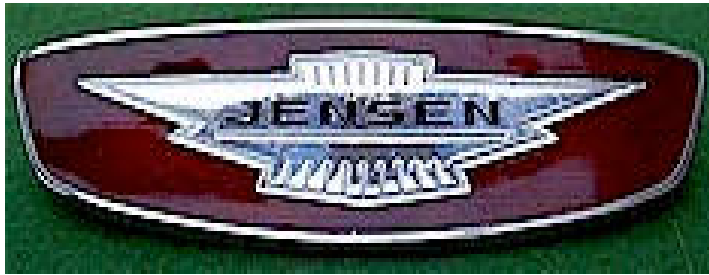
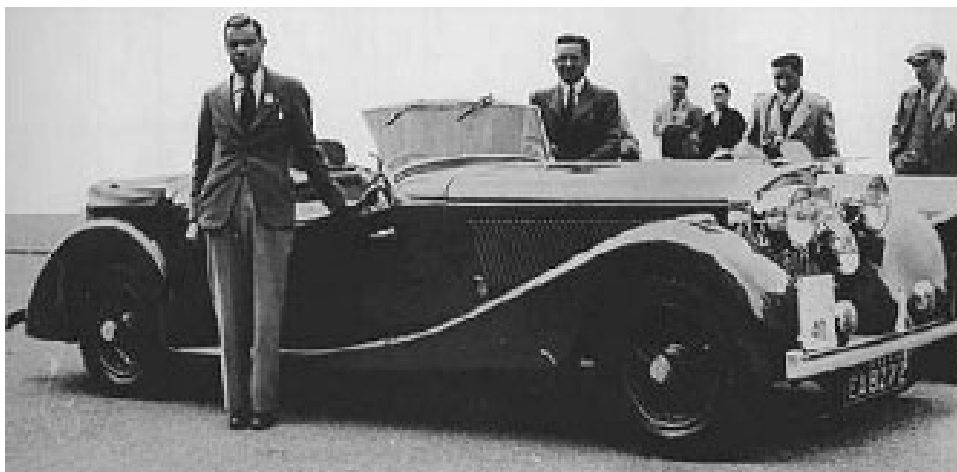


## Jensen Motors Ltd.

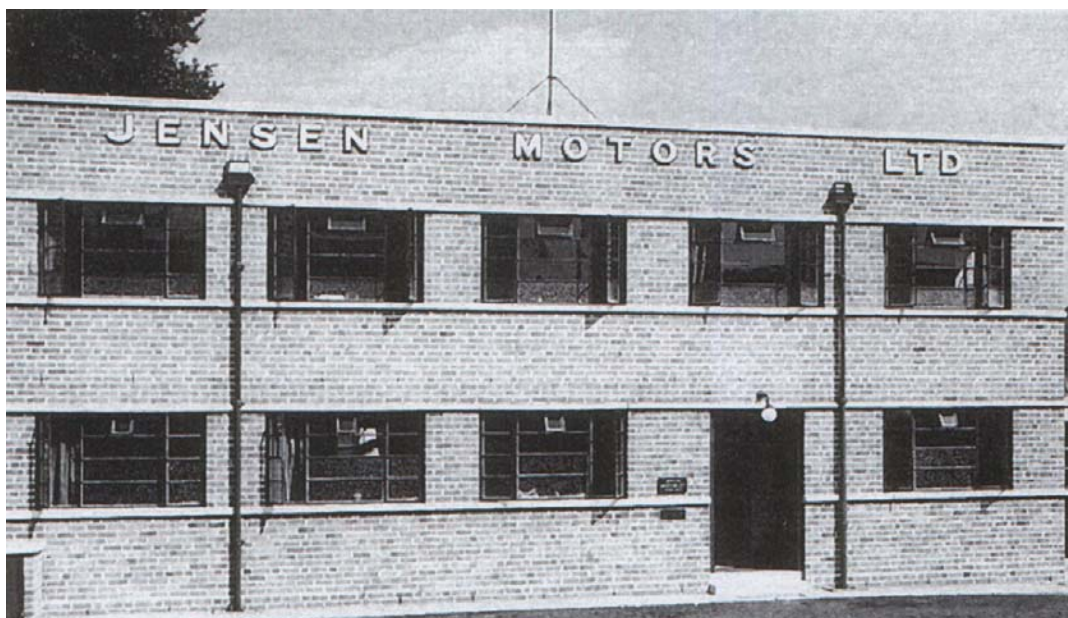


*Några av Jensens logotyper genom åren.*

De bägge engelska bröderna Alan och Richard Jensen började tillverka bilar i Birmingham redan på slutet av 1920-talet. Alla bilar var handgjorda specialbeställningar från kunder, allt i små serier. Motorerna köptes in från Ford eller Chrysler. Ett av de första uppdragen var att bygga om en Austin 7 Saloon till en mer sober 2-sitsig bil.



*Bröderna Jensen vid en egentillverkad sportbil av 1937 års modell.*



*Jensen-fabriken i West Bromwich, England.*

1931 började de arbeta för firman W J Smith & Sons i West Bromwich. Där förblev de i ytterligare 35 år. 1936 tog de över hela firman, då gamle Smith själv hade dött. Bolagsnamnet ändrades till Jensen Motors Ltd.

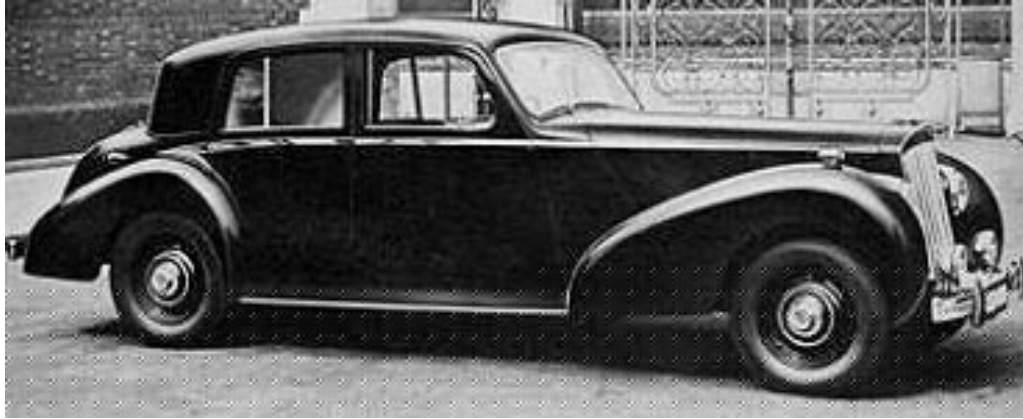
Den första ”riktiga” Jensen-bilen var ”White Lady” lanserad 1935, en kraftig öppen vagn med en 3,5-liters V8 från Ford.

Antalet tillverkade bilar var alltid litet, någon massproduktion hade man aldrig. Mellan de få privatbilsbeställningarna försörjde sig Jensens på karosser till lastbilar, bussar och liknande.

Ett av uppdragen var att bygga om en elegant bil på ett Ford V8-chassi åt Clark Gable. Detta ledde till ett avtal med Edsel Ford om tillverkning av en rad sportvagnar, alla byggda på Jensen-designade chassin, och försedda med motorer och växellådor från Ford.

1939 fick en lastbil byggd i lättmetall stor uppmärksamhet, eftersom den låga vikten och det robusta utförandet gjorde att den kunde bära avsevärt mer last än tidigare lastbilar, vilket gjorde transporterna avsevärt mer ekonomiska.

Under kriget gjorde Jensen olika arbeten åt den brittiska krigsmakten. 1946 lanserades Jensen PW, en lyx-saloon. Tillverkning och försäljning av lyxåk var emellertid trög efter kriget, människor hade det dåligt ställt, och det var svårt att få tag i råmaterial. Dessutom fick PW kritik för att den var oerhört vibrerande.



*Jensen PW 1948.*

En dag såg Richard Jensen en bil på en gata i London, som var mycket lik PW:n. Det visade sig vara Austins Leonard Lord som hade sett Jensens PW på en motorutställning, och bestämt sig för att tillverka något liknande. Ett möte mellan Lord och de upprörda Jensenbröderna innebar att Austin erbjöd Jensen att använda deras 6-cylindriga 4-litersmotor istället för den skakiga Meadows-motorn. Jensen kunde inte tacka nej. Detta var upptakten till vad som skulle bli Austin-Healey, ett samarbete mellan Jensen och Austin, som skulle vara i över 20 år.

Med motortillgången säkrad, tog Jensen och deras chefsdesigner Eric Neale nya tag; man fick även använda Austins A70-chassi, och med Jensen-kaross byggde man två bilar på detta koncept. Den mindre döptes till Austin A40 Sports, och den andra lanserades 1950 som en bil med mycket modern formgivning. Den kallades "Interceptor", och var gjord i lättmetall. Denna första variant av Interceptor tillverkades ända tills 1958.



*Jensens första Interceptor, 1950.*

Austin – en legendarisk brittisk biltillverkare, som hade grundats så tidigt som 1895 - hade 1952 tillsammans med Morris grundat BMC, British Motor Corporation. (Det var BMC som 1959 tog fram den legendariska Hundkojan, "Mini".)



*Leverans av Jensen A40-bilar vid fabriksporten.*

3 200 exemplar tillverkade Jensen av A40 Sports, varav en femtedel exporterades till USA. Detta innebar en säker inkomst under flera år framöver.

På grund av kapacitetsbrist hos Austins partner Donald Healey Motor Corporation (DHMC), och med de fina resultaten vid tillverkningen av A40, bestämdes det 1952 att den nya Austin-Healey 100 skulle tillverkas av Jensen Motors Ltd.



*Några av de Austin-Healey-modeller som tillverkades av Jensen*

1953 lanserades Jensen 541, en populär långfärdsbil i glasfiberkaross, den första brittiska bilen med skivbromsar på alla fyra hjul. Denna bil tillverkades till 1962, då den ersattes av en ännu kraftfullare Jensen GT, med 6-litersmotor; CV-8. 500 exemplar tillverkades av CV-8 fram till 1966.



*Jensen 54, tillverkades under samma tid i West Bromwich-fabriken som Volvo P1800.*



*Jensen CV-8*

Jensen hade flera uppdrag att tillverka bilar åt andra firmor, Volvo P1800 är bara ett i raden (men mer om det senare), under flera år på 1960-talet tillverkade man t ex- över 7 000 exemplar av Sunbeam Tigers, och även Morris 8, Alvis TA14, samt Bugatti Brescia.

Eftersom Jensen Motors inte hade särskilt kapitalstarka ägare, var de sårbara för uppköp och övertaganden. I slutet av 1950-talet blev de sålunda uppköpta av holdingbolaget Norcross-gruppen.

1966 beslutades det, mot bröderna Jensens vilja, att nästa kaross skulle ritas i Italien. Samma år, 1966, lanserades två nya bilar (i stålkaross), en ny Interceptor samt Jensen FF ("Ferguson Formula"), med traktortillverkaren Massey-Fergussons teknik för 4-hjulsdrift. I och med lanseringen av FF blev Jensen den första bilen i världen att erbjuda permanent 4-hjulsdrift och Dunlop Maxarets låsningsfria bromssystem!



*Prototyp av Jensen FF*

Austin-Healey var vid denna tid Jensens storsäljande säkra inkomst. Det var emellertid känt att Donald Healey lobbade hårt hos BMC-ledningen för att få en större del av tillverkningen av "stor-Healeys". Det blev sedermera BMCs beslut att ersätta Healey-produktionen med en ny MG-modell, det som blev MGC (som f ö även såldes under namnet "Austin-Healey 3000 mk IV). Jensen-brödernas svar blev att ta fram en bil under projektnamnet P66, med en 4½-liters V8 från Chrysler under huven. Detta monsters toppfart var 225 km/h, och var avsedd för den amerikanska marknaden.

Jensen ansåg att P66 skulle ersätta Austin-Healey 3000, men Norcross ville att den skulle ersätta Jensens egen CV8a. Tyvärr orsakade detta svåra konflikter inom Norcross-gruppen, vilket resulterade i att Jensen tvingades lägga ner P66 efter bara 2 prototyper, och både Neale och de nu ganska åldriga bröderna Jensen slutade i företaget, i vredesmod!

Företaget Jensen fortsatte emellertid med verksamheten, men nu utan bröderna Jensen, och 1966 släpptes en helt ny serie bilar, återigen under namnet Interceptor (Series 1), designade av italienska karosseriet Vignale, med en stor V8 från Chrysler under huven, vilka tog sportbilsvärlden med storm. 1970 kom Series 2 och 1974 slutligen Series 3. Alla dessa Interceptor-bilar etablerade Jensens rykte som en smycket snabb, men också mycket törstig bil.



*Jensen Interceptor 1966-69. Notera de karaktäristiska luftventilerna strax bakom framhjulet!*

I slutet av 1960-talet blev Jensen Motors ekonomi sämre. Man hade problem med lanseringen av de nya bilmodellerna, och ett stort kontrakt om tillverkning av Austin-Healey frestade på kassorna. Majoritetsägaren i Jensen, Norcross, satte in amerikanen Carl Duerr som VD. Senare togs aktiemajoriteten över av Brandts Bank (1968), och en annan amerikan, med det skandinavisk-klingande namnet Kjell Qvale blev chef över Jensen. Duerr tvingades bort från firman, och utvecklingen av en helt ny sportbil inleddes, designad av Donald Healey. Prototyper av denna Jensen-Healey, med en 16-ventils Lotusmotor fanns framme 1971, samma år som FF lades ner, och Interceptorn uppfräschades till SP-versionen med trippelförgasare över en högkompressionsmotor.

Jensen-Healey gick i produktion 1972, och ett tag såg allting ljus ut. Då slog oljekrisen till i hela västvärlden. Jensen Motors försökte desperat att hitta på nya modeller, exklusiva cabrioletter, GT-varianter, men allt var förgäves. 1975 gick företaget i konkurs.



*Jensen-Healey*

Emellertid dog inte bilindustrin helt i West Bromwich. Qvale startade flera serviceföretag, som skulle serva och förse de redan existerande bilarna med reservdelar. Mindre projekt med Jensenbilar gjordes också, bl. a ett försök till nystart med modellen SV-8, av och till ända fram till sommaren 2002, då verksamheten slutligen lades ner, för andra gången... Kanske har vi ändå inte sett nytillverkade bilar under namnet Jensen för sista gången?

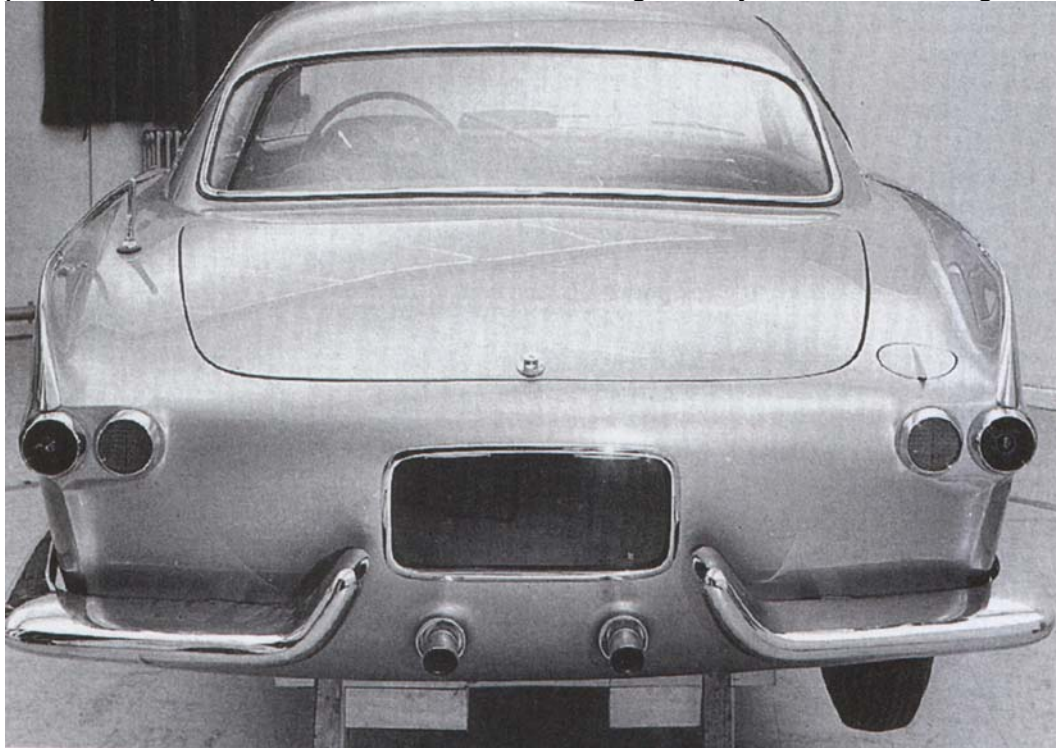
Interceptorn, av många kallad "The Gentlemen's Express", anses vara en av de bästa GT-bilarna som någonsin gjorts. Speciellt 1966-67 års modeller ("Series 1") brukar anses vara Jensens största bedrift någonsin, och är kanske också bolagets mest kända bil.

## **Jensen och Volvo P1800**

När Volvo slutligen bestämt sig för att verkligen börja tillverka och sälja "Projekt P958" (dvs Volvo P1800), återstod det att bestämma sig för var detta skulle ske. Volvos egna svenska fabriker var vid denna tid fullbelagda med PV- och Amasontillverkning, någon ytterligare produktionskapacitet hade inte koncernen. Första förfrågan gick till den berömda karosserifirman Wilhelm Karmann GmbH i Tyskland - som ju tillverkade Karmann-Ghia åt Volkswagen - men när Volkswagenledningen hörde rykten om att Karmann eventuellt skulle börja tillverka en potentiell konkurrent i Osnabrück-fabriken, tvingades Karmann tacka nej till Volvo. Flera andra kandidater fanns med i bilden, bl a NSU. Ett tag övervägde t o m Helmer och Pelle Pettersson att själva börja tillverka bilen. Slutligen accepterade det stora brittiska stålverket Pressed Steel Inc. (ägt av BMC) att åta sig karosspressningen i sitt verk i skotska Linwood, nära Paisley. Jensen Motors åtog sig att sätta ihop 10 000 bilar åt Volvo. Detta skedde 1959, frihandelsorganisationen EFTA var just bildat, som ett alternativ till EEC (Senare EG och EU), och både Sverige och Storbritannien var med i EFTA men inte i EEC, varför detta blev en "EFTA-affär".

Alla gladdes åt lösningen, inte minst Volvoledningen, som, enligt legenden, gärna såg att bilen sattes ihop i ett land med många golfbanor...

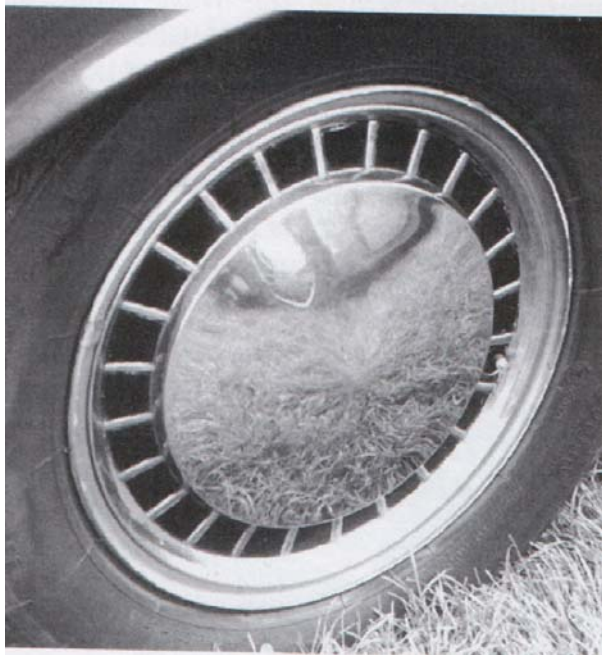
Tre förseriebilar skulle raskt tillverkas, från Pelle Petterssons handbyggda prototyper (från Frua). Flera detaljer på bilen ändrades för att lättare kunna tillverkas, men också för att kapa produktionspriset och –tiden. P1800 skulle ända bli ganska dyr, skulle det visa sig...



*Italienska karosseriet Fruas och Pelle Petterssons prototyp av P1800 – baklyktor, avgasrörens utlopp, bensinpåfyllning, nummerskyltens utformning och belysning ändrades sedermera under industrialiseringen hos Jensen.*



*C-stolpemärket som satt på alla Jensenbilarna. Anknöt till Sverige genom kronan och de svenska färgerna inritade i initiala V:et.*



*Navkapseln på Jensen-tillverkade P1800, skiljer sig från utformningen från Frua. Spalterna mellan "ekrarna" målades i bilens färg.*



*X1PP-prototypen, tillverkad av Jensen. Notera skillnaderna mot senare serietillverkade bilar; V-et i grillen togs bort (kunde missförstås för att bilen hade V8-motor), luftintagsgrillen förenklades. Bak togs stötfångarhornen bort, texten "V O L V O" ändrades, likaså nummerskyltsbelysningen. Inuti bilen gjordes instrumentpanelen billigare och mindre "futuristisk", dörrfickorna försvann.*

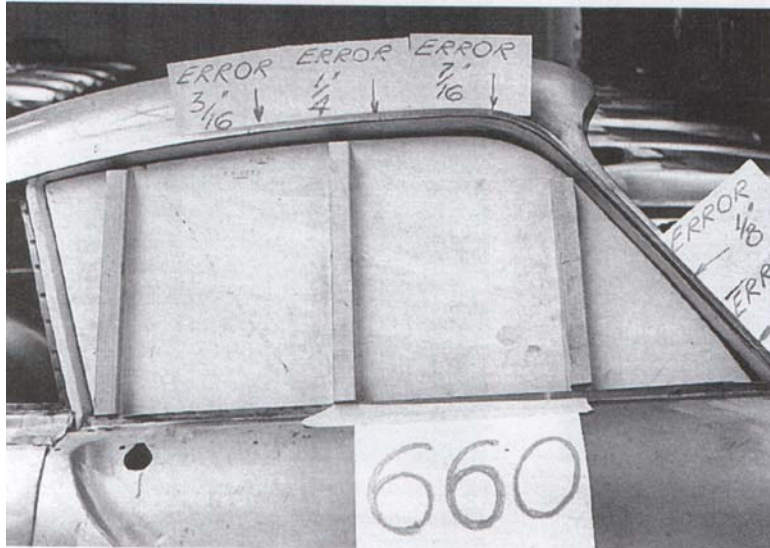
Volvo skickade produktionstekniker från Göteborg till West Bromwich för att sätta upp montering, kvalitetskontroll och utskeppning. Allt detta tog dessvärre avsevärt längre tid än beräknat, först 1960 skeppades de första bilarna till Göteborg för kvalitetskontroll.

Jensens produktionstakt bestämdes till 50 bilar/vecka – vilket var deras största jobb hittills, och man underskattade nog de logistiska problemen, detta trots att man var van vid att hantera många olika leverantörer i sina bilproduktioner, inte minst amerikanska. Bröderna Jensen fick sälja ut en stor del av sina aktier i företaget för att kunna ha råd med "Volvo-äventyret".

Ett problem var att Jensen inte hade ekonomisk möjlighet att utöka monteringsytorna. Ett annat var att Jensen inte hade något inflytande över kontraktet mellan Pressed Steel och Volvo. Detta var kanske det största problemet – när det sedan visade sig att karossernas kvalitet i många fall inte höll måttet, fick Jensen gå via Volvo för att detta skulle nå Pressed Steels ledning. Detta var ingen bra lösning för någon part, i synnerhet inte Jensen, vars relation till både Volvo och Pressed Steel ansträngdes allvarligt.

Flera andra brittiska komponenter användes i Volvo P1800 – bromsdetaljer från Girling, elkomponenter från Lucas, förgasarna från Skinner Union (SU), m fl. I engelsk bilpress vid denna tid frossade man i nyheter om den nya Volvo-sportbilen som ju var ”engelsk” och gjordes av en av Englands mest beryktade sportvagnstillverkare - Jensen!

I januari 1960 hade premiärvisningen av Volvo P1800 på bilsalongen i Belgien ägt rum. Där visades den Frua-byggda X2-prototypen.



*Kvalitetsproblem med karosserna från Pressed Steel.*

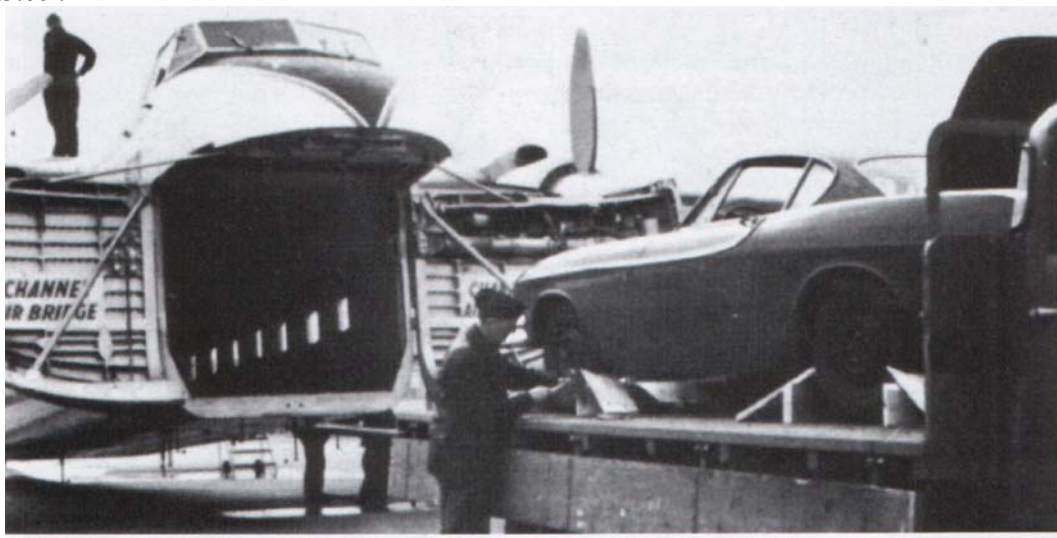
När så produktionen skulle snurra igång fortsatte problemen. Nästa surdeg blev lackeringen, där Volvos kvalitetsfolk klagade på att plåten inte var ordentligt rengjord innan bilarna lackades. Jensen försökte få Pressed Steel att leverera renare plåt, men de var inte särskilt intresserade, varför Jensen själva fick rengöra dem. Till saken hör att Pressed Steel var ett mycket stort företag, och Jensen en obetydlig biltillverkare samt att Pressed Steel hade ett ansträngt förhållande till fackföreningarna, och därmed ovilligt att ”pressa” de anställda... Pressed Steel var mycket medvetna om styrkan i sin förhandlingsposition gentemot både Volvo och Jensen i detta läge, och var mycket ointresserade av att ändra sitt eget tillverknings sätt eller produktkvalitet. Nästa problem blev passform på skärmar och andra plåtdetaljer. Ett problem var att Volvos alla specifikationer var i millimeter, medan engelsmännen använde tum.

Jensen använde cellulosalacker, medan Volvo föredrog syntetiska, vilket också orsakade debatter.



*Kaross-svetsning på Pressed Steel Inc. Skottland.*

Jensen fick allt som oftast ”ta smällarna” för problem som de själva ansåg låg hos Pressed Steel.

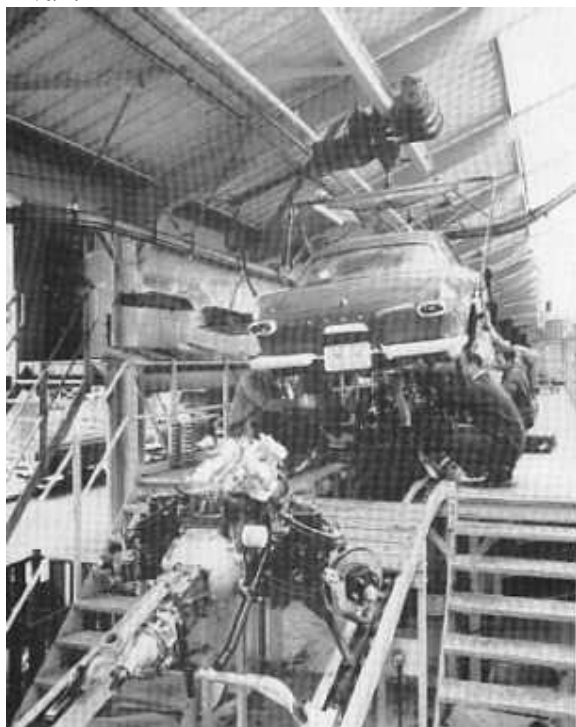


*Första leveransen av P1800 från Jensen.*

De första 250 bilarna anlände alltså båtledes till Göteborg i september 1960 för kvalitetsgranskning. Sedan var det tänkt att bilarna skulle gå direkt ifrån West Bromwich till slutdestinationerna. Så blev det aldrig, p.g.a. kvalitetsproblemen. Alla Jensenbilar blev tvungna att passera Volvos kvalitetsöga i vilket bestämdes efter en kvalitetskonferens i Göteborg. Vidare placerade Volvo permanent kvalitetsavsynare på plats hos Jensen. Att flytta plåtpressningen från Skottland skulle kosta alldeles för mycket, och fördyra bilarna ännu mer, vilket inte var acceptabelt.

Jensen var absolut tekniskt kompetenta för att klara av P1800-projektet åt Volvo, men ekonomiskt sätt var de inte tillräckliga. Jensens tekniska kompetens hade gjort intryck på Volvo när kontrakten skrevs, och Volvo var också imponerade av Jensens förmåga att hantera Ford, Chrysler, m fl som ”underleverantörer” till Jensens andra tillverkningar. Men allt sånt, t o m Austin-Healey-kontraktet, rörde sig om avsevärt lägre volymer än vad som var fallet med P1800. Jensens egna bilar, som 541, var för det mesta ”kundordrar”, byggda direkt för

en viss kund. Jensen hade helt enkelt ingen ordentlig erfarenhet av projektledning på den här nivån.



*Interiör från P1800-linan på Jensenfabriken i West Bromwich.*

Trots alla dessa problem kunde 2 000 bilar levereras årligen från West Bromwich. Kvalitetsbristerna kunde oftast rättas till i Göteborg innan bilarna nådde kunderna. Under de 3 år som P1800 serie VA/HA producerades 6000 bilar, vilket var avsevärt mindre än ursprungsplanerna. 1963 beslutade Volvo att något måste göras åt det olyckliga samarbetet med Jensen och Pressed Steel. Att byta ut den sistnämnda lät sig inte göras så lätt, eftersom skottarna hade pressverktygen vilka inte var så lätta att flytta, ens om Pressed Steel skulle gå med på det, vilket också var osäkert. Att hitta någon annan pressare var inte också svårt, ingen lämplig fanns vid denna tid i Europa, som skulle kunna svara upp mot Volvos krav på kvalitet, volym och säkra leveranser.

En annan lösning var att flytta hopsättningen till Sverige, Volvos nya Lundby-fabrik innebar att Torslanda plötsligt fick ytor fria för annan produktion. Vid ett möte 1962 beslutade Volvoledningen att P1800 skulle sättas ihop i Sverige med start i april 1963. Pressed Steel skulle i fortsättningen leverera karosserna till Göteborg, men kontraktet kunde nu omförhandlas till Volvos fördel.

För Jensens del återstod ingenting. Volvo löste kontraktet för de återstående kontrakterade 4000 bilarna med en generös summa pengar, men internt i Jensen bråkades det också om vem som skulle betala det "extraarbete" som Jensen tvingats göra på P1800 utan att få betalt. Detta spädde på de redan existerande motsättningarna om CV8an inom ägaren Norcross. Det sägs att Jensens ledning redan hade egna planer på att dra sig ur P1800-projektet, så denna generösa lösning för Jensens del måste ändå ha kommit som en julklapp. Volvo och Jensen skildes som vänner, emedan P1800S såg dagens ljus i Göteborg...

Detta är alltså den historiska bakgrunden till varför vi ofta kallar P1800 årsmodellerna 1960-1962 (och tidiga 63or) för "Jensenbilarna". Detta var det enda tillfället bilen otvetydigt

faktiskt HETTE kort och gott "P1800", även om Volvos beteckningar inte alltid är konsekventa. Många av dagens P1800-entusiaster är specialiserade på just Jensenbilarna, även om de flesta anser att de senare svensktillverkade bilarna oftast är kvalitetsmässigt bättre – ryktesvis läcker Jensenbilar t ex in vatten när det regnar...

*/FB*

