CLASSIC DRIVER

# Jensen Interceptor Prototype: Wie alles begann

**Lead**
Der Jensen Interceptor ist eine Ikone des britischen Automobildesigns und – ganz unter uns – einer der großen Redaktions-Lieblinge. Entsprechend ließen wir uns nicht lange bitten, den Prototypen von 1966 zu fahren.

"Sie mögen Jensen Interceptor?" fragt Anthony Bentley von Classic Autmobiles Worldwide Ltd. "Dann schauen Sie sich den an?" Der zweite Interceptor-Prototyp, der erste Serienwagen. Mit Vignale Karosserie.

Tatsächlich trägt Chassis JM/EXP115 immer noch das erste Kennzeichen: "HEA 1D", gelesen "Heald". Es datiert zurück auf den 15. September 1966. Das Fahrzeug hat authentische 84.000 Meilen auf dem Tacho. Man weiß, dass die Firma aus West Bromwich das Design für den Interceptor bei Carrozzeria Touring in Auftrag gab. Es sollte den CV8 ersetzen und diesmal mit einer kompletten Stahl-Karosserie vorfahren. Die ersten Fahrzeuge jedoch wurden von Vignale karossiert. Bemerkenswerte Tatsachen!

Als Jensen den ersten Interceptor auf Basis eine CV8 Chassis entwickelt hatte, sollte ein zweites Fahrzeug entstehen. Es handelte sich um eben dieses hellgraue Fahrzeug, welches als 2+2 Sitzer für die British Motor Show im Jahre 1966 präpariert wurde. Es wurde nicht nur in Italien fertig gestellt, sondern hatte auch noch den kleineren Motor, mit 6,3-Liter Hubraum, ein Chrysler V8. Geschaltet wird mit Torque-Flite-Dreigang-Automatik ohne "Park"-Raste. Um den V8 zu starten, sollte der Gangwahlhebel in "Neutral" geschaltet sein.

Stereo 8 Radiomobile
DEMIST

Das italienisch anmutende Cockpit gefällt. Feine Instrumentierung, schwarzes schlichtes Leder und planes glänzendes Holz in der Mittelkonsole und an den Türen. Das wirkt zeitlos, beinahe modern. Beachten Sie den Drehschalter für die Armstrong-"Selectaride"-Dämpfer an der Hinterachse. Ein Merkmal, das in jener Zeit einige Aston Martin und auch Bristol aufwiesen. Das Radiomobile 8-track ist typisch für die Epoche. Das hölzerne Lenkrad ist üppig dimensioniert - notwendig, da keine Servopumpe Unterstützung leistet.

Kaum war der Jensen zurück in Großbritannien, fand er seinen Weg in die Hände der Autotester. Zuvor wurde er mit der Zulassung HEA 1D registriert. Autocar maß eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in rund sieben Sekunden. Der Top-Speed wurde mit 215 km/h beziffert. Das Fahrzeug erschien in der Autosport vom 14. Oktober 1966 und in der Motor vom 4. Februar 1967.

·HEA ID·

Es war damals gängige Übung solche Fahrzeuge in Grund und Boden zu fahren. Dem Jensen sollte ein besseres Schicksal widerfahren. Ein gewisser Mr. Heald erwarb den Wagen nach 25.000 Meilen Fahrleistung und 12 Monaten Testeinsatz für 3.100 Pfund Sterling. Seitdem wurde der umfangreiche historische Dokumentensatz gepflegt und um viele Unterlagen ergänzt. Auch das grüne Bordbuch ist noch vorhanden. Genauso wie die Handelsrechnung der Jensen Motor Ltd. an den späteren Eigentümer und viele weitere wichtige Fahrzeugdokumente.

Anthony Bentley gibt zu, dass der Wagen nicht in einem Concours-Zustand ist. Dennoch scheint der Jensen beinahe alltagstauglich. Zuverlässig bringt er uns von Foto-Punkt zu Foto-Punkt. Das Schöne: der Interceptor wirkt sehr original. Wennschon nicht "Old Number One", dann immerhin "Old Number Two". Eine starke Wahl in der faszinierenden Jensen-Interceptor-Welt.

**Related Links**

Für weitere Informationen zu diesem seltenen Fahrzeug schauen Sie in den Classic Driver Markt.

Dieser Jensen Interceptor ist einer der ersten überhaupt gebauten. Weitere Jensen finden Sie ebenfalls im Classic Driver Markt.

*Fotos: Classic Driver*

**Galerie**

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

**Source URL:** https://www.classicdriver.com/de/article/autos/jensen-interceptor-prototype-wie-alles-begann
© Classic Driver. All rights reserved.