

CLASSIC DRIVER

Einzigartiger Jensen P66 - der Interceptor war sein Schicksal

Lead

Nicht selten werden hoffnungsvolle Entwürfe Opfer interner Grabenkämpfe. So auch der Prototyp Jensen-P66. Trotz V8-US-Power und italienisch angehauchtem Design wurde er von einem Alternativ-Entwurf mit Namen Abfangjäger vom Autohimmel geholt.....

Mit den besten Absichten



Wie der Jensen so unter einem bedeckten Himmel und vor typisch britischer Backstein-Kulisse posiert, fällt es schwer sich vorzustellen, dass solch ein gelungenes Design nicht das „Grüne Licht“ erhalten konnte. Der von Richard Jensen und dessen Chefingenieur/ Chefkarosseriebaumeister Eric Neale ab 1964 entwickelte P66 entstand mit der Absicht, für den im Auftrag von BMC montierten Austin Healey 3000 Ersatz zu finden und die Bänder im Fall eines fehlenden Anschlussvertrages weiter auszulasten. In der Annahme, dass der US-Markt auch nach Auslauf des Healey gute Absatzchancen für offene europäische Sportwagen eröffnen würde, sollte der P66 unter Beibehaltung des charismatischen Chrysler-V8 unterhalb des teureren und in nur geringen Stückzahlen gebauten Jensen C-V8 antreten. Mit einem im Vergleich zum C-V8 schmaleren und leichteren Gitterrahmen, einer an italienische Sportcoupés angelehnten Aluminium-Karosserie und unter der Modellbezeichnung „Interceptor“.

Kommunikations-Krise





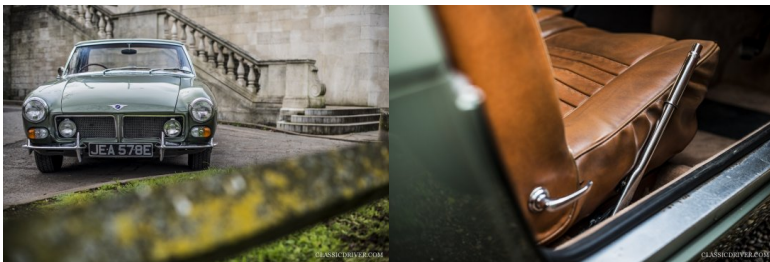
Neale entwarf zunächst ein (weißes) Cabrio, das unter der Bezeichnung „Interceptor“ die Besucher der Earls Court Motorshow von 1965 begeisterte. Eine gewinnende Kombination aus einem eleganten, auf leichtes Understatement setzenden Design und dem klassischen V8. Unklarheit unter den Messegästen herrschte nur darüber, welche Rolle das Modell innerhalb der Jensen-Palette übernehmen sollte. Viele hielten ihn für den Nachfolger des schweren C-V8 – und nicht des Austin-Healey 3000. Doch dazu passte nicht der eher niedrige Preis und das fehlende Dach. Trotzdem fielen die Kritiken überwiegend positiv aus, und so entschlossen sich Jensen und Neale, dem Cabrio noch ein Coupé folgen zu lassen. Doch im Hintergrund spinnen längst die Entscheider des neuen Mehrheitseigners Norcos Group ihre Fäden, mit ihrem eigenen Design- und Entwicklungsteam sowie eigenen Ideen....

V8-Power und italienische Designelemente



Die mit spitzem Bleistift rechnende Entscheider hielten einen C-V8-Nachfolger für wichtiger als einen Ersatz für den Healey (der dann erst 1972 in Form des Jensen-Healey kam). Zugleich empfanden sie Neales Entwurf als zu langweilig und drängten darauf, eine italienische Beautyfarm vom Format Touring, Ghia oder Vignale zu konsultieren. Wenn man das Auto 2017 auf den Straßen von Nord-London sieht, wirkt der Vorwurf der Langweiligkeit weit hergeholt. Im Gegenteil finden sich Elemente solcher All-time-Klassiker wie Ferrari 250 GT Pininfarina, Mercedes SL Pagode, Lamborghini 350 GT und sogar subtile, an den Lancia Fulvia Sport Zagato gemahnende Sicken. Auch etwas Maserati 3500 GT scheint durch. Alles untermalt vom satten Timbre des 6,3-Liter-V8, wird der Anblick des um die Ecke biegenden P66 zu einem zugleich elektrisierenden wie leicht irritierenden Erlebnis.

Das unrühmliche Ende



Zurück bei Jensen, begann das Management zunächst Neale und dann den P66 abzusägen. Chefsingenieur Richard Beattie beauftragte die Carozzeria Touring mit dem Entwurf eines neuen Oberklassecoupés, das in die Rolle des C-V8 schlüpfen sollte. Daraus entsprang dann 1966 der zunächst bei Vignale und dann bei Jensen selbst gebaute Interceptor, wie wir ihn heute kennen. Zugleich bedeutete dies aber auch das Aus für den P66. Nach 20 Jahren bei Jensen reichte Richard Neale daraufhin seine Kündigung ein, einen Monat später gefolgt von Richard und Alan Jensen, die ebenfalls das Unternehmen verließen. Nicht ohne zuvor die Zerstörung der beiden P66-Prototypen angeordnet zu haben....

Nur einer überlebte



Wundersamerweise entging zumindest das Coupé diesem unrühmlichen Ende. So ist dieser einzige Zeuge des gescheiterten P66-Programms heute ein Anblick zum Ergötzen, aber zugleich auch ein traurig stimmender Beleg dafür, was für Jensen möglich gewesen wäre. Alles an diesem Auto wirkt stimmig, von der Lackierung in California Sage Green bis zum Interieur, das mit seinen perfekt zum

Fahrer geneigten Smiths-Uhren und den taktilen Kippschaltern eine Klasse für sich darstellt. Ein elegant gekleideter Schurke, ein echtes britisches Muscle Car mit V8 und Viergang-Handschaltgetriebe vom Typ Chrysler 883 mit Rührwerk auf dem Mitteltunnel. Von seinem früheren Besitzer liebevoll restauriert und gepflegt, springt er sofort an und cruist in würdevoller Weise so lange dahin, bis Du das Gaspedal Richtung Bodenblech drückst und den V8-Sound aktivierst.

Es ist schwierig, in der Rückschau Entscheidungen aus der Vergangenheit zu bewerten. Doch die, die damals den P66 zugunsten des Interceptors verwarfen, haben sich um ein sehr spezielles Erlebnis gebracht.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/einzigartiger-jensen-p66-der-interceptor-war-sein-schicksal>
© Classic Driver. All rights reserved.