

Test-Day in Silverstone

Jensen Interceptor III und SP

Im exklusiven Feld der Luxusportwagen der obersten Preisklasse nimmt die englische Marke Jensen eine Sonderstellung ein. Sie ist die einzige, welche eine Produktion von über 1200 Einheiten pro Jahr behaupten kann; rund die Hälfte dieser Produktion gelangt nach den USA, über ein Drittel wird in England verkauft und der Rest verteilt sich auf dem Kontinent.

Das Herstellungsprogramm umfasst zurzeit zwei Modelle, den Interceptor III und den sportlicheren Typ SP. Beide Wagen standen in Silverstone zur Verfügung und konnten miteinander verglichen werden.

Technische Leckerbissen besonderer Art, wie sie seine Konkurrenten aus Italien und England aufweisen, besitzt der Jensen nicht. Seine Konzeption ist einfach, aber bewährt. Das elegante Gewand, welches sich durch eine riesige Panorama-Heckscheibe kennzeichnet, verbirgt konventionelle Aufhängungen, vorn mit Dreieckquerlenker und Schraubenfedern, und hinten finden wir eine Starrachse mit Blattfedern und einem Panhardstab für die Seitenführung. Das Bremssystem umfasst innenbelüftete Scheiben vorn und hinten. Die grösste Differenz der beiden Modelle Interceptor III und SP liegt in der Antriebseinheit.

Der bisher mit einem 6,3-Liter-V8-Motor von Chrysler bestückte Interceptor III besitzt seit März dieses Jahres einen stärkeren 7,2-Liter-V8 mit niedrigerer Verdichtung von 8,2:1 und einer Leistung von etwa 280 bis 290 DIN-PS. Der sportlichere SP erhält einen 7,2-Liter-V8 «Six-Pack» mit höherer Verdichtung von 10,3:1, und anstelle des Vierfachvergaser wird eine Anlage mit drei Doppelvergaser verwendet; die Leistung beträgt 335 DIN-PS bei nur 4700 U/Min.

Beide Versionen sind serienmässig mit einer Zahnstangenlenkung mit Servo sowie dreistufigem Getriebeautomaten ausgerüstet.

Als wahrer Gentlemen-Express eignet sich der grosse Jensen besonders gut für eine flüssig-schnelle Fahrweise ohne Kraftaufwand. Besonders beim Interceptor schätzt man die hervorragende Geräuschkämpfung. Der weiche und drehmomentstarke V8-Motor sorgt in allen Bereichen für enorme Durchzugskraft und verleiht dem Wagen eine Spitze von etwa 220 bis 230 km/h. Als hervorragend erwies sich der Torqueflite-Getriebeautomat.

Das Fahrwerk ist eher auf Federungskomfort als auf optimales Handling ausgerichtet. Das Schluckvermögen der Federung ist gut und die Aufbauabewegungen sind gering. Der Geradeauslauf stellt keine Probleme, auf der welligen Bahn von Silverstone stellten wir aber stellenweise Reaktionen der Zahnstangenlenkung fest; diese verlangt nur geringen Kraftaufwand und ist angenehm untersetzt. Ausgesprochen sportlicher Fahrstil liegt dem Interceptor nicht besonders. In Kurven

wechselt das Untersteuern beim vollen Einsetzen der Leistung schnell einmal in ein Uebersteuern, und es braucht allerhand Fingerspitzengefühl, um dieses schwere Fahrzeug wieder auf den richtigen Kurs zu bringen. Der hohen Leistung angepasst erwiesen sich die kräftigen Bremsen.

Der leistungsfähigere SP wartet mit noch imposanteren Fahrleistungen auf. Ein blosser Druck auf das Gaspedal genügt, und das schwere Fahrzeug entwickelt eine hervorragende Beschleunigung, die selbst oberhalb 160 km/h noch anhält. Waren auch bei diesem Wagen die Bremsen der Motorleistung gewachsen, so schien uns das Fahrwerk der doch deutlich höheren Kraft nicht mehr gewachsen. Schon aus diesem Grunde wendet sich der SP eher an den Kenner, während der weit ausgeglichener Interceptor eine breitere Käuferschicht anspricht.

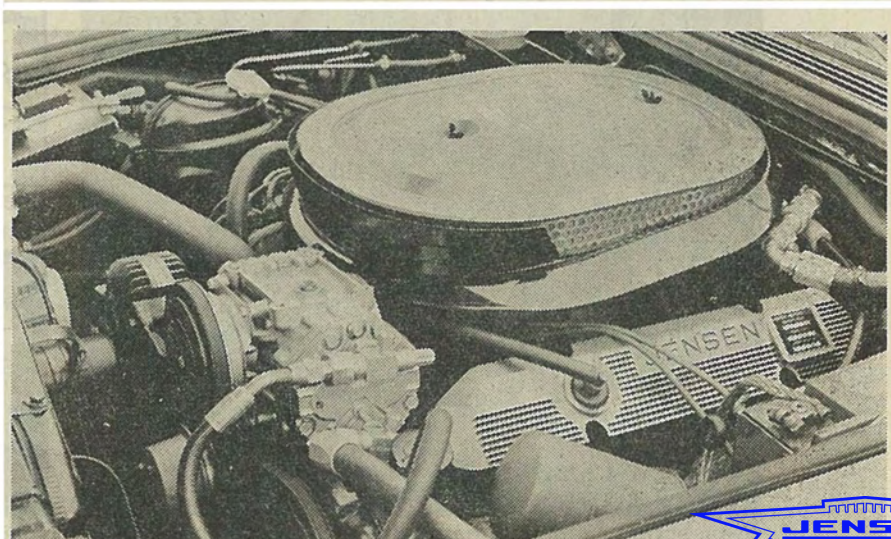
Die sehr sauber gefertigte Karosserie weist zahlreiche Komfortmerkmale auf und besitzt eine reichhaltige und gut ablesbare Instrumentierung. Das Echtleder-Interieur und interessante Details wie eine Türverriegelung und ein Stereotonband betonen die luxuriöse Note dieses nicht alltäglichen Fahrzeuges.

2. 11. 1972 Nr. 46 **AUTOMOBIL REVUE**

Am Sonntag vor der Eröffnung der Motor Show in Earls Court bot sich traditionsgemäss der nationalen und internationalen Presse die Gelegenheit, mit diversen englischen Wagen nähere Bekanntschaft zu schliessen. Die Versuchsfahrten erfolgten auf der bekannten Rundstrecke von Silverstone, wo man allerdings nur zwei Runden pro Fahrzeug absolvieren konnte. Aus diesem Grunde erheben die daraus entstandenen Fahreindrücke keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern spiegeln vielmehr markante Impressionen wieder, die wir am Lenkrad einiger interessanter Modelle notieren konnten. Die vorwiegend glatte Bahn von Silverstone erlaubte keine umfassende Beurteilung der Federungscharakteristik, ebenso liessen sich auf der stark befahrenen Strecke weder Brems- noch Handlingversuche absolvieren. Solche waren nur auf einem wenig geeigneten Spezialtrasse zugelassen. Einige der hier behandelten Wagen werden wir in einem späteren Zeitpunkt im Rahmen unserer Testserie ausführlich behandeln.



Jensen Interceptor III



7,2 Liter und 335 DIN-PS — Der riesige V8-Motor des Jensen SP besitzt drei Doppelvergaser und stammt von Chrysler; er verleiht dem Wagen trotz Getriebeautomat ein hervorragendes Anzugsvermögen.



Jensen Car Club of Switzerland