

Jensen Interceptor und Jensen FF

Zwei viersitzige Hochleistungswagen von Vignale neu karossiert – 6,3-Liter-Chrysler-V8 Modell FF mit Ferguson-Vierradantrieb

Die Jensen Motors Ltd. in Bromwich, ein englisches Werk, das neben Nutzfahrzeugen auch einige Personenvagen fabriziert, stellte anlässlich der letzten Londoner Motor Show in Earls Court die Prototypen Interceptor und FF vor, die nun nach mehr oder weniger grossen Modifikationen in Fertigung gehen. Bei beiden Modellen handelt es sich um Wagen der Sonderklasse, d. h. um schwere Reisewagen mit sportlichem Einschlag.

Die Entwicklung des Jensen Interceptor geht auf das Jahr 1952 zurück,

sen Motors Ltd. entschloss sich deshalb, den italienischen Carossier Vignale mit dem Entwerfen einer vollständig neuen viersitzigen Coupé-Karosserie für die Modelle Interceptor sowie FF zu beauftragen. Interessant ist festzustellen, dass bei der in der Superleggera-Bauweise ausgeführten Karosserie dem Stahlblech als Baustoff der Vorzug gegenüber Glasfaser-Kunststoff gegeben wurde, den man vielleicht bei Jensen auf Grund der früheren Erfahrung hätte erwarten können. Der neue Interceptor ersetzt

glanz polierte Stahldach.

Mit seinem Schwestermodell gemeinsam hat der Jensen FF (Formula Ferguson) mit Vierradantrieb die sehr ansprechende Karosserie sowie den 6,3-Liter-Chrysler-V8-Motor mit 335 SAE-PS, der normalerweise mit dem Getriebeautomaten Torqueflite kombiniert wird. Durch Tieferlegen des Wagenbodens konnten gegenüber dem Prototyp bessere Platzverhältnisse im Interieur geschaffen sowie eine günstigere Schwerpunktlage erreicht werden. Praktisch unverändert übernommen wurde hingegen das Fahrgestell.



Jensen Interceptor, ein englisches Hochleistungscoupé — Die in der Superleggera-Bauweise konzipierte viersitzige Karosserie von Vignale kombiniert mit einem 330-HP-V8-Motor bildet die Grundlage für die hohen Fahrleistungen. Das rund 225 km/h schnelle Coupé beweist, dass es auch unkonventionelle Fahrzeuge britischer Herkunft gibt. (Werkphotos)

als damals der Typ Jensen CV-8 in Produktion ging. Die beiden zu diesem Zeitpunkt in Angriff genommenen Projekte bestanden in der Entwicklung eines im Vergleich zum CV-8 kleineren, 2/4sitzigen Cabriolets bzw. einer in eine höhere Preisklasse einzureihenden Limousine mit vier Plätzen sowie Ferguson-Vierradantrieb. Im Herbst 1965 konnten die beiden Neuschöpfungen in Form von Prototypen der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Für den Typ Interceptor waren zwei verschiedene Chrysler-V8-Motoren sowie ein auf Wunsch erhältliches Aufsetzdach vorgesehen.

Von Vignale eingekleidet

Marktforschungen sollen jedoch sowohl ein stärkeres Interesse für den grösseren V8-Motor als auch für ein Faucabriolet gezeigt haben. Die Jen-

damit sowohl den Typ CV-8 Mark III als auch den in Earls Court gezeigten Prototyp Interceptor.

Das Hauptmerkmal der Vignale-Karosserie mit breit ausladendem Grill und glatten Seitenflächen bildet die tief liegende Gürtellinie, die grossen Glasflächen sowie die in der Fastback-Linie gehaltene Heckpartie mit bis in die Längsseite greifender, riesiger Heckscheibe. Durch Entfernen des hinteren Ablegebrettes lässt sich das Gepäckteil mit 0,45 cm³ Inhalt wesentlich vergrössern.

Ausstattung und Karosserie sind beim Jensen Interceptor und FF praktisch gleich. Die einzige Ausnahme bildet die beim Typ FF stärker profilierte Motorhaube mit Luftstauhutze sowie die leicht anders gestalteten Luftaustrittsöffnungen in den Vorderkotflügeln. Hauptunterschied bildet jedoch das nicht lackierte, auf Hoch-

Luxuriöser Innenausbau

Der luxuriöse Charakter der beiden neuen Hochleistungstourenwagen von Jensen tritt — von der eleganten Karosserie abgesehen — vor allem im Interieur in Erscheinung. Die muster- gütig gestalteten Fauteuils — vorn mit verstellbarer Rückenlehne und Sicherheitsgurten — sind mit Leder überzogen; die Fondsitze verfügen über Armlehnen sowie Kopfstützen. Neben zusätzlichen Anzeigeräten sowie einem abschliessbaren Handschuhfach enthält die Mittelkonsole die Vorwählskala bzw. den Wählhebel für den dreistufigen Getriebeautomaten, der beim Modell Interceptor auf Sonderwunsch gegen ein herkömmliches 4-Gang-Getriebe ausgetauscht werden kann. Neu gezeichnet wurde ebenfalls das Instrumentenbrett mit zwei grossen Gehäusen für Drehzahlmesser und Tachometer.

Die Ausstattung umfasst ausserdem ein Holzlenkrad mit versenkter Nabe, eine thermostatisch regulierte Heiz- bzw. Frischluftanlage mit mehreren regulierbaren Austrittsdüsen auf Körper und Beinhöhe, zwei Defrostergebläse für die Heckscheibe, elektrisch verstellbare Seitenfenster, Kartentaschen in den Türen, Transistorradio mit Zweitlautsprecher, Warnleuchten in den Türen, Doppelscheinwerfer, Lichtlupe, Motor- und Kofferraumbelichtung, Zweistufen-Scheibenwischer mit Dusche, elektrische Uhr, Rückfahrscheinwerfer, Einsteigelampen hinten und vorn sowie dicke Bodenteppiche.

Zur serienmässigen Ausrüstung zählen des weiteren vom Fahrersitz aus einstellbare Selectaride-Stossdämpfer, Zahnstangenlenkung, Vierrad-Schei-



Jensen Interceptor

Technische Daten und Merkmale

Motordaten: 32,15 Steuer-PS, 8 Zylinder in V 90° (107,9×85,95 mm), 6276 cm³; Kompression 10:1, 335 SAE-PS bei 4600 U/min, 53,2 SAE-PS/L; 58,7 mkg (SAE) bei 2800 U/min; Oktanbedarf 100 ROZ.

Motorkonstruktion: Chrysler V8, hängende Ventile, hydraul. Ventilstößel, zentrale Nockenwelle (Kette), fünffach gelagerte Kurbelwelle; Ölfilter im Hauptstrom, Öl 5,9 L; Fallstrom-Vierfachvergaser Carter AFB, Trockenluftfilter.

Zündkerzen Champion J 10 Y, Batterie 12 V, 74 Ah, Alternator 40 A; Wasserkühlung mit zwei thermostatisch regulierten Ventilatoren.

Kraftübertragung:

a) Getriebeautomat Torqueflite (hydr. Wandler mit 3-Gang-Planetengetriebe) mit Ölkühler, Wählhebel auf Konsole mit Positionen: P-R-N-D-2-1; Hypoid-Achsantrieb, Powr-Lok-Differentialbremse, Untersetzung 3,07:1 (42/14);

b) a. W. Einscheiben-Trockenkupplung, 4-Gang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschalthebel.

Untersetzungsverhältnisse:

a) Getriebeautomat: Max. Drehmomentwandlung im Wandler 2,2fach, Untersetzungen im Planetengetriebe: I. 2,45:1; II. 1,45:1; III. 1:1; R 2,20:1;

b) 4-Gang-Getriebe: I. 2,66:1; II. 1,91:1; III. 1,39:1; IV. 1:1; R 2,58:1.

Fahrgestell, Aufhängung: Rohrrahmenchassis; vorn Trapez-Dreieckquerlenker mit Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern,

Panhardstab, vorn und hinten Stabilisator, vorn Hebelstossdämpfer, hinten einstellbare Teleskopdämpfer (Armstrong).

Dunlop-Vierrad-Zweikreis-Scheibenbremsen mit Servo, bestrichene Bremsfläche 3213 cm², mech. selbstnachstellende Handbremse auf Hinterräder; Zahnstangenlenkung (Uebersetzung 17,2:1); Benzintank 72 L (13 L Reserve); Reifen Dunlop RS 6,70-15.

Karosserie, Masse, Gewichte: Radstand 267 cm, Länge 477,5 cm, Breite 175,4 cm, Höhe 134,6 cm, Spur 142/144 cm, 4 Sitze, Bodenfreiheit 14 cm, Wendekreis 11,6 m, Leergewicht 1590 kg.

Fahrleistungen (nach Werkangaben): Höchstgeschwindigkeit ca. 225 km/h, Leistungsgewicht 4,7 kg/SAE-PS, Verbrauch (Reise) 16-20 L/100 km.

Jensen FF

Daten wie Jensen Interceptor mit folgenden Ausnahmen:

Kraftübertragung: Ferguson-Formula-Vierrad-antrieb mit Maxaret-Antiblockiervorrichtung, Torqueflite-Getriebeautomat.

Fahrgestell, Aufhängung: Vorn Einzelradaufhängung mit Halbachsen und Trapez-Dreiecklenkern, beidseitig zwei Teleskopdämpfer-Federeinheiten, Servolenkung mit Untersetzung 13,7:1.

Masse und Gewichte: Länge 485,1 cm, Radstand 277 cm, Spur vorn und hinten 142 cm, Bodenfreiheit 13 cm, Wendekreis 11,9 m, Leergewicht 1727 kg.

Fahrleistung: Leistungsgewicht 5,15 kg/SAE-PS.

benbremsen mit Servounterstützung sowie Zweikreislauf-Bremssystem.

Während der Interceptor sich in konstruktiver Beziehung kaum von den amerikanischen und italienischen Vertretern dieser Wagenklasse unterscheidet, bringt der Jensen FF etwas grundlegend Neues. Er verkörpert den ersten in Serie gebauten Tourenwagen mit Antrieb aller vier Räder. Ueber die Konstruktionsmerkmale des Ferguson-Vierradantriebs berichteten wir anlässlich der Präsentation des Proto-

typs Ferguson R5 in der «AR» 39. Dieselbe Anordnung gelangt nun auch beim Jensen FF zum Einbau.

Die beiden Jensen-Modelle Interceptor und FF, die den gleichen Motortyp verwenden und auch sonst — vom Vierradantrieb und der Servolenkung abgesehen — sehr ähnlich in ihrer Auslegung sind, gestatten einen sehr interessanten Vergleich, der ein Urteil über die Bedeutung und den Wert des Allradantriebes geben wird.

Dr. Stüper

