

## LE AUTO FATTE A MANO COSTOSE E INNOVATIVE

Nel 1935 i fratelli inglesi Jensen costruiscono la loro prima auto – Con questo marchio, sul modello Interceptor FF, esordisce la trazione integrale su una vettura gran turismo – Le ultime notizie della Casa britannica risalgono alla fine degli Anni Novanta

di Luca Gastaldi

Da qualche anno se ne sono perse le tracce. Un nome quasi svanito nel nulla, nonostante abbia firmato anche lui un pezzo di storia dell'automobile, inserendosi tra i "piccoli" costruttori di nicchia. Questo nome è Jensen, il cognome di due fratelli britannici, Richard e Alan, che nel 1935 lo scrissero per la prima volta su una vettura da loro costruita. L'ultima apparizione di questo marchio su un'automobile è stata nel 1998, su un prototipo (Jensen C-V8 Coupé) presentato al Motor Show di Birmingham. Ma vale la pena ripercorrerne la storia archiviata dopo quasi settant'anni di attività.

Anzi, a voler essere precisi, gli anni sono proprio settanta, perché è nel 1928 che i due fratelli vedono compiuta una prima personale opera automobilistica sulla base di una Austin Seven del 1925. Si tratta solamente di una rivisitazione stilistica della vettura, ma è il lavoro che permette ai Jensen di mettersi in luce e farsi conoscere. La Standard Motor Company, infatti, di lì a poco li contatta per "vestire" un nuovo piccolo coupé. Nel 1931 i Jensen rilevano lo stabilimento della vecchia carrozzeria "W. J. Smith and Sons Limited", nata nel 1875 nel West Bromwich, il cui nome, a partire dal 1934, cambierà in Jensen Motors Limited. La nuova azienda concentra la sua attività nel design e nella realizzazione di speciali carrozzerie su telai di vetture abbastanza diffuse, come la Ford Eight, Singer, Standard o Wolseley Hornet, oppure su più prestigiose auto come Rolls-Royce, Delage o Invicta.

In questo periodo i Jensen sono favorevolmente impressionati dai grandi motori americani, come l'otto cilindri a V della Ford da 3,8 litri. Proprio questo potente propulsore, da 120 CV e oltre 140 chilometri orari, equipaggia la prima vettura Jensen, nata come prototipo nel '34 e commercializzata l'anno seguente con il nome "S". Il modello "S" viene prodotto fino al 1937 con le carrozzerie torpedo, coupé due posti e berlina sportiva. Questa vettura aveva due "chicche" meccaniche, quali il servofreno Dewandre e il ponte posteriore a due velocità.

In questo periodo la Jensen, insieme alla Reynolds Tube Company, realizza il primo veicolo commerciale al mondo in alluminio, il JNSN, e nel '38 la nuova vettura della serie "H" fa la sua apparizione con, sotto il cofano, il motore Nash 8 cilindri in linea da 4.200 cm<sup>3</sup>. La produzione di questa vettura, però, viene interrotta dalla Seconda Guerra Mondiale, durante la



quale la Jensen avvia la produzione di bombe e la trasformazione di carri armati in mezzi anfibi.

Al termine del conflitto il nome Jensen ritorna sulla strada nel 1946 con la berlina PW motorizzata con l'otto cilindri in linea in lega leggera da 3.800 cm<sup>3</sup> della Meadows. Questa vettura non entrerà in produzione se non in pochi esemplari con motori Austin da 4 litri. Quattro anni dopo, nel 1950, nasce la prima Interceptor (carrozata dall'italiana Vignale), seguita nel '54 dal modello 541 (con le evoluzioni "R" e "S"). Quest'ultimo è degno di nota poiché adotta la carrozzeria in fibra di vetro, i quattro freni a disco ed è la prima vettura inglese a quattro posti in grado di superare i 180 chilometri orari.

Nel 1962 avviene la svolta per quanto riguarda le motorizzazioni. I fratelli Jensen avvertono la necessità di costruire vetture più potenti e si affidano, così, al costruttore d'Oltreoceano Chrysler ed al suo 8 cilindri a V, inizialmente da 5.916 cm<sup>3</sup>, installato sul modello C-V8 costruito dai Jensen nello stesso anno, fino all'ultima evoluzione alla soglia dei 7.212 cm<sup>3</sup> montato sull'ultima Interceptor e la sua gemella più lussuosa "SP" (Six Pack). In questi anni, l'azienda si definisce "Jensen Hand Made Cars" per sottolineare che, come in una pregiata sartoria, anche nel loro "atelier" si realizzano preziose auto fatte a mano e quasi su misura. Non solo classe, raffinatezza e sportività caratterizzano l'inglese Jensen, sempre alla ricerca dell'innovazione. Con la FF del 1966 – derivata dal modello C-V8 terza serie – si raggiunge l'apice di notorietà grazie all'adozione, in anteprima mondiale su questo tipo di auto, delle quattro ruote motrici e del sistema Dunlop Maxaret, una sorta di ABS meccanico.

Con l'ingresso in fabbrica di Donald Healey, all'inizio degli Anni Settanta e dopo il passaggio di proprietà a favore dell'americano Kjell Qvale (il secondo dopo quello avvenuto nel '68 con la cessione alla Norcros Group), alla Jensen Interceptor si affianca la Jensen-Healey Sports. Una spider con motore in alluminio da 2 litri fornito dalla Lotus.

Ma verrà la crisi petrolifera a spegnere ogni entusiasmo per le auto sportive di grossa cilindrata e, a partire dal 1976, l'attività si fa sempre più scarsa, principalmente assistendo i clienti e i loro vecchi modelli, fino a cessare del tutto. Nel 1998, come anticipato, l'ultima creazione, la C-V8 Coupé, che porta la Jensen alla chiusura della fabbrica di Speke (Liverpool) nel luglio del 2002.

Con la "FF" un nuovo tipo di auto

Lo slogan di presentazione era chiaro e neanche troppo audace: "Non una nuova auto, ma un nuovo tipo di auto". Con la FF del 1966, in effetti, la Jensen proponeva per la prima volta una rivoluzionaria soluzione tecnica su una vettura gran turismo di serie, rappresentata dalla trazione sulle quattro ruote. La meccanica della trasmissione era studiata e prodotta



dall'azienda di Harry Ferguson (da qui la sigla "FF": Ferguson Formula), dotata di un differenziale centrale a controllo automatico. Questo non permetteva lo slittamento delle ruote (ne' singolarmente, ne' in coppia) e, unito al particolare sistema meccanico Dunlop Maxaret che agiva sul servofreno, si riuscivano ad evitare anche pericolosi bloccaggi in frenata. Grazie a questi due importanti accorgimenti, la sportiva Jensen veniva accolta molto favorevolmente dalla stampa specializzata, che metteva in evidenza, prima ancora delle elevate prestazioni, la grande svolta nel campo della sicurezza. Addirittura c'era chi sosteneva la migliore tenuta di strada della Jensen in una curva con asfalto bagnato rispetto ad un'altra vettura ma su fondo asciutto.

Nell'anno della sua prima apparizione, a Londra nel 1965, la Jensen FF non differiva molto, sia esteticamente sia nella meccanica, dal modello C-V8 Mk III: il motore era l'otto cilindri a V Chrysler da 6.276 cm<sup>3</sup> e 335 CV a 4.600 giri/minuto, trasmissione automatica Torqueflite a tre rapporti. Nel 1967 la FF cambiava completamente la carrozzeria, disegnata a Torino da Vignale, ora in comune con la sorella Interceptor: i due modelli, gli unici della gamma Jensen, sono praticamente identici ad esclusione della trasmissione. A cinque anni dalla nascita, la Jensen a trazione integrale diventava FF Mk II, grazie a poche modifiche di carrozzeria e nell'abitacolo. Il coupé britannico si inseriva senza troppi timori reverenziali tra le migliori automobili sportive europee, come Ferrari 365 GTC, Aston Martin DBS o Mercedes 300 SEL 6.3, anche se poteva contare su una particolare cura nell'assemblaggio e nei materiali. Su strada, il principale difetto che si avvertiva alla guida della Jensen FF era il peso relativamente elevato della vettura. L'ultima evoluzione, la FF Mk III introdotta sul mercato nel 1972 e sopravvissuta fino al '76, raggiungeva i 1.975 kg che, nonostante gli oltre 300 CV del suo V8, penalizzavano un po' le prestazioni.



#### Caratteristiche tecniche della Jensen FF

##### Motore

Anteriore longitudinale, Chrysler 8 cilindri a V di 90°, 6.276 cm<sup>3</sup>, potenza massima 335 CV a 4.600 giri/minuto, alesaggio e corsa 108x86 mm, rapporto di compressione 10:1

##### Trasmissione

Trazione integrale permanente Ferguson Formula, cambio automatico Chrysler Torqueflite a 3 rapporti con convertitore di coppia

##### Sterzo

A cremagliera servoassistito

##### Carrozzeria

In acciaio saldata su telaio tubolare

##### Freni

Dischi Girling sulle quattro ruote, sistema anti-bloccaggio Dunlop Maxaret

##### Sospensioni

Anteriori indipendenti, doppia forcella, ammortizzatori idraulici, barra anti-rollio; posteriori ad assale rigido, barra Panhard, molle a balestra semi-ellittica

Ruote e pneumatici

Cerchi in lega 6"x15", pneumatici Dunlop R.S. 6.70x15

Dimensioni e pesi

Lunghezza massima 4.572 mm, larghezza massima 1.524 mm, altezza massima 1.219 mm, passo 2.743 mm, carreggiata anteriore 1.219 mm, posteriore 1.219 mm, peso in ordine di marcia 1.920 kg

Prestazioni

Velocità massima 220 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 8,2 secondi

La produzione Jensen

| Anni      | modelli                             | motore/trasmissione  |
|-----------|-------------------------------------|--|
| 1935-1939 | S (berlina 4 posti, coupé)          | Ford V8 3.600 cm <sup>3</sup> , Lincoln V12 (a richiesta)          |
| 1938-1946 | H e HC                              | Nash 8 cilindri in linea 4.200 cm <sup>3</sup>                     |
| 1946-1949 | PW (berlina 4 porte, coupé)         | Meadows 8 cilindri in linea 3.900 cm <sup>3</sup>                  |
| 1948-1952 | 4-litre (berlina 4 porte, coupé)    | Austin 6 cilindri in linea 4.000 cm <sup>3</sup>                   |
| 1948-1958 | Interceptor (convertibile 2 porte)  | Austin 6 cilindri in linea 4.000 cm <sup>3</sup>                   |
| 1953-1959 | 541 (convertibile con hardtop)      | Austin 6 cilindri in linea 4.000 cm <sup>3</sup>                   |
| 1957-1960 | 541R                                | Austin 6 cilindri in linea 4.000 cm <sup>3</sup>                   |
| 1960-1962 | 541S                                | Austin 6 cilindri in linea 4.000 cm <sup>3</sup>                   |
| 1962-1966 | C-V8 (coupé)                        | Chrysler V8 5.900 cm <sup>3</sup> (6.300 cm <sup>3</sup> dal 1964) |
| 1965      | FF (coupé)                          | Chrysler V8 6.300 cm <sup>3</sup>                                  |
| 1965      | Interceptor (prototipo 4 posti)     | Chrysler V8 4.500 cm <sup>3</sup>                                  |
| 1966-1976 | FF Mk I, II, III (carrozz. Vignale) | Chrysler V8 6.300 cm <sup>3</sup>                                  |
| 1966-1976 | Interceptor Mk I, II, III (Vignale) | Chrysler V8 6.300 cm <sup>3</sup>                                  |
| 1971-1976 | SP (coupé Vignale)                  | Chrysler Six Pack V8 7.200 cm <sup>3</sup>                         |
| 1998      | C-V8 (coupé)                        | Ford V8  |

