



«AR»-KURZTEST 22/1969: JENSEN INTERCEPTOR

Vorsicht, Kraftpaket!

Der von Vignale entworfene und mit Chrysler-Motor und -Getriebeautomat versehene Interceptor ist ein Produkt der Jensen Motors Ltd. in West-Bromwich in der Nähe von Birmingham. Die Gründung des Unternehmens geht auf das Jahr 1935 zurück. Seit damals baut die Firma sportlich aussehende Fahrzeuge, die mit grossvolumigen Motoren, vorwiegend amerikanischen Ursprungs, versehen werden.

Auch beim neusten Typ Interceptor, der auf dem Londoner Salon 1966 erschien, ist diese Konzeption beibehalten worden. Sein gleich aussehendes Schwestermodell, der FF mit Vierradantrieb, bietet technisch sicher mehr Interesse, ist aber bis auf weiteres nur im Vereinigten Königreich erhältlich.

Gediegene Erscheinung

Der Jensen Interceptor gehört zu den schnellen zwei- bis viersitzigen Reisecoupés der Preisklasse um 50 000 Franken. Die Karosserie wirkt nicht auffällig, doch umgibt sie ein leiser Hauch der Extravaganz, schon wegen der grossen Heckscheibe, die auch als Kofferraumhaube dient. Innen zeichnet sich der Wagen durch geschmackvolles, traditionelles Styling, luxuriöse Ausstattung und hohe Verarbeitungsqualität aus.

Viel PS auf der Bank

Als Antriebsquelle dient ein serienmässiger 6,3-Liter-V8-Chrysler-Motor mit einer Leistung von 330 Pferden nach SAE-Norm. Diese enorme Kraft wird mittels eines aus dem gleichen Haus stammenden dreistufigen Getriebeautomaten auf die Hinterachse übertragen. Diese Kombination verleiht dem immerhin fast 1700 Kilogramm schweren Wagen ein Temperament, das sich ehrenvoll mit demjenigen teurerer und noch schnellerer Vollblutsporthwagen vergleichen lässt. Auch bei vollem Beschleunigen gibt der Motor seine riesige Leistung leise und ohne viel Aufhebens ab.

Andererseits lässt es ihn völlig kühl, wenn er beinahe im Leerlauf über längere Zeit in der Stadt herumbummelt oder in Kolonnen mitfahren muss. Nur auf Bergstrassen kann bei niedriger Geschwindigkeit die Nadel des Thermometers ins rote Feld eintreten. Auch dies scheint den Motor nicht zu stören, denn er liess sich nach einem kurzen Halt während einer Kolonnenfahrt auf den Susten ohne weiteres starten.

Der Torqueflite-Getriebeautomat ist natürlich schon von Hause aus ausgezeichnet auf den Motor abgestimmt. In der Stellung Drive schaltet er schnell und weich, so dass die Passagiere den Wechsel nur am Motorton bemerken. Einzig beim Kickdown in die erste Stufe unter 45 km/h tritt ein starker Stoss auf. Fährt man gemütlich in der Gegend herum, so erregt das leise Auspuffbrodeln des V8 nicht das geringste Aufsehen. Gibt man ihm aber die Sporen, brüllt er aus den beiden Auspuffrohren wie ein Löwe auf, und wenn der Fahrer nicht aufpasst, drehen die Hinterräder jaulend durch, und das Heck wird unruhig. Fährt aber der Gentleman am Steuer wie eben ein Gentleman, so verhält sich der Interceptor höchst gesittet.

Das Temperament ist unheimlich. Er beschleunigt in blossen 7,2 Sekunden in der Stellung Drive (automatische Schaltung) von 0 auf 100 km/h, wobei vor dem Schalten in den zweiten Gang die Höchstleistungsdrehzahl nur unwesentlich überschritten wird. Lässt man den Motor in Stellung 1 bis auf 5300 U/min drehen, was die hydraulischen Stössel gerade noch zulassen, so kann die 100-Marke sicher in weniger als 7 Sekunden erreicht werden. Die Spitze wird durch die erwähnte Maximaldrehzahl auf 222 km/h begrenzt.

Nicht zum Steigern der weit über dem Notwendigen liegenden Höchstgeschwindigkeit, wohl aber zum Erhöhen der jetzt bei 70 und 120 km/h liegenden Schaltpunkte wäre eine längere Hinterachse geeignet.

Lebendiges Heck

Der Jensen lässt sich problemlos in der Stadt und über Land fahren, sofern man vermeidet, die Drosselklappe im unteren Geschwindigkeitsbereich voll zu öffnen. Das volle Drehmoment dieses mächtigen Motors ist besonders in der Stufe 1 so gross, dass es die Antriebsräder trotz der an sich günstigen Gewichtsverteilung des Wagens (Vorder- und Hinterachse je 50%) selbst auf trockener Strasse zum Durchdrehen bringen muss. Bei Ungleichheiten wie Senklochdeckeln oder selbst Fahrbahnmarkierungen kann es sogar zum Durchdrehen nur eines der Hinterräder kommen, weil die Salisbury-Differentialbremse nur allmählich wirkt. Bei dieser Motorleistung ist es wichtig, dass sich die Hinterräder eng an die Strasse anschmiegen. Dieser Aufgabe ist eine unabhängige Radaufhängung besser gewachsen als eine an Blattfedern aufgehängte Starrachse mit Panhard-Querstab.

Dazu kommt noch die Reaktion des Drehmomentes — das einen Einfluss auf die Lastverteilung der Antriebsräder hat —, welches bei Vollgas im ersten und zweiten Gang durch Hydrowandler und Getriebe noch verstärkt wird. So braucht es wenig, etwa eines leichten Lenkeinschlages, um die Seitenführung der Antriebsräder so anzunagen, dass das Heck



Jensen Car Club of Switzerland

kurvenauswärts schwingt. Besonders stark tritt dieser Effekt auf, wenn diese Fülle an Drehmoment durch Kickdown in die erste Stufe urplötzlich auf die Räder wirkt.

Die Moral, die übrigens für jedes Auto mit sehr grossem Leistungsüberschuss gilt: Vorsicht mit dem Gaspedal. Bei höheren Geschwindigkeiten und vor allem im direkten Gang tritt diese Erscheinung weit weniger auf.

Das Kurvenverhalten hängt weitgehend von der Gaspedalstellung ab; es liegt im Bereich zwischen Neutral und Uebersteuern und kann in Grenzfällen zum brutalen Ausbrechen, meist des Hecks, führen. Bei richtig dosiertem Gas und dank der leichtgängigen, ausreichend direkten Lenkung hat man den Wagen gut in der Hand.

In engen Kurven ist eine weitere Eigenart zu berücksichtigen. Fährt man sie mit flottem Tempo an, so setzt der Motor kurzzeitig aus, weil das Benzin im Schwimmergehäuse an die Wand gepresst wird. Das Fahrzeug verliert Geschwindigkeit, doch am Kurvenausgang kann plötzlich die volle Leistung bei gleichzeitigem Zurückschalten durch Kickdown auf die Räder kommen, so dass sich der Wagen querstellt oder sogar dreht.

Die Federung ist deutlich auf Komfort ausgelegt und schluckt grosse wie kleine Unebenheiten oder Schlaglöcher ausgezeichnet. Fährt man auf schlechter Strasse oder mit voller Besetzung, so kann die Federung verstärkt werden, indem man vom Armaturenbrett aus die hinteren Stossdämpfer verstellt. Auch für die Vorderräder wären verstellbare Stossdämpfer wünschenswert, denn auf Strassen mit langen Bodenwellen kommt der Vorderwagen ins Schwingen, während das Heck ruhig auf der Strasse liegt.

Die Zweikreis-Servobremse erfordert einen ziemlich kräftigen Pedaldruck; dabei wird der Wagen gerade und sehr gut verzögert. Bei den Bremsversuchen trat kein Fading auf.

Der mittlere Benzinverbrauch über die ganze Prüfung betrug rund 23 l/100 km. Angesichts der Tatsache, dass der Wagen mehr zu leisten hatte, als ein Besitzer von ihm fordern würde, ist dieser Wert normal.

Bei höherem Tempo über längere Strecken, etwa auf Autobahnen im Ausland, muss unbedingt der Reifendruck auf 2,5/2,8 atü erhöht werden, denn die Dimension 185 VR 15 der Dunlop-SP-Sport-Reifen ist im Verhältnis zu Gewicht und möglichen Fahrleistungen zu knapp, vor allem zu schmal, gewählt. Dies bestätigte sich, indem ein Pneu bei der Ermittlung der Höchstgeschwindigkeit, trotz

Jensen Interceptor — Beurteilung

Schnelles, teures Reiscoupé für zwei bis vier Personen. Individuelle, nicht protzige Linie.

★

Kraftvoller und leiser Motor, gepaart mit gutem Getriebeautomat — beide von Chrysler —, ergeben enorme Beschleunigung.

★

Auf guten Autobahnen auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher. In Kurven und beim Start Zurückhaltung mit dem Gaspedal notwendig. Federungskomfort besonders vorne gut. In der Stadt handlich.

★

Servolenkung ausreichend direkt und präzise. Zweikreisbremsanlage mit Servo dem Geschwindigkeitspotential angepasst. Zu schmale Reifen.

★

Luxuriöser Innenraum im englischen Stil. Grosser Kofferraum.

erhöhtem Druck, bei etwa 220 km/h Teile der Lauffläche verlor. Solange keine breiteren Reifen montiert werden, ist deshalb doppelte Zurückhaltung notwendig.

Luxuriöses Interieur

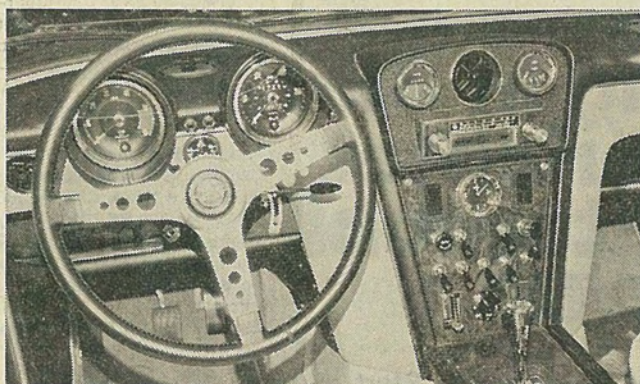
Der Innenraum verbindet Luxus und sportliche Atmosphäre. Man sitzt bequem in den Ledersitzen, doch bieten sie wenig seitlichen Halt. Dank des verstellbaren Lenkrades lässt sich nach Wunsch eine Fahrposition mit gestreckten oder angewinkelten Armen einnehmen. Die grosse Mittelkonsole mit Vorwählhebel, zahlreichen Knöpfen und Kippschaltern ist mit Holz belegt. An Leder und Teppichen wurde nicht gespart. Die zwei grossen Rundinstrumente — Geschwindigkeitsmesser und Tourenzähler — sind gut ablesbar, doch nicht spiegelfrei. Die Anordnung der Bedienungsorgane entspricht nicht mehr den neuesten Sicherheitsforderungen, denn die vielen Schalter sind scharfkantig und werden in der Dunkelheit leicht verwechselt.

Die Fondsitze sind schalenförmig ausgebildet, doch fehlen für grossgewachsene Leute einige Zentimeter an Kopfhöhe und Kniefreiheit.

Durch seitliche und mittlere Einlassöffnungen wird der Innenraum bis auf Schulterhöhe gut belüftet, doch wünscht man sich in Kopfhöhe etwas mehr Frischluft. Der Kofferraum ist für die Wagenklasse sehr geräumig und rundherum mit Teppichen ausgekleidet. Das hintere Ablegebrett lässt sich entfernen, wodurch bis zur Scheibe Gepäck eingefüllt werden kann. Darum sind auch zwei Aussenspiegel notwendig, und es ist überraschend, dass sie nicht serienmässig montiert sind. Der im Wagen installierte Voxson-Stereo-Kassetten-Radio mit vier Lautsprechern, der gegen Mehrpreis erhältlich ist, wies einen ausgezeichneten Klang auf.

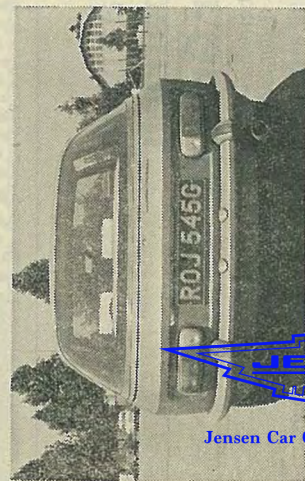
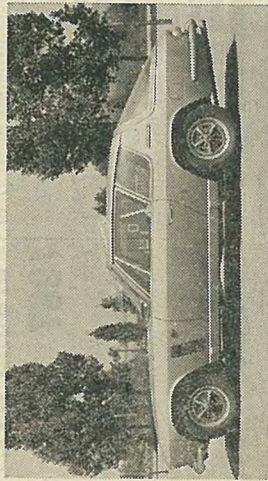
★

Der Jensen Interceptor wird vor allem diejenigen Leute ansprechen, die einen ungewöhnlichen Wagen höchster Leistung besitzen möchten, der wenig Reparaturen und Wartungsarbeiten erfordert, aber ein Preisverhältnis an Komfort, Laufruhe und Temperament bietet. Er eignet sich für sehr verantwortungsbewusste, gute Fahrer, kurz — für sportliche Gentlemen-Automobilisten. «Tester»



Luxuriöses Cockpit — Reich dotiertes Armaturenbrett und Mittelkonsole geben dem Interieur die sportliche Note.

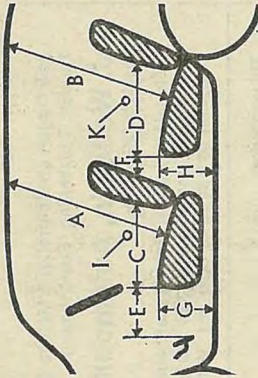
Jensen Interceptor



Prüfergebnisse

Messung	5537
bei km-Stand	10
Aussentemperatur	°C
Leergewicht (DIN)	1697
Leistungsgewicht	5,1
Gewichtsverteilung	kg/SAE-PS
vorn/hinten	50/50
Höchstgeschwindigkeit	222
im Mittel nach Stoppuhr	km/h
im Mittel nach Zähler	226
Anlaufstrecke ca.	3
nach Werkangabe	km/h
Beschleunigung	ca. 225
0—100 km/h	7,2
0—120 km/h	9,6
0—160 km/h	18,2
0—200 km/h	34,5
Stehender km	27,5
Zählereichung	sec
effektive Geschwindigkeit	km/h
bei 60 km/h Zähler	59
bei 100 km/h Zähler	100
Bremsprüfung aus 60 km/h	10/10
Seitliche Spurversetzung	cm
Wendekreis (Karosserie)	11,95
Lenkradumdrehungen	m
Benzinverbrauch	3 ² / ₃
Autobahn, ruhige Fahrt	
Durchschnitt 100 km/h	L/100 km
Autobahn und Ueberland	
Durchschnitt 97 km/h	L/100 km

Innenraum



Abmessungen	Vorderplatz	Hintersitz
A = 97 cm	sehr gut	sehr gut
B = 83 cm	sehr gut	sehr gut
C = 50 cm	sehr gut	gut
E = 47—57 cm	sehr gut	knapp
G = 23 cm	sehr gut	
H = 34 cm		
I = 152 cm		

Beurteilung

Kurzbeiner	sehr gut
Mittelbeiner	sehr gut
Langbeiner	sehr gut

Sichtbeurteilung

Kleine Personen	Hintersitz
Mittlere Personen	sehr gut
Grosse Personen	sehr gut

Hauptdaten

Preis: Fr. 51 800.—.

Motor: 31,96 Steuer-PS, 8 Zyl., Bohrung 107,9 mm, Hub 85,95 mm, Hubraum 6276 cm³, Kompr. 10:1, Höchstleistung 330 SAE-PS bei 4600 U/min, max. Drehmoment 58,7 kg (SAE) bei 2800 U/min. Hängende Ventile mit hydraulischen Stösseln, zentrale Nockenwelle, 1 Fallstrom-Vierfachvergaser Carter AFB, Batterie 12 V 74 Ah, Alternator 60 A, Wasserkühlung.

Kraftübertragung: Torqueflite-Getriebeautomat (hydr. Wandler und 3-Gang-Planetengetriebe) mit Oelkühler, Achsuntersetzung 2,88 : 1.

Unterstützungen: Max. Drehmomentverstärkung im Wandler 2,2fach, Unters.: 2,45 : 1; 1,45 : 1; 1 : 1; R 2,2 : 1.

Fahrgestell: Vorn Einzerradaufhängung mit Trapezdreieckquerlenkern und Schraubfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern und Panhardstab, vorn Kurvenstabilisator, hinten einstellbare Armstrong-Teleskopdämpfer, vorn Teleskopdämpfer, Vierrad-Zweikreis-Scheibenbremsen mit Servo, Zahnstangenlenkung mit Servo, Benzintank 72 Liter; Radialreifen Dunlop SP 185 VR 15.

Dimensionen: Radstand 267 cm, Spur vorn 142 cm, hinten 144 cm, Bodenfreiheit 14 cm, Länge 477,5 cm, Breite 175 cm, Höhe 135 cm.

Karosserie: Coupé, 2türig, 4 Sitze.
Reparaturkosten (ohne Montage): Austauschmotor auf Anfrage, Frontsossstange Fr. 800.—, 1 Scheinwerfer kompl. Fr. 120.—, Bremsbeläge vorn Fr. 56.—, hint. Fr. 51.—.
Beschreibung: in AR 44/1966.
Daten: siehe Katalognummer 1969.

Ausrüstung

Serienmässig: Heiz- und Frischluftanlage, Sitze aus Leder, vordere Einzellehensitze, Haltegriffe vorn und hinten, Ablegemöglichkeiten unter dem Armaturenbrett, in den Fächern zwischen den Vordersitzen und seitlich der Fondbank, Heckscheibenheizung, Scheibenwischer zweistufig mit Dusche, Tageszähler, Drehzahlmesser, Jod-Scheinwerfer und -Abblendung, Motor- und Kofferraumbelichtung, Rückfahrleuchten, Radio und elektr. Antenne, elektr. Scheibenbetätigung, Servolenkung, Servobremse, elektr. verstellbare hintere Stossdämpfer und verstellbare Lenkradposition.

Mehrpreis für getönte, blendfreie Scheiben Fr. 580.—, Kopfstütze Fr. 120.— und Voxson-Radio mit Stereo-Kassettenspieler und 4 Lautsprechern Fr. 825.—.

Sicherheitsmassnahmen

Serienmässig ausgerüstet mit Zweikreisbremsanlage, Lehnenarretierung, Sicherheitsgurten für Vordersitze, gepolstertem Armaturenbrett, Feuerlöscher und Notverbandmaterial.

Unterhaltsdaten

Reifendruck (kalt): vorn 2,2 atü, hinten 2,5 atü.
Serviceintervalle: Motorölwechsel und Schmierung alle 4000 km.