

SPECIAL JENSEN CAR SHOW

Im Internationalen Automobil-Museum Genf
Mitte November 2000 bis Mitte Februar 2001

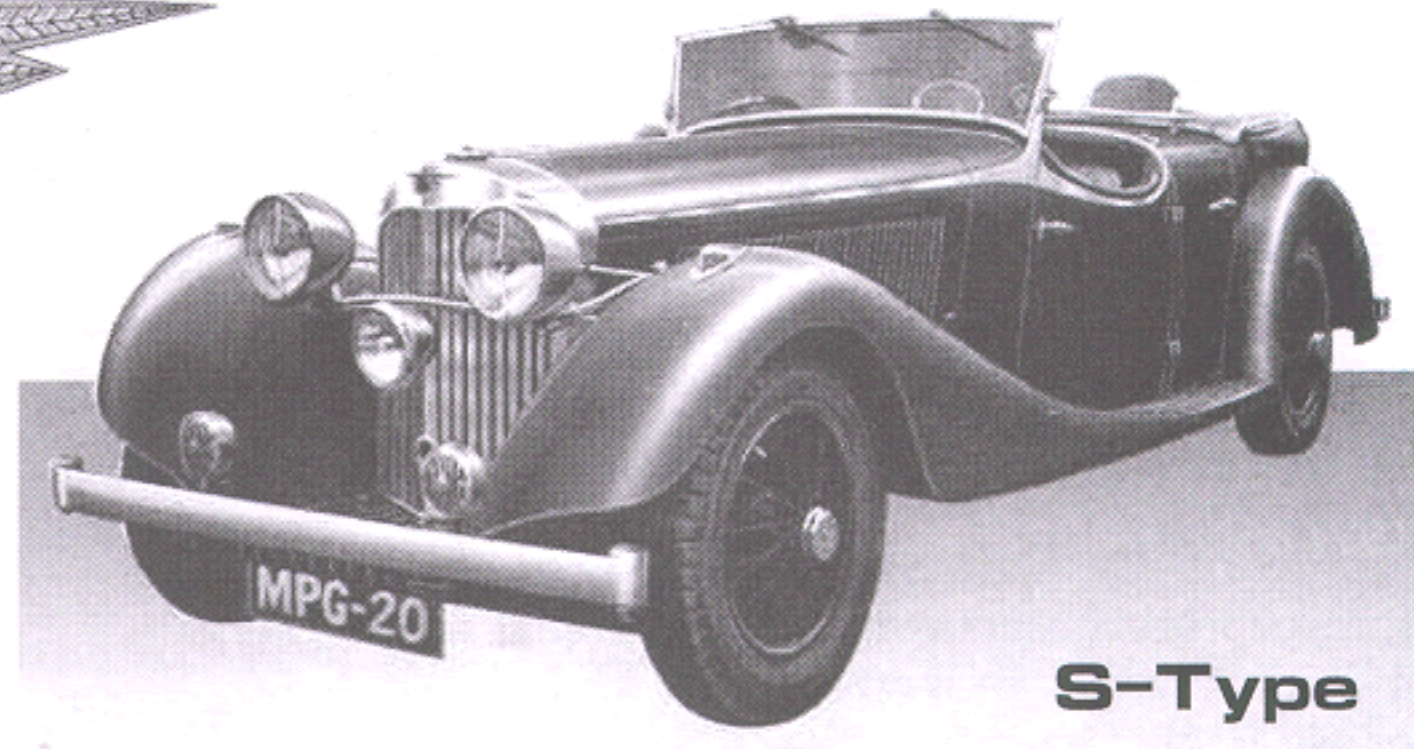
Jensen Geschichte

1934

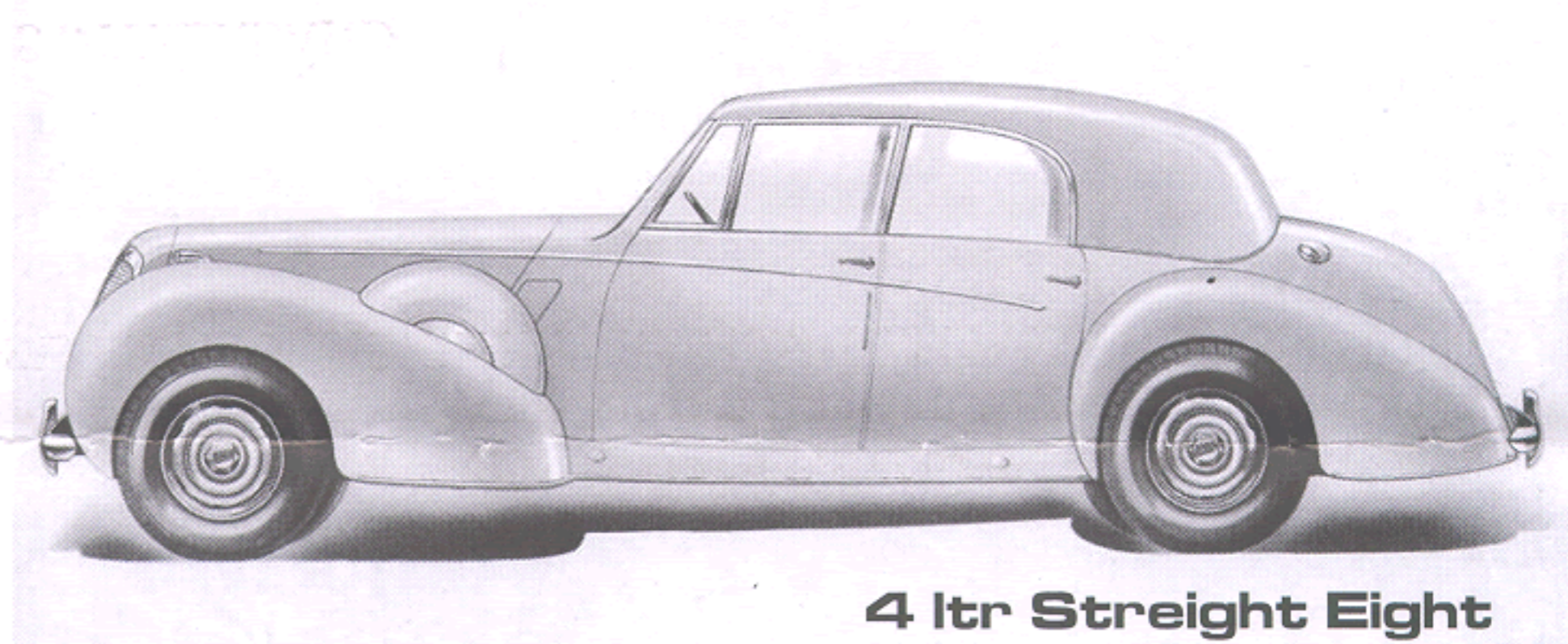
Als im Jahre 1934 die beiden Brüder Alan und Richard Jensen die Firma Jensen Motors Ltd. gründeten, hatten beide bereits einige Erfahrung im Automobilbau. Denn vor dieser Zeit hatten sie bereits wenige Fahrzeuge konstruiert, zusammen mit der Karosserie Firma Smith & Son. Nach Gründung der Firma wurden Luxusfahrzeuge in kleinen Serien gebaut, immer mit der Mechanik (Motor und Getriebe) von Grossserien-Fahrzeugen. Vor allem S und H Typen, auch einige Lieferwagen wurden gebaut.

1949

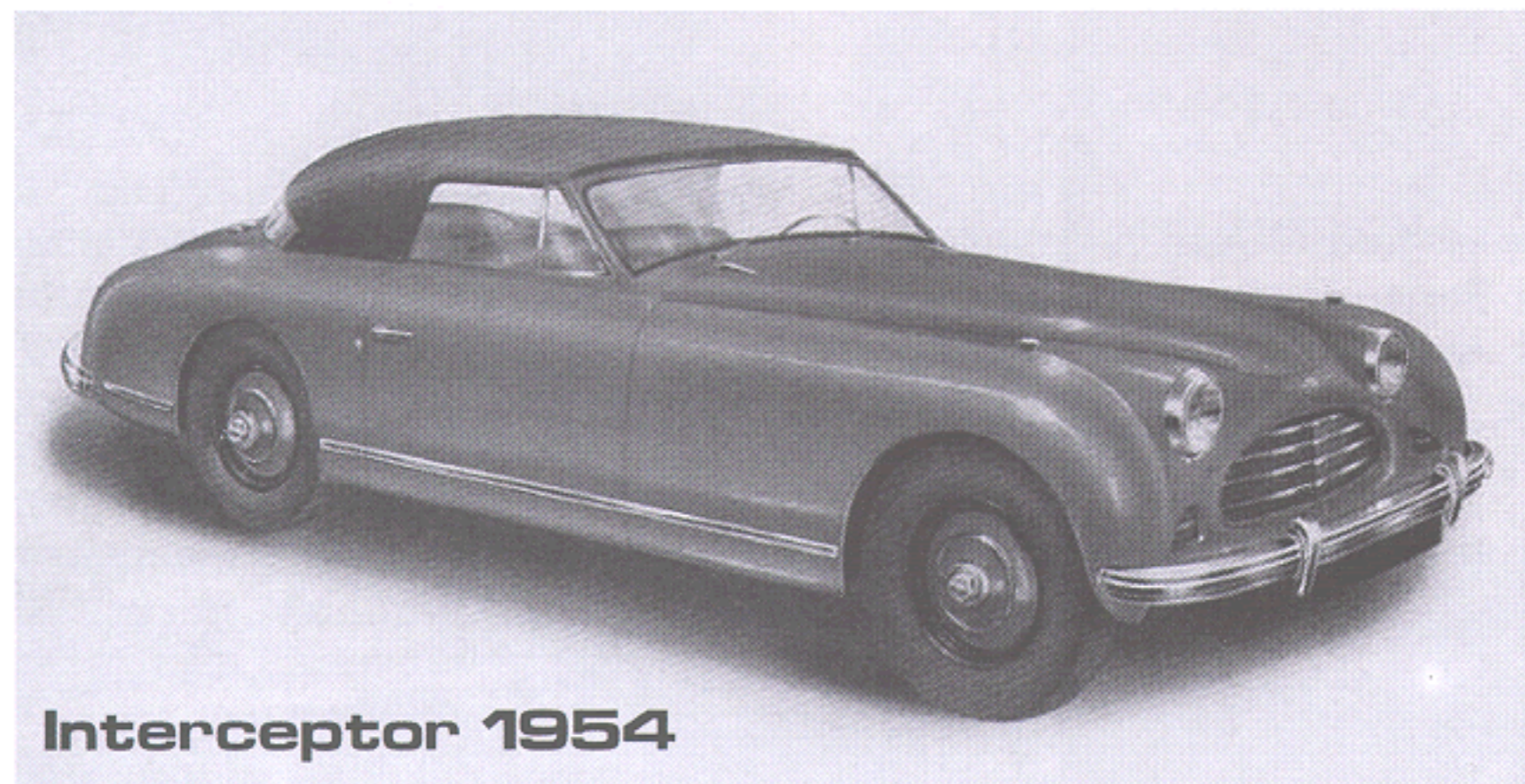
Ab diesem Jahr wurde der erste Jensen-Interceptor gebaut, nur 88 Stück.



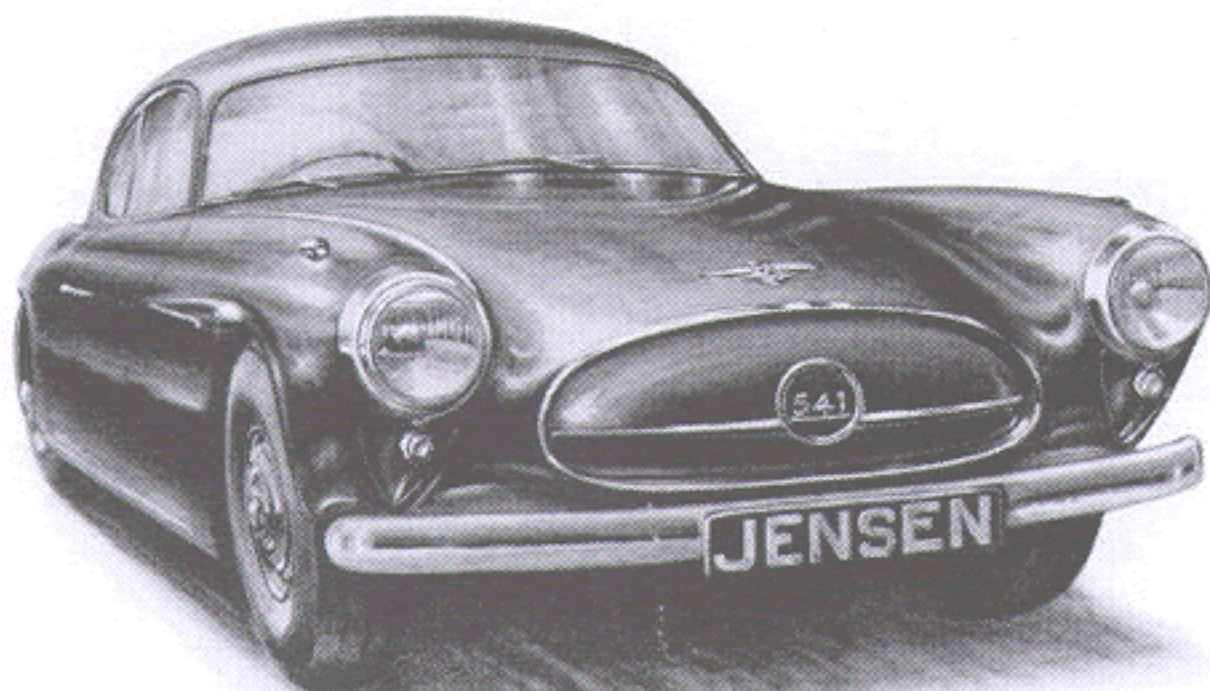
S-Type



4 ltr Straight Eight



Interceptor 1954



541

1955

Eine absolute Neuerung war der Typ 541. Ein Fahrzeug in ästhetischer und technischer Hinsicht einmalig. Die aerodynamische Karosserie, hergestellt aus Kunststoff - zu dieser Zeit ein riskanter Versuch. Im 541 wurden erstmals, in der Serienproduktion von Fahrzeugen, 4 Scheibenbremsen verwendet. Auch die Panorama-Heckscheibe war ein Merkmal dieses Modells. Es gab drei Versionen, der Typ 541 mit einem Vergaser, der 541S hatte 2 Vergaser und der 541R deren 3, dies war die schnellste Version. Zur Gewichtersparnis hatte dieser die Panorama-Heckscheibe, sowie die beiden hinteren Seitenfenster aus Plexiglas, ausserdem waren die beiden Türen aus Aluminium. Ausgerüstet war dieses Fahrzeug mit einem 4 Liter, 6 Zylinder Reihomotor von Austin. An die 550 Fahrzeuge der Modelle 541 wurden gesamthaft produziert.

SPECIAL JENSEN CAR SHOW

1962

Ein richtiger, kräftiger Sportwagen war der C-V8. Karosserie ebenfalls aus Kunststoff. Ein 2 plus 2 Coupé in schnittiger Form. Leistungsstark mit einem 6,3 Liter Chrysler V8-Motor ausgestattet, mit über 300 PS. Bis 1966 wurden ca 500 Fahrzeuge gebaut, diese in den 3 Versionen Mk I, II und III. Merkmal dieser Sportwagen war die Laufruhe und die komfortablen Fahreigenschaften.



1967

Wieder eine bahnbrechende Neuerung. Der FF (Formula Ferguson) wurde in die Karosserie des neuen Interceptors eingebaut. Dies ist ein 4-Rad Antrieb in konstantem Eingriff. Nach unserem Wissen das erste serienmässig hergestellte Fahrzeug mit 4-Rad Antrieb. Auch erstmals wurde ein "Maxaret" Antiblockiersystem in ein Serien-Fahrzeug eingebaut. Dieses System wurde vom Flugzeugbau übernommen. Der Motor, wie beim C-V8 war ein Chrysler 6,3 Liter. Der Wagen wurde nur mit automatischem Getriebe geliefert. Auch hatte der FF, wie die folgenden Interceptors erstmalig eine Zahnstangenlenkung mit Servo. Der FF wurde zum Auto des Jahres ernannt. Der Trend, zu dieser Zeit, war ein italienische Design. So wurden die neuen Karosserien des FF und des Interceptors in Italien entworfen. Zuerst hat "Touring" in Mailand daran gearbeitet, als die Firma dann einging hat Vignale in Turin das Fahrzeug fertig gemacht. Auch die allerersten Wagen waren von Vignale karossiert. Die Werkzeuge gingen dann nach England

C-V8

und Jensen hat diese dann komplett fabriziert. Der folgende Interceptor war das Paradestück von Jensen. Praktisch gleiche Karosserie wie der FF nur 15 cm kürzer, auch mit Chrysler V8 Motor und 6,3 Liter Zylinderinhalt. Der Interceptor hatte jedoch nur Hinterrad-Antrieb und kein "Maxaret". Ein äusserst bequemes Reisefahrzeug mit sehr sportlichen Fahreigenschaften. Die ersten Modelle Mk I und II hatten den 6,3 Liter Motor, der Mk III war dann mit dem stärkeren 7,2 Liter Motor von Chrysler ausgerüstet. Das Automatik-Getriebe war auch von Chrysler, Modell Torqueflite. Während der Mk I noch keine Air Condition hatte, wurden alle Modell der Serien II und III serienmässig mit A/C ausgestattet. Auch hatten alle Interceptor's die Innenausstattung aus Leder. Es gab einige

kleinere Spezialserien, z.B. der SP. Dieser Interceptor hatte einen 6-fach Vergaser (Six-Pack) - enorme Beschleunigung. Sollte einem die grosse Heckscheibe des Interceptor's nicht gefallen, so hat Jensen eine kleine Version von nur 39 Stück Coupés mit Stufenheck gebaut.

1975

Zusätzlich zur Produktion des Interceptor, wurde in diesem Jahr ein Convertible in Produktion genommen. Nach amerikanischem Vorbild hatte dieser Wagen ein voll automatisches Verdeck. 451 Stück wurden hergestellt.



SPECIAL JENSEN CAR SHOW

Während den letzten Jahren wurden zwischendurch bei Jensen laufend neue Typen entwickelt, die zu einem späteren Zeitpunkt den Interceptor ersetzen sollten, so z.B. der Nova, und auch andere.

1972

In diesem Jahr kam eine Wende. Nicht nur die exklusiven Interceptor's wurden fabriziert, sondern ein einfacheres kleineres Fahrzeug kam auf den Markt. - der Jensen-Healey. Nachdem der neue Besitzer Kjell Qvale aus San Francisco die Firma übernommen hatte und er in Amerika die Austin Healey's nicht mehr verkaufen konnte, da diese nicht mehr fabriziert wurden, hat er veranlasst mit dem Namen Healey wieder einen kleinen Sportflitzer im Jensen Werk zu bauen. Die Weltpremiere fand am Automobil Salon im März 1972 statt. Auch hier wurde wieder ein Fremdmotor eingebaut und zwar der neu herausgekommene Aluminium-Motor von Lotus, ein 2 Liter, 4 Zylinder mit 16 Ventilen und sehr sportlichen Fahreigenschaften. Die Produktion stieg auf grössere Stückzahlen. Der Mk I hatte ein 4-Gang Getriebe, der Mk II wurde dann mit einem Getrag 5-Gang Getriebe ausgestattet. Zu diesem Vollcabriolet war auch ein Hardtop lieferbar.

1975

In diesem Jahr wurde dann auf dem Healey eine neue Karosserie montiert, eine "Shooting-brake" Version. Oder auch Station-Wagon genannt. Hinten eine Sitzbank, sodass total 4 Personen sitzen konnten und eine Hecktüre war auch vorhanden. Eine schnelle sportliche Limousine, sie hiess Jensen GT. Total wurden davon 509 Stück gebaut.

1976

Jetzt kam das grosse "Aus". Die Produktion wurde eingestellt. Bald darauf wurde die "Jensen Parts and Service Ltd" gegründet. Sie garantierte die Lieferung von Ersatzteilen für alle bestehenden Jensen. Mit lagernden Ersatzteilen hat diese Firma dann einige wenige Interceptors montiert, diese hatten den kleineren Chrysler Motor auch V8, aber mit 5,9 Liter. Der Preis war infolge der kleinen Produktion sehr hoch, sodass der Verkaufserfolg ausblieb. Als auch diese Firma verschwand hat Martin Robey den Ersatzteil-Service übernommen.



Die erste Allgefahrendeckung für Oldtimer. Normale Versicherungen machen keinen Unterschied zwischen Oldtimer und Alltagsauto. Sie verlangen für ein historisches Fahrzeug, das nur gelegentlich und pfleglich gefahren wird, genausoviel wie für ein Auto, das täglich auf die Strasse muss. Wir nicht. Unsere Markenversicherung BELMOT® bietet günstigen Ganzjahresschutz gegen nahezu alle Gefahren zum Saisonpreis. Ist das nicht ein ganz neuer Gesprächsansatz?



Mannheimer Versicherung AG (Schweiz)

BELMOT® Kompetenzzentrum

Im Langacker 5 · 4144 Arlesheim

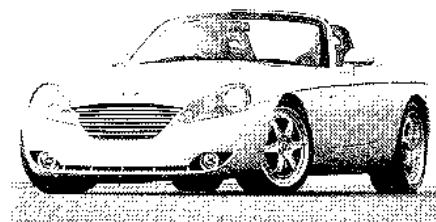
Telefon 0 61. 7 06 77 77 · Fax 7 06 77 78

E-Mail: brg@bluewin.ch

SPECIAL JENSEN CAR SHOW

1998

Die Crative Group hat den Namen Jensen übernommen um für die Produktion eines neuen modernen zweiplätziges Sportcabriolet mit der Bezeichnung S-V8, einen eingeführten erfolgreichen Namen zu haben. Die Produktion soll Ende 2000 anlaufen. Der Wagen ist ausgerüstet mit einem Ford V8-Motor, 4.6 Liter mit 325 PS. Wir wünschen diesem neuen, vielversprechenden Fahrzeug viel Erfolg. Es beweist, dass Jensen weiterlebt.



S-V8

Jensen in der Schweiz

Im Jahre 1969 stellte Jensen erstmals den Interceptor am Automobil-Salon in Genf aus. Edgar Schwyn hatte vorher schon einigen Kontakt mit der Fabrik, aber in Genf waren die ersten konkreten Verhandlungen. Kurz nach der Ausstellung besuchte Edgar Schwyn das Werk in der Nähe von Birmingham und nach einigen Diskussionen wurde ein Alleinverkaufsvertrag für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein abgeschlossen. Der Ausstellungswagen (war immer noch in Genf) wurde von ES übernommen, sowie ein zweites Fahrzeug bestellt. Der Verkauf startete Mitte April und bis Ende Jahr wurden total 14 Einheiten vom Typ Interceptor eingeführt. Für die nachfolgenden Jahre hat ES die Ausstellungen im Automobil-Salon Genf organisiert. Bis zur Einstellung der Produktion wurden 98 Interceptor's inklusive 3 FF und 4 Convertibles

importiert. Im Jahre 1972 war die Weltpremiere des Jensen-Healey. Diese fand am Automobil-Salon in Genf statt. Vom Healey wurden an die 150 Fahrzeuge importiert. Die Verkäufe wurden teilweise von ES selbst abgeschlossen, vorallem in der näheren Umgebung von Zürich. Es wurden aber auch einige Unterhändler eingestellt, die in ihrer Region die Marke Jensen vertraten. Speziell zu erwähnen ist: für Basel, die Carrosserie Dietrich, Basel, für das Wallis, Charlie Bonvin, in Vétroz, in Genf, Frankie Zanoletti, Auto Sport Service, Genf, in der Ostschweiz, Franz Blättler in Zuckenriet. Diese Händler haben sich sehr für Jensen eingesetzt. Ein grosser Dank dafür. In Zürich hatte ES mit dem Beginn der Vertretung eine Werkstatt eingerichtet, die mit dem Umzug der Firma nach Glattbrugg wesentlich vergrössert wurde. Schade, dass die Produktion eingestellt wurde.

Austin-Healey Sunbeam-Tiger Volvo P 1800

Jensen hat nicht nur eigene Automobile gebaut. Im Werk war Kapazität vorhanden, sodass die Fabrik auch Fremdfabrikate montierte oder fertigstellte. Alle Austin-Healey's der grossen Modelle 100/4, 100/6 und 3000 wurden bei Jensen fertiggestellt. Die Sunbeam-Alpine wurden von Jensen auf Sunbeam Tiger umgerüstet. Die ersten Volvo P1800 wurden bei Jensen karosiert und erst später wurden die Werkzeuge nach Schweden gebracht, wo die Fahrzeuge dann komplett in Schweden gebaut wurden.

Es lebe Jensen !

JENSEN CAR CLUB OF SWITZERLAND

Der Jensen Car Club setzt sich für die Erhaltung historischer Motorfahrzeuge der Marke Jensen ein, damit diese weiterhin in unserem Lande gefahren werden können.

Hierunter verstehen wir den Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedern, aber auch zwischen Gleichgesinnten anderer Clubs. Nebst den Ausfahrten bieten wir unseren Mitgliedern auch einen Ersatzteilservice und technische Beratung, sowie Informationen auf dem Internet und Fachbuchtips.

Sekretariat:

Edgar Schwyn, Rotbuchstrasse 12, CH 8006 Zürich Tel. + Fax 01 - 363 14 60
<http://www.jcc.ch>



3 jours voués au plaisir de conduire.

Une nouvelle route à travers la Bourgogne et la Loire.
Un nouveau règlement sportif et l'ambiance inoubliable du RAID !

Pour toutes informations:
Organisation RAID

Welterweg, 80, CH-9011 Bèze, Tél. +41 61 961 38 95, Fax. +41 61 391 38 59
E-Mail: info@raid-suisse-paris.ch, www.raid-suisse-paris.ch

Oldtimer Galerie Toffen, Gürtelstrasse 1, CH-3125 Toffen.
Tel. +41 (0)31 8196161 - Fax +41 (0)31 8193747
Internet: www.oldtimergalerie.ch
Auktionen und Ausstellungen - Ventes aux enchères et exposition - Auction and exhibition

Die nächsten Auktionen:
25. November 2000: „100 Klassische Automobile“, in Toffen
28. April 2001: „100 Klassische Automobile“, in Toffen
Fahrzeugsanmeldungen sind ab sofort möglich !!

Les prochaines ventes aux enchères:
25 novembre 2000: „100 voitures de collection“, à Toffen
28 avril 2001: „100 voitures de collection“, à Toffen
Inscriptions des véhicules possible dès suite !!

The next auctions:
November 25th, 2000: „100 Classic Cars“, in Toffen
April 28th, 2000: „100 Classic Cars“, in Toffen
Entries now invited !!

