

test
auto
motor
-sport

Jensen Interceptor II

JOHN BULL



65 000 Mark muß man auf den Tisch blättern, um ein Auto zu kaufen, dessen Markennamen in Deutschland kaum jemand kennt: Jensen. Der Jensen Interceptor II, als „Gentleman Express“ propagiert, ist ein viersitziges GT-Coupé mit 6,3 Liter Chrysler-Motor.



Jensen Car Club of Switzerland

So mancher hat den Ehrgeiz, ein Auto mit berühmtem Markennamen zu fahren: Ferrari, Maserati, Rolls-Royce. Solche Autos sind renommiert und teuer.

Aber man kann auch den Ehrgeiz haben, ein Auto zu fahren, das zwar nicht billiger, aber völlig unbekannt ist. In solchen Fällen ist zum Jensen zu raten. Die Leute werden sagen: „Jensen? Nie gehört. Was kostet er denn?“ Und dann kann man mit wegwerfender Handbewegung antworten: 65 000 Mark.

Es ist dafür gesorgt, daß die Jensen-Fahrer unter sich bleiben. Denn die Firma Jensen baut nicht viele von ihren „handmade cars“. Und auf der Rechnung steht ein Stempel: „Es wird in beiderseitigem Interesse darauf Wert gelegt, die Exklusivität der Jensen Automobile und ihres Käuferkreises auch für die Zukunft zu wahren. Daher erhält das Vertragsunternehmen beim Wiederverkauf dieses Fahrzeuges das Vorkaufsrecht.“

Die beiden Brüder Jensen, die vor dem ersten Weltkrieg eine kleine Karosseriefabrik gründeten und erst später dazu übergingen, unter ihrem Namen Autos zu bauen, zogen sich 1966 zurück und verkauften ihre Firma an den Amerikaner Carl Duerr. Unter dessen Regie werden nun in West Bromwich, Staffordshire, die beiden Modelle Interceptor II und FF II gebaut. Äußerlich sind sie annähernd gleich, der FF II hat jedoch Ferguson-Vierradantrieb und ein Maxaret-Antiblockiergerät.

Schlicht mit Bootsheck

Von außen ist an einem Jensen nichts Besonderes zu sehen. Das Understatement des Markennamens kommt auch in der Karosserieform zum Ausdruck: Sie ist betont schlicht, fast ein bißchen langweilig. Auffällig ist sie höchstens von hinten durch das abgerundete Bootsheck, das so gar nicht mit der derzeitigen Abrißheck-Mode übereinstimmen will. Die äußere Wirkung des Jensen beruht auf seinen Proportionen: Er ist ein sehr langes, niedriges und breites Auto.

Fast ist es ein bißchen zuviel

Understatement für das teure Geld, denn auch innen gibt es nichts Aufregendes, sondern nur höchst sachlich angeordnete Instrumente und ein gelochtes Leichtmetall-Dreispeichenlenkrad herkömmlicher Art. Von besonderer Güte sind allerdings die Sitze: Gut geformt und höchst sorgfältig ge-

Vorzüge

- Kraftvoller, elastischer, leiser Motor, dadurch sehr gute Fahrleistungen
- Leichte Bedienung durch Servolenkung und Automatik
- Guter Fahrkomfort

Nachteile

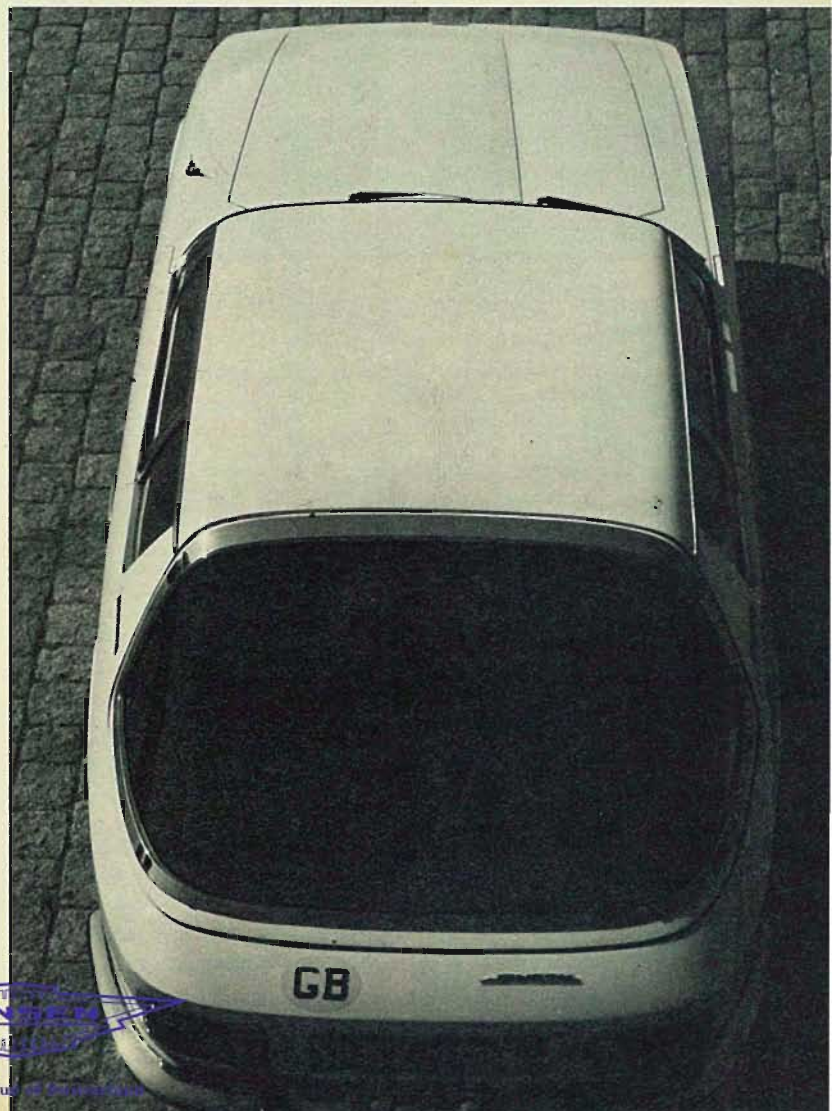
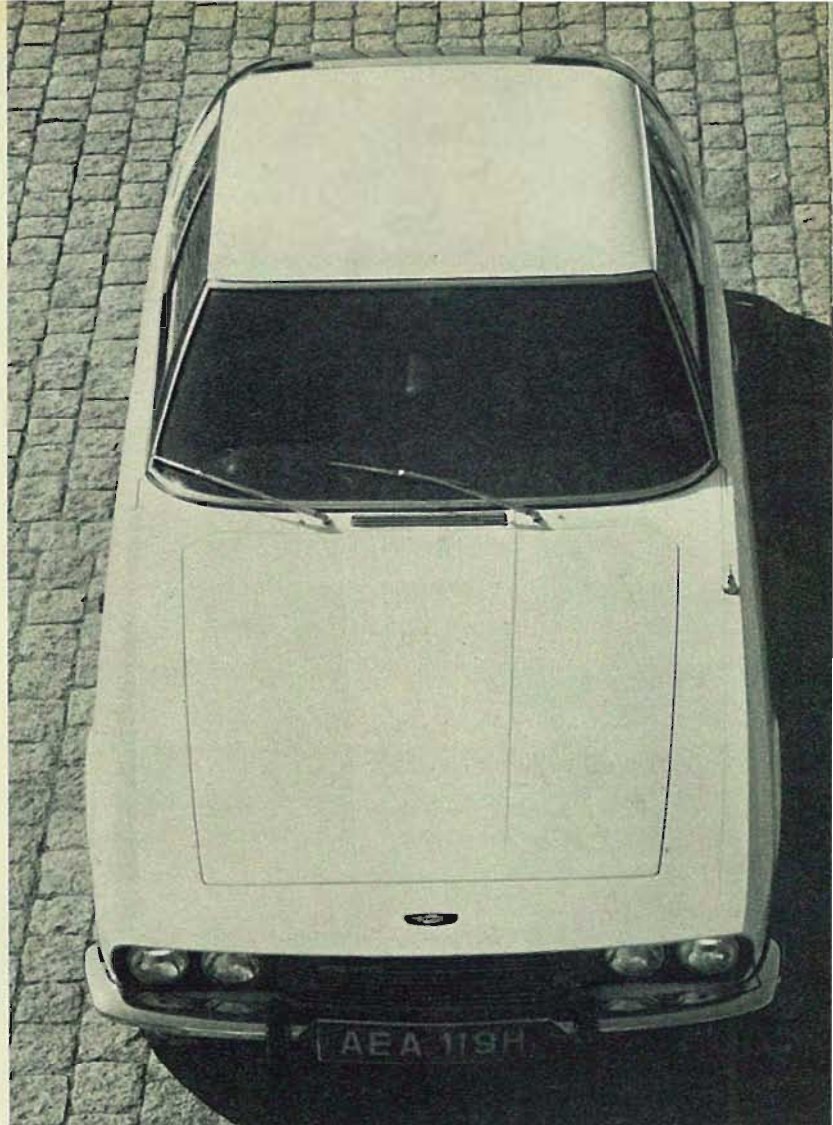
- Mitlenk-Effekt der Hinterachse
- Übersteuerneigung im Kurven-Grenzbereich
- Karosserie-Windgeräusche

polstert, setzen sie ihre stützende und führende Funktion bis zu den Halswirbeln fort, denn die an Kunststoff-Kletten abnehmbar angebrachten Kopfstützen erfüllen ihre Funktion hervorragend. In der Breite kann der Jensen als vollwertiger Viersitzer gelten, ihre Beine können allerdings die Benutzer der hinteren Sitzgelegenheiten nur unterbringen, wenn die vorderen Sitze stärker nach vorn gerückt werden, als langbeinigen Fahrern und Beifahrern lieb ist.

Das Lenkrad, zunächst von übermäßig großer Statur, wurde durch eine handlichere Ausführung ersetzt, die auf Wunsch lieferbar ist. Ein kleines Lenkrad genügt völlig, denn der Jensen hat serienmäßig Servolenkung. Ebenfalls zur Serienausstattung gehört die Getriebeautomatik — in Verbindung mit dem drehmomentstarken Motor macht sie es ziemlich überflüssig, daß man sich um das Schalten kümmern muß.

Ohne Umstände 233 km/h

Jensen bedient sich des wohl-erprobten Rezepts, die Antriebsprobleme durch Einbau eines aus Detroit importierten großvolumigen V 8 amerikanischen Machart zu lösen. Diese Motoren vermögen zwar nicht die Begeisterung europäischer Maschinenbau-Fans auszulösen, weil es ihnen völlig an obenliegenden Nockenwellen





test
auto
motor
sport

Jensen Interceptor II

FORTSETZUNG

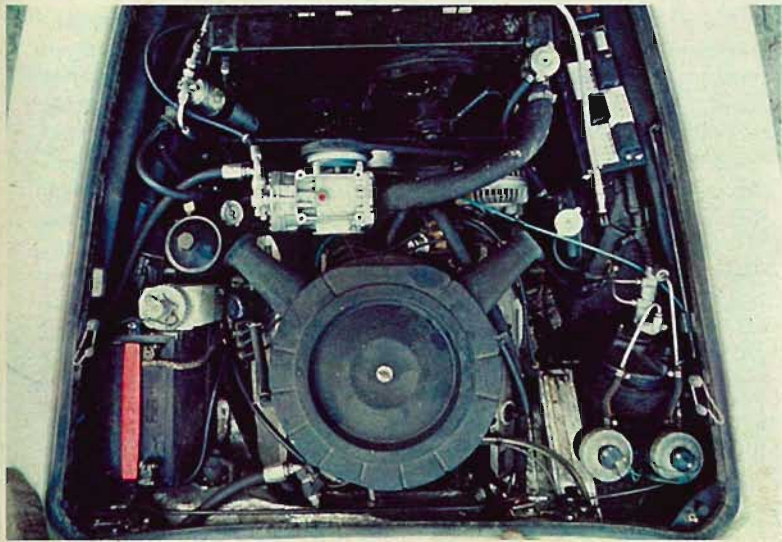
und sonstigen Merkmalen motorischen Adels gebricht, aber dafür haben sie einen Überfluß an Kraft zu bieten, der alle Kritik im Keime erstickt. Jensens Achttöpfer stammt von Chrysler und saugt mit 6,3 Litern Hubraum an einem Vierfachvergaser. Er bringt auf diese Weise 325 SAE-PS und ein

Drehmoment von 57,8 mkg (SAE) hervor. Das sind, übersetzt in die strengeren DIN-Maßstäbe, immer noch über 250 PS und 50 mkg.

So ist es kein Wunder, daß der große und gewichtige Jensen ohne Umstände den Startort verläßt, wenn über das Gaspedal entsprechende Anwei-



Jensen Car Club of Scandinavia



Wie englisch der Jensen ist, zeigt sich am besten im Innenraum: Runde und gut ablesbare Instrumente, relativ schmale Sitznischen und echtes Leder vermitteln den Eindruck gepflegten Sportwagenstils (links). Im Motorraum geht es ziemlich gedrängt zu; am Werk ist ein 6,3 Liter großer Achtzylinder von Chrysler, der sich durch hohes Drehmoment und leisen Lauf auszeichnet.

FOTOS: SEUFERT (2), WEITMANN



sungen erteilt werden. Er braucht bis zur 100 km/h-Marke 8,6 Sekunden und unterbietet über den stehenden Kilometer mühelos jene 30 Sekunden, die für die meisten Autos nach wie vor eine Schallmauer sind. Er tut dies alles sehr leise und unter Mitwirkung der zwar nicht ganz ruck-

frei, aber doch recht komfortabel und ausreichend schnell arbeitenden Automatik. Bemerkenswert ist dabei, daß trotz der gewaltigen Kraft keine Schwierigkeiten zwischen Rädern und Fahrbahn entstehen: Es gibt kein Durchdrehen, nicht einmal schwarze Streifen. Dafür sorgt neben der



Jensen Interceptor II

FORTSETZUNG

satten Reifengröße ER 70 VR 15 ein serienmäßig eingebautes Sperrdifferential.

Was die Höchstgeschwindigkeit angeht, scheint man bei Jensen ebenfalls zu starkem Understatement zu neigen — oder es fehlt in Staffordshire an geeignetem Personal und entsprechenden Straßen. auto motor und sport jedenfalls entlockte dem würdigen Mobil statt der vom Werk versprochenen 220 auf Antrieb 233,7 km/h, und mit dieser Aussicht dürfen Jensens Käufer wohl zufrieden sein. Bei Benutzung der unteren Gaspedalstellungen müssen sie dann freilich auch ab und zu Benzin nachgießen — runde 30 Liter können nach 100 km die dicken Rohre verlassen haben, wenn man will, auch mehr. Jensens Werber vergleichen ihr Objekt gern mit einem Flugzeug — im Verbrauch pro 100 km ist er schon ein ziemlich großes Flugzeug.

Daß die Phonzahlen im Bereich von 170 km/h über die 80 klettern, ist weniger dem Motor als den ansteigenden Windgeräuschen zuzuschreiben. In diesem Punkt darf man von der sonst gut gearbeiteten Karosserie nicht zuviel verlangen.

Simple Achse

Der Aufenthalt im oberen Geschwindigkeitsbereich erforderte beim Testwagen einigen Mut, weil der Interceptor in Sachen Fahrtrichtung nicht immer den Vorstellungen des Fahrers entsprach. Er neigte zu seitlichen Abweichungen von der gewünschten Geraden — eine Tatsache, die vom Importeur nach erfolgter Untersuchung recht glaubhaft mit einem defekten Stoßdämpfer begründet wurde. Glaubhaft



auch deswegen, weil in anderen Testberichten der gute Geradeauslauf des Jensen gerühmt wird. Die Abweichungen traten besonders dann auf, wenn die Straße uneben war und die Federung in Aktion trat. Mit intakten Dämpfern wären die Federbewegungen sicherlich weniger groß gewesen. Immerhin weisen aber die Richtungsabweichungen auf die altbekannte Tatsache hin, daß eine blattgedertete Starrachse mit zunehmendem Fe-

derhub zu unerwünschten Lenkwirkungen neigt.

Hätte der Jensen eine aufwendigere Hinterachse, dann wäre er sicherlich weniger stoßdämpferempfindlich. Aber es ist nicht einmal eine Ausnahme, daß Käufer der exklusiven Preisklasse sich mit höchst simpler Fahrwerkstechnik abfinden müssen. Die Fahreigenschaften des Jensen verdienen deshalb zwar keine schlechte, aber doch nur eine durchschnittliche Note. Sehr positiv

beeinflußt werden sie zweifellos durch die dicken Reifen: Die von Dunlopbeigesteuerten Walzen bringen nicht nur die Kraft gut auf den Boden, sondern sorgen auch für hohe Kurvenfestigkeit, ohne daß der Fahrer irgendwelche Korrekturbewegungen einleiten müßte. Ist allerdings der Grenzbereich der Haftung erreicht, den es ja bei jedem Landfahrzeug nun einmal gibt, dann erweist sich der Jensen als deutlich über-

ZUM VERGLEICH		Jensen Interceptor II	Chevrolet Camaro SS	Ferrari 365 GT 2+2	Iso Rivolta IR 350	Maserati Indy	Pontiac GTO
Hubraum	ccm	6276	5733	4390	5359	4136	6473
Leistung	PS bei U/min	325/4600	225/4300	320/6600*	350/5800*	231/5000	263/4500
Preis	DM	65 200.—	25 550.—	71 540.—	34 950.—	69 386.—	27 600.—
Beschleunigung in sec							
	0 bis 60 km/h	4,1	4,5	3,8	3,9	3,9	4,0
	0 bis 80 km/h	6,0	6,4	5,3	5,3	5,9	5,5
	0 bis 100 km/h	8,6	8,6	7,3	7,7	8,2	7,4
	0 bis 120 km/h	11,8	12,0	9,8	9,9	10,8	9,9
	0 bis 140 km/h	15,6	16,0	13,0	13,4	14,4	13,4
	0 bis 160 km/h	21,1	21,5	16,6	17,4	18,4	17,9
	0 bis 180 km/h	27,9	29,4	22,0	22,0	23,2	23,2
	1 km mit stehendem Start	29,0	29,1	27,1	27,5	28,0	27,3
	Höchstgeschwindigkeit km/h	233,7	200,0	241,5	232,0	246,7	212,0

* Leistung in SAE-PS





steuernd und muß durch Gegenlenken an unprogrammäßigen Ausflügen gehindert werden.

Gemessen an der schlichten Hinterachskonstruktion ist der Federungskomfort von erstaunlicher Güte. Die berühmte englische Härte scheint langsam aus der Mode zu kommen — Jaguar hat sie ganz und gar abgeschafft, und auch der Jensen erweist sich als unerwartet kommoder Gefährt. Schon bei geringerer Geschwindigkeit spricht die Federung willig an, sie vermag im Stadtverkehr größeres Ungemach von den Insassen fernzuhalten. Die Väter des Gentleman-Express haben also an das Boulevard Riding gedacht, und sie brachten auch bei höherer Geschwindigkeit einen akzeptablen Fahrkomfort zustande. Man kann also den Interceptor zu den bequemen und schnellen Reisefahrzeugen rechnen; die im heutigen Verkehr weit mehr Existenzberechtigung haben als funktionelle Sportwagen.

Jensen hat seit jeher engen Kontakt mit Dunlop gepflegt und baute schon 1954, also in grauer Trommelbremsen-Vor-



Für unruhige Männer ein ausgeruhter Scotch

Gewinnen Sie mit VAT 69 einen echten Oldtimer!

In diesem Anhänger steckt ein Geheimnis.

Er hängt an jeder Flasche VAT 69 und ist in jedem Fachgeschäft zu erhalten.

Auf Anforderung bekommen Sie ihn auch direkt von der Firma Epikur GmbH, Koblenz, Postfach 509 zugeschickt.

Entdecken Sie sein Geheimnis! — Nehmen Sie teil an einer Verlosung und gewinnen Sie einen echten Oldtimer (oder den Gegenwert in bar)! Oder eine von 1000 Flaschen VAT 69.



Hauptgewinn:

Dieser De Dion Bouton von 1915. Einzig in seiner Art!

Entdecken Sie das Geheimnis von VAT 69

FINEST SCOTCH WHISKY

VAT 69

J. & F. Sanderson & Co. Ltd. DISTILLERS, SOUTH QUEENSFERRY, SCOTLAND.



BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN

Alleinvertretung: EPIKUR GMBH. Koblenz (Rhein)

Jensen Car Club of Switzerland

Jensen Interceptor II

FORTSETZUNG

zeit, Scheibenbremsen ein. Auch heute noch können dem Jensen gute, dem Gewicht und der Leistung angemessene Brems-Qualitäten bescheinigt werden. Ungewohnt ist jedoch die starke Pedal-Elastizität, die das (unbegründete) Gefühl aufkommen läßt, die Bremsen seien einer starken Beanspruchung nicht ganz gewachsen. Beim vierradgetriebenen FF II leistet Jensen auch heute wieder Pionierarbeit für Dunlop

durch Einbau des Maxaret-Antiblockiergerätes; der Interceptor besitzt diese Einrichtung nicht (auto motor und sport erprobte das Maxaret-Gerät und den Ferguson-Vierradantrieb im Frühjahr 1970 in einem Ford Mustang, der Bericht erschien in Heft 8/1970). Der Jensen ist viel zu stark, leise und komfortabel, als daß man ihm anders als zufrieden entsteigen könnte. Dennoch erweckt die Tatsache einiges

Erstaunen, daß ein so schlichtes Automobil praktisch unbekannter Herkunft zu derart respektablen Preisen abgesetzt werden kann. Besonders wenn man bedenkt, daß gerade der bullige Motor nicht aus dem Reiche John Bulls, sondern von Detroit'er Fließbändern stammt. Aber die Welt des Autos ist voller Ungereimtheiten, und in dieser Welt ist für vieles Platz. Auch für den Jensen. *Reinhard Seiffert*

Technische Daten und Meßwerte

Jensen Interceptor II

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 107,9 x 85,95 mm, Hubraum 6276 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,0 : 1, Leistung 325 PS bei 4600 U/min, spezifische Leistung 51,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 53,0 mkg bei 2800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4600 U/min) 13,2 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, 2 thermostatisch regulierte Ventilatoren, Kühlerinhalt 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4,75 Liter, 1 Carter Fallstrom-Vierfachvergaser AVS 4616 S, Kraftstofftank im Heck 91 Liter, Batterie 12 V 69 Ah, Drehstromlichtmaschine 720 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Dreigang-Planetenradgetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, maximale Drehmomentverstärkung 2,2fach, Übersetzungen: I, 2,45, II, 1,45, III, 1,0, R, 2,2, Achsantrieb 2,88.

FAHRWERK

Rohrrahmenchassis mit Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern und Panhardstab, vorn Kolbenstoßdämpfer, hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Zweikreis-system, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 15, Gürtelreifen Pirelli Cinturato CN 73 GR 70 VR 15.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1795 kg (davon Vorderachse 895 kg, Hinterachse 900 kg, Gewichtsverteilung 49,9 : 50,1), zulässiges Gesamtgewicht 2013 kg, Zuladung 218 kg, Personenindexzahl 2,6, zulässige Anhängelast gebremst 950 kg, ungebremst 600 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 5,5 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 6,0 kg/PS.

ABMESSUNGEN

Radstand 2670 mm, Spur 1440/1450 mm, Außenmaße 4720 x 1750 x 1350 mm, Innenbreite vorn 1475 mm, hinten 1445 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 890 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 520 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 20-200 mm, Wendekreis links 11,8 m, rechts 12,2 m, 3²/₄ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 233,7 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,5 s
0 bis 60 km/h	4,1 s
0 bis 80 km/h	6,0 s
0 bis 100 km/h	8,6 s
0 bis 120 km/h	11,8 s
0 bis 140 km/h	15,6 s
0 bis 160 km/h	21,1 s
0 bis 180 km/h	27,9 s
1 km mit stehendem Start	29,0 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	55 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	63 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)

Bei 100 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	85 Phon (dBA)
Bei 220 km/h	87 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 165 km/h	33,7 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	20,1 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 95 km/h	29,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	19,8 L/100 km
Kurzstrecke	25,0-30,5 L/100 km
Testverbrauch	24,9 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 6500 km.

PREIS

Jensen Interceptor II (einschließlich Fracht)
DM 65 200.—

Hersteller: Jensen Motors Ltd. West Bromwich, Staffordshire, England.

Importeur: GHS-Motors G. m. b. H. Hamburg 39, Alsterdorferstraße 270.

