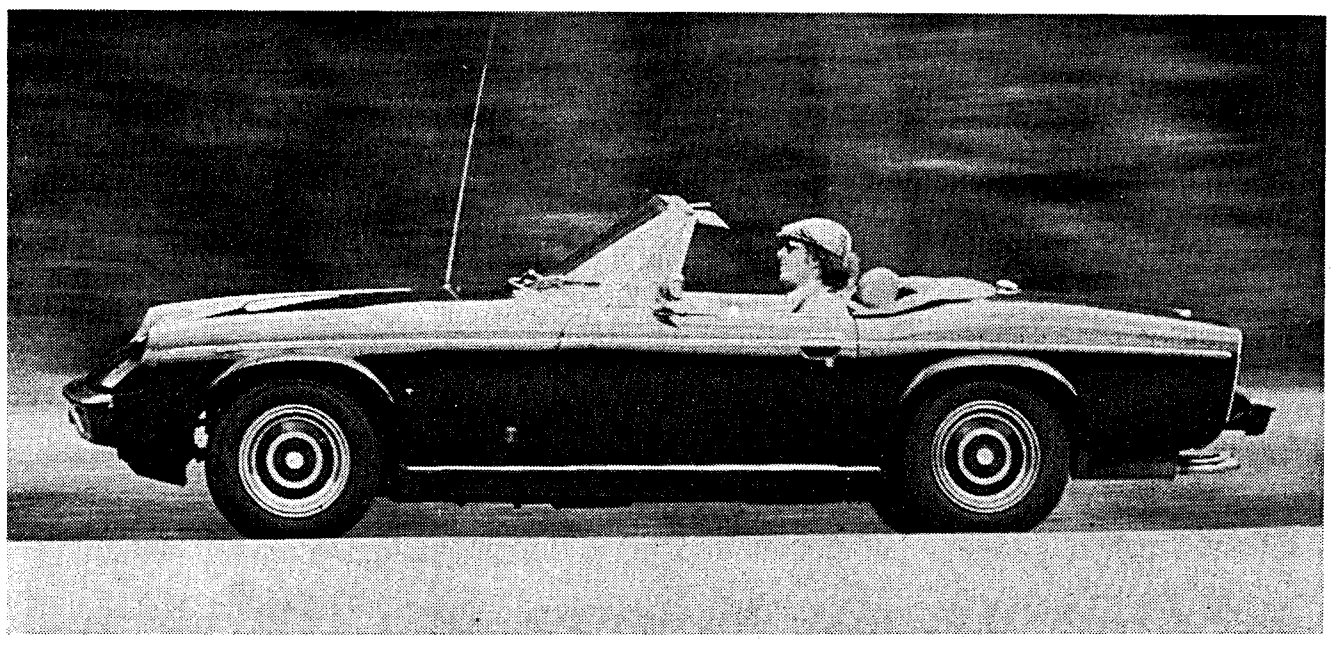
JENSEN-HEALEY

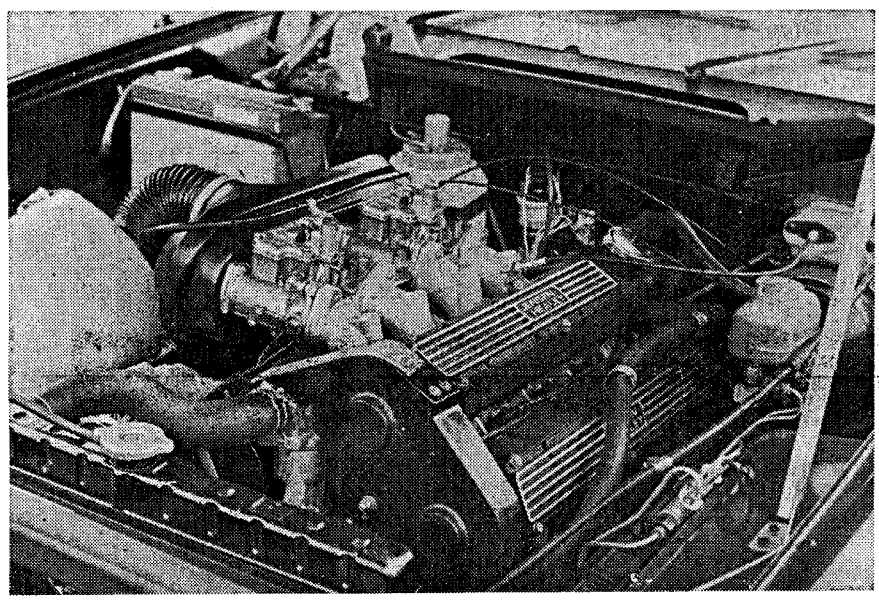
Was man sich in Bubenträumen unter einem zünftigen Sportwagen vorstellt, sind nicht in erster Linie die grosskalibrigen, superschnellen Traumwagen vom Schlage eines Ferrari, Maserati und Lamborghini, sondern vielmehr die wesentlich billigeren und technisch weniger aufwendigen Roadsters, wie sie vor allem die Engländer und die Italiener zu bauen verstehen. Diese robusten, offenen Zweiplätzer mit einfachem Stoffklappdach üben auch heute noch eine unwiderstehliche Anziehungskraft nicht nur auf sehr viele Junge aus, sondern auch auf manchen junggebliebenen Gentleman mit Pfeife und Schottenmütze.

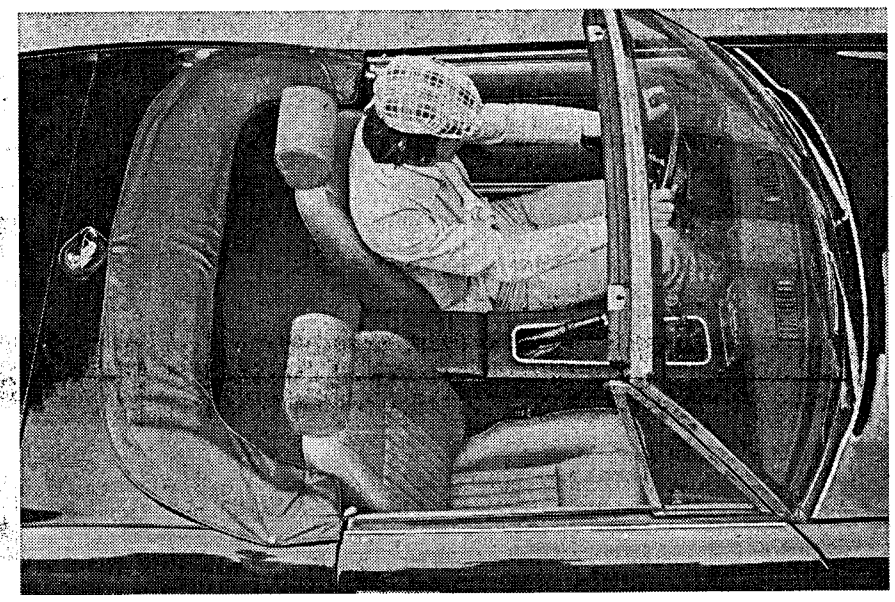
Wegen der immer strenger werdenden Sicherheitsbestimmungen sind aber Sportwagen dieser Art heute selten geworden, und ihre Hersteller lassen sich an einer Hand abzählen. Immerhin hat jedoch die unvermindert anhaltende Nachfrage — vor allem die Amerikaner sind ausgesprochene Liebhaber solcher Autos — diese Wagenkategorie bis heute noch vor dem Aussterben retten können. Ja sie führte sogar dazu, dass im Jahre 1972 ein neukonstruierter Sportwagen ebendieser Machart auf dem Markt erschien, nämlich der Jensen-Healey, dem der vorliegende Prüfbericht gilt.

Dieses Fahrzeug ist bemerkenswert, folgt es doch in seiner Konzeption nicht den gängigen Trends im Sportwagenbau, sondern verkörpert vielmehr eine zeitgemässe Abwandlung des Themas Roadster. Es besitzt also keine futuristische Traumkarosserie, keinen Mittelmotor, kein Fünfganggetriebe und auch keine hintere Einzelradaufhängung, sondern gibt sich mit einer zweckbetonten, klassischen Karosserieform, einem Vierganggetriebe und einer hinteren Starrachse zufrieden. Nur der vorneliegende Zweilitermotor, der auf klassische Art die Hinterräder antreibt, ist ein technischer Leckerbissen: er stammt von Lotus und besitzt als Besonderheit vier Ventile pro Zylinder, die von zwei obenliegenden Nokkenwellen gesteuert werden.

Der Preis des Jensen-Healey beträgt Fr. 21 800.—, ist also geringfügig höher als derjenige des direktesten Konkurrenten, des Alfa Romeo 2000 Spider Veloce (Fr. 21 100.—). Unter den vergleichbaren Wagen mit wegnehmbarem Dach sind billiger (siehe Beurteilungstabelle unten links): der altbekannte Triumph TR 6, der Fiat 124 Spider 1800 und natürlich der überaus preisgünstige MGB (Test «AR» 44/1971). In einer höheren Preisklasse, nämlich zwischen Fr. 24 000.— und Fr. 25 000.—, rangieren der vorwiegend für Wettbewerbe gedachte Fiat Abarth 124 Rally («AR» 25/1974) und der Triumph Stag («AR» 40/1972), der allerdings mit 2+2 Sitzen und einem V8-Motor aufwarten kann. Nicht die gleiche Käuferschicht spricht dagegen der VW-Porsche 914 2.0 (Fr. 21 205.—) an, denn er vertritt mit Mittelmotor, Ueberrollbügel und festem Kunststoffdach eine entgegengesetzte Schule.







Ein Höchstmass an Fahrfreude bietet der temperamentvolle und fahrsichere Jensen-Healey vor allem dann, wenn er offen pilotiert wird. Bild unten links: ein Blick in den «Maschinenraum» mit dem 142-PS-Hochleistungstriebwerk. Rechts daneben: Fahrer jeder Grösse können im geräumigen Cockpit eine entspannte Position einnehmen. Im Stauraum hinter den Sitzen lassen sich einige kleine Gepäckstücke unterbringen.

Kraft von Lotus

Herzstück des Jensen-Healey ist der gleiche Motor, der jetzt auch im neuen Lotus Elite verwendet wird: ein Leichtmetallvierzylinder aus Colin Chapmans Küche mit 1973 cm³ und 142 DIN-PS. Insgesamt sechzehn Ventile sorgen für optimale Gaswechselverhältnisse, und für die Gemischaufbereitung sind zwei grosskalibrige Horizontaldoppelvergaser von Dell'Orto vorhanden. Letztere haben übrigens die ursprünglich vorgesehenen — und heute bei der USA-Ausführung serienmässig installierten — Stromberg-Vergaser abgelöst. Ganz ursprünglich stammte der Motorblock von Vauxhall, doch Lotus stellte im Laufe der Weiterentwicklung einen eigenen Block aus Leichtmetallspritzguss her; immerhin konnte beispielsweise die Vauxhall-Kurbelwelle beibehalten werden.

Die Leistungs- und Drehmomentangaben zeigen deutlich, dass der Motor hohe Drehzahlen nicht scheut: die Höchstleistung von 142 DIN-PS wird bei 6500 U/min abgegeben, und das maximale Drehmoment von respektablen 18 mkg(DIN) stellt sich erst bei 5000 U/min ein. Diese Zahlen könnten auf einen nervösen, «spritzig» ausgelegten Motor hindeuten, der nur bei hohen Drehzahlen brauchbare Leistung abgibt. Die Prüfung zeigte jedoch, dass der spezifisch überdurchschnittlich starke Lotus-Motor von 72 PS/L(DIN) auch bei niedrigsten Drehzahlen überaus gesittet läuft und bereits ab 2000 U/min mit einer stattlichen Durchzugskraft aufwartet. Das aussergewöhnlich breite nutzbare Drehzahlband — es reicht von rund 1500 bis 7000 U/min, im vierten Gang somit von 40—195 km/h — ermöglicht es, den Wagen auch schaltarm zu fahren. In der Disziplin Beschleunigungselastizität, also dem Beschleunigungsvermögen innerhalb der einzelnen Gangbereiche, belegte der Jensen-Healey einen der vordersten Plätze innerhalb aller bisher von uns gemessenen Wagen.

Wer aber ein Maximum an Leistung zur Verfügung haben will, muss den Hochleistungsmotor drehen lassen, und zwar vorwiegend im Bereich zwischen 4500 und 6500 U/min. Hier reagiert der Wagen in den unteren drei Gängen stets mit einem ruckartigen Sprung vorwärts auf das Niedertreten des Gaspedals, und Ueberholmanöver lassen sich in einem Minimum an Zeit hinter sich bringen. Beeindruckend ist das Beschleunigungsvermögen aus dem Stand: unter Ausnützung des Bereiches bis 7000 U/min (hier beginnt auf der Skala des Tourenzählers die rote Zone) vergehen bloss 9,4 sec, bis die 100-km/h-Marke erreicht ist, und bereits nach 30,8 sec ist ein Kilometer durchmessen. Diese Werte sind für einen sportlichen Wagen mit Zweilitermotor und Vierganggetriebe überdurchschnittlich gut. Dank der kleinen Stirnfläche und trotz der aerodynamisch nicht allzu günstig aussehenden Karosserieform erreicht der Wagen bei geschlossenem Dach knapp 195 km/h; dabei zeigte der recht genaue Tachometer genau 200 km/h an.

Bemerkenswert ist, dass das Antriebsaggregat trotz kurzem Hub und Rennmotorbauweise über 6000 U/min nur unwillig höher dreht. Gleichwohl soll die Spanne bis 7000 U/min für bestes Beschleunigen ausgenützt werden, denn der Messschrieb der Sprintprüfung zeigt deutlich, dass die effektive Beschleunigung hier keineswegs abnormal nachlässt. Hingegen wird das bisher kernige Brummgeräusch des Motors im Bereich der Höchstleistung schon sehr laut und schwillt schliesslich bei gegen 7000 U/min zu einem so rauhen Hämmern an, dass der nur nach Gehör schaltende Fahrer stets früher den nächsthöheren Gang einlegt als derjenige, der den Tourenzähler beachtet.

Auch bei stärkster Beanspruchung zeigt der Motor, dem Ende 1972 ein Oelkühler und ein geändertes Schmiersystem spendiert wurden, keinerlei Anzeichen von Schwäche. Selbst im Verlaufe von Messfahrten bei grosser Hitze und bei schnellen Passfahrten wichen weder Oeldruck noch Wassertemperatur nennenswert vom Normalmass ab. Ein erwähnenswerter kleiner Mangel des im Healey verwendeten Lotus-Motors sind hingegen kleine Aussetzer und Stotterer, die immer dann auftreten, wenn der Wagen mit rund 3000 U/min in gleichmässiger Fahrt bewegt wird. Es handelt sich um ein Vergaserproblem, das laut Importeur nicht zum Verschwinden gebracht werden kann, ohne dass nicht ein höherer Benzinverbrauch in Kauf genommen werden muss. Im übrigen reagiert der Motor stets willig und sauber auf alle Gaspedalbewegungen; die Drehzahlübergänge erfolgen in jedem Bereich absolut nahtlos, und selbst die noch nicht betriebswarme Maschine nimmt sauber Gas an.

Das von Chrysler UK bezogene, verstärkte Viergangvollsynchrongetriebe des Sunbeam/Hunter GT lässt sich leicht und präzis schalten; die Schaltwege sind sportwagenmässig kurz. Zum sauberen Wechseln vom 2. hinunter in den 1. Gang, beispielsweise bei Haarnadelkurven, war es beim Testwagen indessen zweckmässig, genau dosiert Zwischengas zu geben, da hier die Synchronisation etwas stark sperrt. Die Abstufung im Getriebe ist richtig gewählt; beim Ausdrehen des Motors bis 6500 U/min werden Gangspitzen von etwa 60, 95 und 145 km/h erreicht. Die Kupplung erfordert einen recht hohen Pedaldruck, erwies sich dafür als standfest und packte ausreichend weich zu.

Erfreulich niedrig ist der Treibstoffverbrauch. Bei vorwiegend zügigem Fahren auf Ueberlandstrassen und Bergsträsschen betrug er im gesamten 12,9 l/100 km; die Extremwerte schwankten je nach Fahrweise zwischen 11,7 und 14,9 l/100 km (wir verwendeten normalerweise Superbenzin, obwohl sich der niedrig verdichtete Motor auch mit Normalbenzin, besser aber mit 94oktanigem Benzin, zufriedengibt). Gegenüber den ersten, merklich durstigeren Exemplaren ist der Wagen heute etwas sparsamer eingestellt. Diese Aenderung zugunsten eines niedrigeren Verbrauches wurde vorgenommen, obwohl dadurch eine geringfügige Leistungseinbusse nicht zu umgehen war. Der Tankinhalt beträgt 50 l. Damit beschränkt sich der Aktionsradius je nach Fahrweise auf 320 bis 380 km. Sehr praktisch ist der Tankverschluss, doch wünschte man sich eine abschliessbare Ausführung.

Der Anblick des sauber gearbeiteten Zweinockenwellenmotors mit seinen verrippten Ventildeckeln und der imposanten «Gasfabrik» lässt das Herz

Schluss Seite 19

Jensen Healey – Beurteilung

Einstufung

Kräftiger, temperamentvoller und fahrsicherer zweisitziger Roadster englischer Schule mit konventionellem Fahrwerk, aber hochentwickeltem Lotus-Vierventil-Triebwerk. Preis: 21 800 Franken. Wichtigste Konkurrenten (Sportzweisitzer mit wegnehmbarem Dach und vergleichbaren Fahrleistungen): Alfa Romeo 2000 Spider Veloce Fr. 21 100.—, Fiat 124 S Spider Fr. 17 950.—, Fiat Abarth 124 Rally Fr. 24 950.—, MGB Overdrive Fr. 13 390.—, Triumph TR6 OD Fr. 17 950.—; Triumph Stag (2+2 Sitze) Fr. 23 950.—, VW-Porsche 914 2.0 Fr. 21 205.—.

Karosserie

Zweisitzer mit Stoffklappdach (a. W. Aufsetzdach); genügend Platz für zwei Personen und ihr Gepäck. Sicht bei geschlossenem Verdeck etwas eingeschränkt. Gepflegtes Interieur, reichhaltige und luxuriöse Ausstattung. Finish gut; bei hohem Tempo sehr starke Windgeräusche.

Antrieb

Zweiliter-Vierzylinder-OHC-Motor mit vier Ventilen pro Zylinder. 142 DIN-PS (Literleistung 71 PS/L (DIN). Leistungsstark und elastisch. Respektable Fahrleistungen: 0—100 km/h 9,4 sec., Höchstgeschwindigkeit 194,5 km/h. Ueber 6000 U/min lautes, rauhes Motorgeräusch. Leicht zu schaltendes Vierganggetriebe, gut abgestuft und synchronisiert.

Fahrverhalten

Weitgehend neutrales Kurvenverhalten. Guter Geradeauslauf, aber etwas empfindlich auf Windböen. Sehr präzise, direkte und leichtgängige Lenkung. Stramm gedämpfte, aber nicht zu unkomfortable Federung. Wirksame, fadingfreie Bremsen.

Kosten

Für Fahrleistungen geringer Benzinverbrauch: je nach Fahrweise zwischen zirka 11 und 15 L/100 km. Mässige Kosten für Steuer und Versicherung.

Wie Jensen zu Healey kam

Die Initiative zum Bau des Jensen-Healey ging vom früheren kalifornischen Austin-Healey- und MG-Importeur Kjell Qvale aus, der einen Ersatz für den inzwischen vom Markt verschwundenen, aber noch immer beliebten Austin-Healey 3000 Sportwagen suchte. Schöpfer des Wagens sind Donald Healey und sein Sohn Geoffrey. Da Qvale gleichzeitig Hauptaktionär — und jetzt Präsident — von Jensen Motors ist, erfolgt die Herstellung selbstverständlich in diesem Werk. Beachtliche Stückzahlen sind geplant: Jensen, seit Jahrzehnten auf den Bau von teuren Luxuscoupés in kleiner Serie spezialisiert und früher übrigens Mithersteller des Austin-Healey und des Sunbeam Tiger, will pro Jahr 10 000 Jensen-Healey bauen. Von dieser Produktion sollen rund 70 % nach den USA und Kanada exportiert werden.

Jensen Car Club of Switzerland

Jensen-Healey

Schluss von Seite 17

des Enthusiasten höher schlagen. Damit die Frontpartie möglichst niedrig gehalten werden konnte, ist das Vierzylinderaggregat deutlich geneigt eingebaut. Alle Servicestellen und Nebenaggregate sind in vorbildlicher Weise zugänglich.

Wendig und sicher

Der Jensen-Healey ist ein leicht zu fahrender, wendiger und sicherer Wagen, in dem man sich auch ohne lange Angewöhnung sofort zu Hause fühlt. Die aus Kostengründen von Vauxhall übernommene und nur wenig geänderte Aufhängung — vorn Einzelradaufhängung an Dreieckquerlenkern, hinten Starrachse mit Führungselementen — in Verbindung mit den breiten Reifen (185/70 HR 13) und der niedrige Fahrzeugschwerpunkt sind der zur Verfügung stehenden Motorleistung gewachsen. Der Geradeauslauf ist gut, sofern nicht heftige Winde plötzlich seitlich einfallen, und auch bei starkem Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten bleibt der Wagen vorbildlich spurtreu. In Kurven zeigt der Healey, dessen Gewicht sich zu 51 % auf die vorderen und zu 49 % auf die hinteren Räder verteilt, ein fast völlig neutrales Fahrverhalten, d. h. er folgt stets unbeirrt dem jeweiligen Lenkradeinschlag. Nur bei höherem Kurventempo beginnt er leicht zu untersteuern, also mit der Schnauze nach aussen zu drängen, doch genügt zur Korrektur schon leichtes Gaswegnehmen oder ein stärkerer Lenkradeinschlag. Das Gegenteil, nämlich das als «power oversteering» bekannte Ausdrehen des Hecks tritt nur bei vollem Krafteinsatz in Biegungen mit beispielsweise nassem oder rutschigem Untergrund auf, nicht aber als unverhoffte Lastwechselreaktion nach dem plötzlichen Loslassen des Gaspedals.

Vor allem auf Strassen mit ebenen Belägen lassen sich überdurchschnittlich hohe Kurvengeschwindigkeiten erreichen, ohne dass der Wagen im Grenzbereich bösartig wird. Auffallend, besonders für Aussenstehende — weniger für die Insassen — ist die merkliche Aufbauneigung in schnell befahrenen Biegungen. Die dadurch hervorgerufenen Radlastschwankungen des niedrigen Wagens (Entlastung der kurveninneren Räder) bleiben aber so gering, dass sie das Fahrverhalten kaum beeinträchtigen. Pro memoria: der niedrige Fahrzeugschwerpunkt war der Grund, weshalb der Hersteller auf die Verwendung der bei solchen Wagen sonst üblichen Querstabilisatoren (sie verringern die Seitenneigung) verzichtet hat. Auf welliger Fahrbahn in Kurven versetzen die Hinterräder manchmal, doch dies erfordert kaum Korrekturen am Lenkrad.

Vorzüglich auf den Charakter des Wagens abgestimmt ist die direkt übersetzte Zahnstangenlenkung. Sie ist so leichtgängig, dass der Wagen schon bei langsamer Fahrt sehr handlich und wendig wirkt. Der Strassenkontakt ist ausgezeichnet, doch muss in Kauf genommen werden, dass die Lenkung beim Befahren von Schlaglochstrecken manchmal recht heftige Schläge überträgt. Bemerkenswert ist der anatomisch geformte Lenkradkranz mit zwei leichten Vertiefungen für die richtige Handposition.

Die serienmässig mit Servo ausgestatteten Bremsen — vorn Scheiben, hinten Trommeln — verzögern den Wagen aus allen Geschwindigkeiten wirkungsvoll und spurtreu. Ihre Wärmefestigkeit ist genügend, der Pedaldruck jedoch eher hoch.

Die recht straff ausgelegte Federung informiert die Insassen stets unmissverständlich über den jeweiligen Strassenzustand, doch ist sie nicht mehr ganz so bretthart, wie man es sich von früheren englischen Roadstern gewohnt ist. Auch nach längeren Reisen kommt man sich am Ziel nicht durchgeschüttelt und weichgeprügelt vor.

Cabriolet für Zwei

Am meisten Fahrvergnügen bietet der Jensen-Healey natürlich im offenen Zustand. Dann können die beiden Insassen völlig ungehinderte Rundsicht geniessen, über sich nur Sonne und blauen Himmel und um sich herum flatternden und knatternden Fahrtwind, der an der Mütze zerrt und der Beifahrerin die Frisur zerzaust. Bis zu Geschwindigkeiten von rund 130 km/h — also unserem Autobahnlimit — kann noch ganz angenehm offen gefahren werden; darüber fühlen sich allerdings nur noch sehr wetterfeste Frischluftfans wohl. Wenn es sein muss, ist aber das im Ruhezustand unter einer Spritzdecke zusammengefaltete Stoffdach in Minutenschnelle aufgespannt. Dann allerdings ist es mit der hervorragenden Sicht vorbei: nach vorn können hochliegende Lichtsignale nur durch Vorlehnen gesehen werden, und der breite hintere «Dachpfosten» verdeckt die Sicht nach schräg hinten fast völlig. Erfreulicherweise ist das Dach zufriedenstellend dicht, wie wir in einer automatischen Bürstenwaschanlage feststellen konnten, und es flattert auch bei schneller Fahrt nicht zu stark. Immerhin: die Windgeräusche, die beim offenen Fahren natürlich bei weitem dominieren, schwellen auch bei geschlossenem Verdeck über 100 km/h sehr stark an. Sie erreichen bald das Niveau der Motorgeräusche und werden zudem untermalt von ab und zu auftretenden Klapper- und Quietschgeräuschen des Aufbaus, so dass der Jensen-Healey bezüglich Innengeräusch (aber wirklich nur innen) zu den sehr lauten Autos gehört. Bekanntlich nehmen es aber Roadster-Freunde gerne in Kauf, dass über 100 km/h keine vernünftige Konversation im Wagen mehr möglich ist. Für anspruchsvollere Fahrer gibt es indessen jetzt auch ab Werk ein formschönes Kunststoffaufsetzdach, bei dem übrigens eine heizbare Heckscheibe integriert ist; der Aufpreis beträgt — bei Bestellung zusammen mit dem Wagen — 800 Franken..

Das Cockpit ist sportlich und zweckmässig gestaltet. In der ersten Ausführung 1972 hatte es durch die Verwendung von viel Plastik etwas gar nüchtern gewirkt, doch in der jüngsten Version mit echtem Holzfurnier am Armaturenbrett und einer neugestalteten Mittelkonsole, die auch als Mittelarmlehne dient, besitzt es sogar einen luxuriösen Einschlag. Wie es sich für ein zünftiges Cabriolet gehört, wird der Boden lediglich von einer einfachen Gummimatte bedeckt, und auch die Sitzbezüge bestehen aus regenfestem Kunstleder. Die Insassen können eine einwandfreie Sitzposition einnehmen, wobei der Fahrer vor allem die Abstützplatte für den linken Fuss zu schätzen weiss. Zwei Kritikpunkte: bei richtigem Abstand zu Gaspedal, Bremse und Lenkrad befindet sich das Kupplungspedal zu weit vorn, und überdies ist sein Pedalweg zu lang.

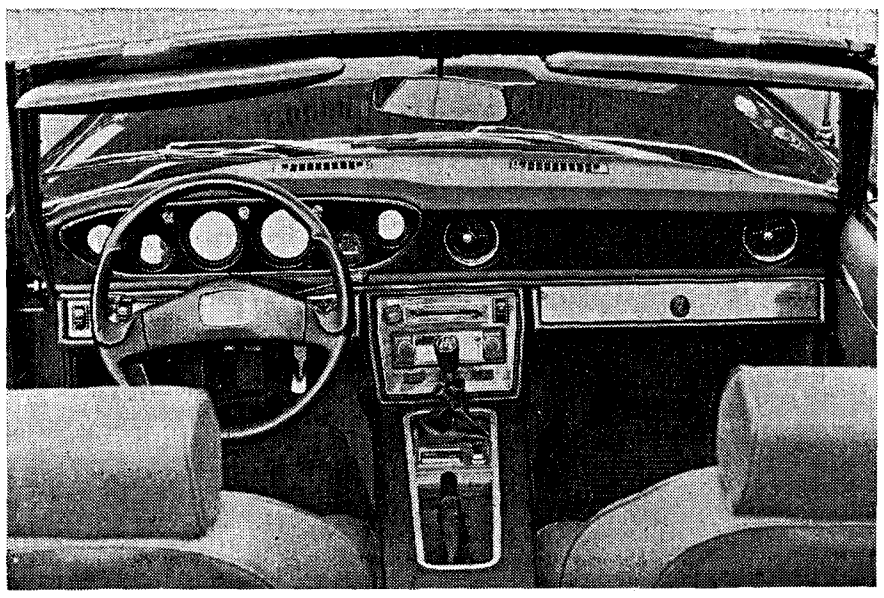
Die sechs Ueberwachungs- und Kontrollinstrumente sind ebenso wie die Bedienungshebel ergonomisch richtig plaziert. Schade, dass die Deckgläser der Instrumente so stark spiegeln. Zur Serienausstattung gehören Dreipunktautomatikgurte; Einsteckbecher ermöglichen das Umlegen mit einer Hand.

Der Finish des Wagens ist sowohl aussen als auch im Innern gut. Einen tadellosen Eindruck macht die sehr sorgfältige Kofferraumauskleidung mit Teppichbelag und die Einpassung der übrigen Verkleidungsteile. Ueberzeugt haben die Stossstangen des Wagens: nachdem ein unaufmerksamer Hintermann mit mehr als Schrittempo auf den stehenden Jensen-Healey aufgefahren war, musste nur die Stossstange ausgetauscht werden; die Karosserie selbst blieb völlig unberührt.

*

Der Jensen-Healey ist in seiner Konzeption wohl ein Sportwagen alter englischer Schule, wurde aber abgewandelt auf eine weniger kompromisslose, zeitgemässe Form, die nicht mehr nur Liebhaber brettharter, zügiger Roadster anzieht, sondern einen weiteren Kreis von Leuten, die am Autofahren auch heute noch Spass haben wollen. Bei einem noch vernünftigen Preis ist der Wagen selten genug, um ein Individualistenfahrzeug zu bleiben, welches willkommene Farbe in unseren Wagenpark bringt. Zu seinen Vorzügen gehört die leistungsfähige und kultivierte Antriebseinheit, der geringe Benzinverbrauch und die sicheren Fahreigenschaften. Seine Nachteile — Platz für nur zwei Personen und beschränkter akustischer Komfort — sind unvermeidliche Konzessionen an den Wagencharakter.

«AR»-Test-Team



Alle Instrumente und Bedienungsorgane sind in der richtigen Position in Lenkradnähe gruppiert. Störend sind bloss die spiegelnden Instrumentendeckläser. Echtes Holzfurnier verleiht dem Armaturenbrett eine luxuriöse Note.

Das Stoffdach kann, wenn es sein muss, in Minutenschnelle aufgespannt werden. Für Liebhaber von Hardtops gibt es jetzt auch ein Kunststoff-Aufsetzdach ab Werk.

«AR»-Test 25/1974 . Jensen-Healey

Messergebnisse und technische Daten

Messbedingungen

km-Stand	10 200
Aussentemperatur	29 °C
Luftfeuchtigkeit	68 %
Höhe über Meer	250 m
Betonbelag	

2 Personen Belastung + 25 kg
Messungen mit elektronischen Präzisionsinstrumenten

Gewichte

Lehrgewicht (DIN)	982 kg
Gewichtsverteilung in %	51/49
Leistungsgewicht	6,9 kg/PS (DIN)

Zählereichung

effektive km/h	58	78	98	118	137	156	176	194,5 (V max)
abgelesene km/h	60	80	100	120	140	160	180	200

1 km nach Zähler = 985 m

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit
Mittel aus beiden Richtungen **194,5 km/h**

Beschleunigung aus dem Stand

0— 40 km/h	sec	2,4	20— 40 km/h	sec	
0— 60 km/h	sec	4,2	40— 60 km/h	sec	
0— 80 km/h	sec	6,5	40— 80 km/h	sec	
0—100 km/h	sec	9,4	40—100 km/h	sec	
0—120 km/h	sec	13,5	40—120 km/h	sec	
0—140 km/h	sec	18,3	40—140 km/h	sec	
0—160 km/h	sec	27,1	40—160 km/h	sec	
0—180 km/h	sec	41,8	40—180 km/h	sec	
1 km stehender Start	sec	30,8	1 km ab 40 km/h	sec	

Elastizität (Beschleunigung in den Gängen)

	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang
20— 40 km/h	1,3	2,7	5,9	—
40— 60 km/h	3,0	5,1	3,9	5,7
40— 80 km/h	—	7,4	7,5	10,7
40—100 km/h	—	10,3	11,3	16,6
40—120 km/h	—	—	15,1	22,0
40—140 km/h	—	—	19,9	28,0
40—160 km/h	—	—	—	36,0
40—180 km/h	—	—	—	50,7
1 km ab 40 km/h sec	—	—	—	35,3

Sichtbeurteilung

Personengrösse	nach vorn	nach hinten	seitlich	schräg nach hinten	ist Heckabschluss sichtbar?
klein	2	1	1	3	nein
mittel	1	1	1	3	ja
gross	1	1	1	3	ja

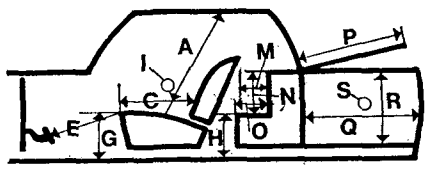
1 = sehr gut; 2 = gut; 3 = genügend; 4 = ungenügend

Innengeräusch

Leerlauf	57	120 km/h	84
40 km/h	69	140 km/h	89
60 km/h	72	160 km/h	93
80 km/h	77	180 km/h	96
100 km/h	81		

Messung des Innengeräusches vorn auf Ohrenhöhe in dB (A) bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang (bzw. im Leerlauf)

Innenraum



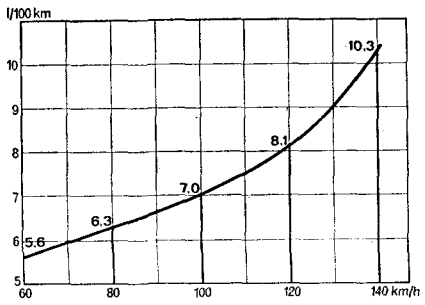
Abmessungen

A =	90 cm	N =	35 cm
C =	52 cm	O =	85—130 cm
E =	37—55 cm	P =	70 cm
G =	20 cm	Q =	44—48 cm
I =	131 cm	R =	27—32 cm
M =	45 cm	S =	130 cm

Beurteilung des Innenraumes

kleine Personen:	sehr gut
mittlere Personen:	sehr gut
grosse Personen:	sehr gut

Benzinverbrauch



Verbrauchskurve bei konstanter Geschwindigkeit im obersten Gang

Im Test gemessene Durchschnittswerte von **11,7 bis 14,9 L/100 km**

1 Kilometer mit stehendem Start **28,9 L/100 km**

Gesamtverbrauch **12,9 L/100 km**

Oelverbrauch **nicht messbar**

Bremsprüfung aus 60 km/h

Bremsweg (Mittel)	17,3 m
durchschnittliche Verzögerung	8,0 m/sec²
Spurabweichung	0—10 cm

Wendekreis (Karosserie) **10,3 m**

Lenkradumdrehungen **3¼**

Unterhalt

Jahressteuer je nach Kanton	Fr. 220.— bis 398.—
Haftpflichtversicherung (100 % der Grundprämie, unbegrenzte Garantiesumme)	Fr. 666.40

Service-Kosten

Kleiner Service alle 5000 km	Fr. 90.—
Grosser Service alle 10 000 km	Fr. 350.—

Service-Intervalle

Oelwechsel alle 5000 km
Mechanische Kontrolle alle 10 000 km
Schmierung alle 10 000 km

Reifendruck vorn und hinten 1,7 atü; für Autobahn vorn und hinten 1,9 atü

Störungen im Testbetrieb

Keilriemen defekt; in einer langgezogenen Linkskurve gelangte etwas Motorenöl via Kurbelgehäuse-Entlüftung in die Ansaugwege.

Technische Daten, Merkmale und Ausrüstung

Preis: Fr. 21 800.—, Testwagen Fr. 21 800.—

Testwagenlieferant: E. Schwyn, Rotbuchstrasse 12—16, 8042 Zürich

Motordaten: 10,85 Steuer-PS, 4 Zylinder in Linie (95,2x69,3 mm), 1973 cm³, Kompr. 8,4:1, 142 PS (DIN) bei 6500 U/min, 72 PS/L (DIN), 18,0 mkg (DIN) bei 5000 U/min, Oktanbedarf 91 ROZ.

Motorkonstruktion: Bezeichnung Lotus 907. Geneigter Frontmotor. Hängende Ventile (4 pro Zylinder), 2 obenliegende Nockenwellen (Zahnriemen), Leichtmetall-Zylinderkopf und -block, 5fach gelagerte Kurbelwelle, Oelfilter im Hauptstrom, Oel 5,7 L, 2 Horizontal-Doppelvergaser Dell'Orto DHLA-40 E, Trockenluftfilter.
Zündkerzen Champion N7Y, Batterie 12 V 50 Ah, Alternator 35 Ah, geschlossenes Kühlsystem, Inhalt 6,8 L.

Kraftübertragung: Federscheibenkupplung, 4-Gang-Vollsynchrongetriebe, Stockschaltung, Hypoid-Achsantrieb, Unters. 3,73:1.

Untersetzungsverhältnisse: I. 3,12:1, II. 1,99:1, III. 1,295:1, IV. 1:1, R 3,32:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Dreieckquerlenkern, Schraubenfedern und innenliegenden Teleskopstossdämpfern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, unteren Längslenkern und oberen Schräglenkern, Teleskopstossdämpfer. Zweikreisbremse mit Servo, vorn Scheiben, hinten Trommeln, Scheiben-⌀ 25,4 cm, wirksame Bremsbelagfläche 431 cm², bestrichene Bremsfläche 1890 cm² Mech. Handbremse auf Hinterräder wirkend. Zahnstangenlenkung. Benzintank 50 L, Reifen 185/70 HR 13 (Pirelli Cinturato CN 36) auf LM-Felgen 6"

Dimensionen: Radstand 234 cm, Spur 135/133 cm, Bodenfreiheit 13 cm, Kofferraum 170 dm³ Länge 411 cm, Breite 161 cm, Höhe 121 cm.

Karosserie: Cabriolet 2türig, 2 Sitze.

Fahrleistungen (Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit ca. 195 km/h, Geschwindigkeit bei 1000 U/min im IV Gang 28,9 km/h.

Serienmässige Ausrüstung: Heiz- und Frischluftanlage, Gebläse (zweistufig), Scheibenwischer (zweistufig), elektrische Scheibenwaschanlage, Lichthupe, H4-Halogenscheinwerfer (Abblendung und Fernlicht), Rückfahrlampen, Kofferraum- und Handschuhfachbeleuchtung, Warnblinkanlage, abschliessbares Handschuhfach, Ablegefach mit Deckel auf der Mittelkonsole, Einzelliegesitze vorn, eingebaute Kopfstützen, Mittelarmlehne, Armlehnen seitlich, Sitzverstellung in Längsrichtung, Abstützplatte für den linken Fuss, Motorhaubenentriegelung von innen, von innen erreichbarer Aussenrückspiegel, 1 Aschenbecher, 1 Zigarrenanzünder beleuchtet, Verbundglas-Frontscheibe, Drehzahlmesser, Tageszähler, Voltmeter, Wassertemperatur-Anzeigegerät, Oeldruckanzeiger, Benzinstand-Anzeiger, Zeituhr, Armaturenbeleuchtung mit regulierbarer Lichtintensität, automatische Innenbeleuchtung, Warnlampen für Handbremse, Alternator, Bremsanlage sowie für nicht umgelegte Sicherheitsgurte, abblendbarer Innenrückspiegel, Lenkradschloss, Leichtmetallfelgen, Kunstleder-Sitzbezüge, Sportlenkrad, Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit automatischem Bandroller, Gummi-Bodenmatten.

Mehrpreis für: Hardtop (inkl. Heckscheibenheizung) Fr. 800.— (bei Bestellung zusammen mit Wagen)

Jensen Car Club of Switzerland