Staffordshire, England.  
 Importeur: GHS-Motors GmbH, Hamburg 20, Lokstedter Weg 11.

### PREIS

Jensen S . . . . .	DM 76 500,-
Schweiz:	
Jensen S . . . . .	sfr 69 900,-
Österreich: wird nicht importiert.	

