Publicatiedatum: 12 september 2002
www.autozine.nl

Jensen GT

De laatste der Mohicanen

Autotest | De samenwerking tussen de legendarische Donald Healey en de firma Jensen bezorgde deze laatste de hoogste productie-aantallen uit de geschiedenis van het merk. De Jensen-Healey cabriolet zou tussen 1972 en 1976 in z'n eentje beter verkopen, dan alle Jensens in de daaraan voorafgaande jaren bij elkaar. En als toetje kwam daar dan in 1975 ook nog eens de Jensen GT bij, waarvan er zo'n 500 de fabriek zouden verlaten. Maar zoals u weet, na het toetje is de maaltijd voorbij. En zo ging het ook met Jensen; in 1976 was de vraag naar Jensens zo ver terug gelopen, dat het bedrijf werd opgeheven.

De firma van de gebroeders Allan en Richard Jensen, Jensen Motors, werd in 1934 opgericht. Daarvoor hadden de broers zich al toegelegd op de bouw van speciale carrosserieën en in eerste instantie zou het bedrijf zich daar ook op richten. Voor onder meer Standard, Singer, Morris en Wolseley zouden carrosserieën worden gebouwd, maar reeds in 1939 kwam er onder eigen naam een 4-zits tourer op de markt. Deze eerste Jensen, de S-type, was gebaseerd op het vooroorlogse Ford V8 chassis en vond in de Amerikaanse filmster Clark Gable één van z´n beroemdste kopers.

Helaas was 1939 niet zo´n geweldig jaar om een nieuw automerk te introduceren. Hoewel Jensen in een jaar tijd een paar verschillende modellen zou uitbrengen, stopte de civiele productie al weer vrij snel om, net als vrijwel alle andere Engelse autofabrieken, plaats te maken voor 'oorlogsproductie'.

Na de oorlog hervatten de broertjes Jensen hun activiteiten en werden er mooie, statige limousines gebouwd, die het makkelijk tegen de Bentley en Austin Princess konden opnemen. De eerste na-oorlogse Jensen was de 5 meter lange Jensen PW (Post War) 4-Litre, die plaats bood aan 6 personen en werd aangedreven door een aluminium 8-cilinder lijnmotor van 3860 cc. Deze PW leverde een niet kinderachtige 130 pk, waarmee de ruim 1500 kilogram wegende saloon een topsnelheid van 154 km/uur behaalde; voorwaar niet slecht voor die tijd. Latere versies van de PW kregen een 4-liter 6-cilinder motor; dezelfde motor, die tot 1960 in de eerste Interceptors en in de 541 te vinden zou zijn. Dit was overigens dezelfde motor, die vanaf 1948 in de Austin Sheerline en Princess werd geleverd.

Pas in het begin van de jaren zestig stapte Jensen weer over op echt 'vette' 8-cilinder motoren. In de jaren vijftig bouwde Jensen de Interceptor (zowel de Convertible als de Coupe) en de 541, een snelle 4-zits coupé. Deze 541, die in 1953 op de London Motor Show werd geïntroduceerd, was de eerste personenauto die voorzien was van een met glasvezel versterkte polyester carrosserie.

Verder was ook de karakteristieke klep voor de radiateur, die automatisch openging als de motor te warm werd, een interessante noviteit. Daarbij was de 541 ook nog eens de eerste serie-auto die voorzien was van vier schijfremmen. Hoewel het merk, mede door al deze 'nieuwigheidjes', ook in deze periode wel degelijk tot de verbeelding sprak, moeten we ons van de productie-aantallen niet al te veel voorstellen.

Slechte tijden voor Jensen

Tussen 1950 en 1960 zijn er slechts een slordige 500 Jensens gebouwd. In het daaropvolgende decennium zou de productie door de komst van de Jensen C-V8 en vooral dankzij de nieuwe Interceptor een forse stijging te zien geven. En ook nu had Jensen weer enkele verrassingen in petto. Misschien heeft u altijd gedacht dat de Audi Quattro de eerste personenauto met vierwielaandrijving was? Nou, mooi niet, dat was toch echt de in 1966 geïntroduceerde Interceptor FF, die bovendien ook nog eens voorzien was van een anti blokkeer remsysteem.

Behalve de 'eigen' Jensens bouwde men in West Bromwich ook nog steeds auto´s voor anderen. Zo werden onder andere de Sunbeam Tiger, de Volvo P1800 en met name ook de Austin-Healey gedurende langere tijd door Jensen gebouwd. Waarschijnlijk had de firma de opbrengsten daarvan nodig om eventuele tekorten bij de Jensen-productie te kunnen compenseren. Toen aan het eind van de jaren zestig de contracten met Sunbeam (inmiddels overgenomen door Chysler), Volvo en BMC afliepen en niet werden verlengd, kwam Jensen met een forse overcapaciteit in de productie te zitten. Het personeelsbestand van Jensen werd in korte tijd teruggebracht van 1200 naar zo´n 500 man personeel.

Samenwerking met Donald Healey

Het toeval wilde, dat net in die tijd ook de samenwerking tussen Donald Healey en Austin/BMC/(British)Leyland na een periode van 16 jaar werd beëindigd. Healey werd benaderd door de nieuwe directie van Jensen en ging in op hun verzoek om een nieuwe Jensen sportwagen te ontwikkelen. Bovendien trad Donald Healey toe tot de directie van Jensen. De doelstelling was om met gebruikmaking van zoveel mogelijk bestaande componenten een moderne sportwagen te bouwen, die beter was dan de Austin-Healey.

Vanwege de breuk met BMC vielen de daarvoor door Healey veelvuldig gebuikte componenten af en werden veel onderdelen van Vauxhall betrokken, terwijl voor de motor de keuze viel op de nieuwe 2-liter 16-klepper van Lotus. Niet iedereen was gelukkig met de keuze voor Lotus; op zich een prachtige motor, maar volgens de critici niet altijd even betrouwbaar; bij hen staat Lotus voor: 'Lots Of Trouble, Usually Serious'. In de Jensen Healey leverde de Lotus motor 152 pk, waarmee de bijna 1000 kilogram wegende cabriolet tot een topsnelheid van 195 km/uur kwam.

Debuut in 1972 in Genève

De Jensen Healey cabriolet maakte zijn debuut op de Motor Show van Genève in maart 1972. De eerste twee jaar zijn de auto´s zeer kaal uitgevoerd, waarna in 1974 met de komst van de MkII de uitrusting wordt opgewaardeerd. Vanaf 1975 wordt de MkIII (ook wel JH5 genoemd) uitgerust met een Getrag '5-speed' versnellingsbak.

En dan komt in 1975 het toetje, de Jensen GT; een 'kruising' tussen een coupé en een kleine stationcar. Deze 2+2 had veel ruimte achterin, die via de achterruit te bereiken was. De GT was zeer luxueus en had onder andere standaard airconditioning op alle Amerikaanse exportmodellen. In Amerika kostte de GT een stevige $11.000,- en was daarmee een behoorlijk stuk duurder dan bijvoorbeeld de daar al zeer succesvolle MGBGT. Ook in Nederland waren er forse prijsverschillen; zo kostte de GT hier in 1975 precies 30.000,- gulden, terwijl je voor 18.000,- al een MGBGT had.

Natuurlijk was de Jensen iets ruimer, iets sneller en iets luxer, maar het blijft de vraag of dat opwoog tegen het aanzienlijke prijsverschil. Wel stond als een paal boven water, dat je met de Jensen GT natuurlijk in een heel wat exclusievere auto rondreed (en nog steeds rondrijdt) dan in een MG.

Bij de introductie in 1975 viel het overigens direct op, dat de naam 'Healey' ontbrak. Dit had te maken met het feit, dat Donald Healey zich terug getrokken had uit de directie van Jensen. Het blijven voeren van de naam Healey zou het financieel niet meer zo florerende bedrijf teveel aan royalty's hebben gekost.

Nog 94 GT's over

Van de GT zijn in totaal 509 exemplaren geproduceerd, waarvan er nu wereldwijd nog 94 bekend zijn. Van deze 94 bevinden zich er 3 in Nederland, waaronder de hier getoonde GT uit 1976 van Han Kamp uit Heenvliet. Han heeft de GT in oktober 2000 via de veilingsite E-bay op Internet gekocht. Op die site stond een aantal foto's van de GT en ook werd een beschrijving van de staat van de auto gegeven. Aangezien Han al een gewone Jensen-Healey in zijn bezit had, wist hij wat de zwakke plekken van de GT konden zijn en durfde hij de koop wel aan. Met behulp van een Nederlandse handelaar in klassieke auto's, die nog een plaatsje in een container overhad, is de GT in februari 2001 naar Nederland gekomen. Aan aanschaf, vervoer en inklaring heeft de GT Han circa 6.000 'ouderwetse' Nederlandse guldens gekost en dat was gezien de staat waarin de auto verkeerde zeer acceptabel.

Toen hij de auto 'ergens in het Noorden van het land' ophaalde stond er een centimeter of 5 water op de bodem, maar 'verder was de auto compleet op een enkel embleempje na'. Toen Han de binnenschermen weghaalde bleek overduidelijk, dat ook Californische auto´s kunnen roesten: "Het was één en al gatenkaas, ik heb per kant zeker 2 kilo rotzooi er uit gehaald. De binnenschermen waren volledig weggeteerd en ook de aansluitingen van de dorpels met de deurstijlen waren helemaal verrot. Dat heb ik allemaal volledig vernieuwd. Ik had nog nooit plaatwerk gelast, maar ik heb een MIG-apparaat gekocht en ik ben alles zelf gaan lassen".

Natuurtalent

Waarschijnlijk is Han een natuurtalent, want hij heeft de body helemaal kaal gemaakt en alle slechte delen zelf vervangen. Het spuitwerk heeft hij uitbesteed aan een bevriend bedrijf, waar men na spectrumanalyse en daarna heel veel speurwerk er achter kwam dat de originele Jensen-kleur gelijk is aan een Triumph-kleur uit 1977. Vervolgens was het een enorm probleem om het originele, maar nu deels versleten corduroy van de stoelzittingen terug te vinden. Han heeft een slimme oplossing gevonden door het niet-versleten corduroy te hergebruiken en de ontbrekende stukken te voorzien van extra leer; bijna niemand die het verschil ziet. Het gebroken en niet meer te repareren stuur werd vervangen door een nagenoeg identiek exemplaar uit een Alfa Giulia en na een half jaar hard werken kon de GT in november 2001 op kenteken worden gezet.

Daarvoor was er nog een klein, maar niet onbelangrijk probleempje: de motor liep niet. Han kwam er al snel achter dat de motor geen benzine kreeg, maar hoe dat kwam? Na enige tijd kwam hij er achter, dat de GT was uitgerust met een brandstofonderbreker (een zgn. 'inertia switch' van het door velen van ons verfoeide merk Lucas), maar die werkte niet. Han heeft de onderbreker uit het brandstofcircuit verwijderd en de motor startte zonder problemen.

Nadat Han er in december zo´n 1500 kilometer mee had gereden begaf de distributieriem het. Vervolgens is meteen ook maar de motor gereviseerd en onder andere van nieuwe kleppen en krukaskeerringen voorzien. Enige tijd later bleek de krukaskeerring te lekken en aangezien Han niet de hele motor er weer uit wilde halen heeft hij de bak eronder uitgehaald en de keerring opnieuw vervangen. Aangezien de bak er toch onderuit was heeft hij meteen maar de koppelingsplaten vervangen. Sinds die tijd heeft hij al weer de nodige kilometers met de GT gereden en nu echt zonder problemen. Het Lotus-blok doet nu al weer jarenlang wat het moet doen en Han heeft de Engelse afkorting inmiddels vervangen door een heuse Nederlandse: Loopt OnderTussen Uitermate Superieur! ■

Specificaties
Jensen GT

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	421 x 161 x 123 cm
Wielbasis	234 cm
Gewicht	1.090 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1973 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	160 pk @ 6500 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.5 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	10 l / 100 km
Verbruik stad	12.5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 13.635,-
Prijs instapmodel	€ 13.635,-