

TEST SPIEGEL

Daraus wird klar, daß der Besitzer eines M 530 A die Tatsache akzeptieren muß, daß es zahlreiche Autos — einschließlich braver Familienlimousinen — gibt, die ihm davonbeschleunigen können. Andererseits ist der Wagen in nahezu jeder Hinsicht so liebenswert, daß die meisten Leute ihm diese Schwäche bereitwillig vergeben werden.

Die herausragendsten Eigenschaften des M 530 A sind wahrscheinlich sein ausgezeichnet abgestimmtes, komfortables Fahrwerk und das sehr niedrige Niveau der von der Fahrbahn übertragenen Geräusche, vor allem bei Schlaglöchern. Gleichzeitig verfügt er über ein außerordentlich gutes Fahrverhalten und eine wunderbar reaktionsschnelle und genaue Lenkung. Eine gute Gewichtsverteilung (47 Prozent auf der Vorderachse und 53 Prozent auf der Hinterachse) ist ein Teil des Geheimnisses.

Trotz seinen etwas enttäuschenden Fahrleistungen ist der M 530 A ein erstrebenswertes Auto. Er verbindet erfolgreich die Kultiviertheit einer qualitativ hochstehenden Limousine mit dem Sport-Appeal und den Fahreigenschaften eines erstklassigen Sportwagens.

13. 3. 1969

Schweiz

AUTOMOBIL REVUE

Jensen Interceptor

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 teurer und noch schnellerer Vollblutsporthwagen vergleichen läßt. Auch bei vollem Beschleunigen gibt der Motor seine riesige Leistung leise und ohne viel Aufhebens ab . . . Er beschleunigt in bloßen 7,2 Sekunden in der Stellung Drive 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.

Das Kurvenverhalten hängt weitgehend von der Gaspedalstellung ab; es liegt im Bereich zwischen Neutral und Übersteuern 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. Führt 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. Führt 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.

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

7. 8. 1969

Test-Bilanz 1970

Jensen Interceptor Viel Geld

Mit 65 000 Mark muß dieses Auto nicht gerade niedrig bezahlt werden. Die Frage, ob dafür Entsprechendes geboten wird, läßt sich nicht ohne Einschränkung mit Ja beantworten. Der Jensen ist zweifellos ein Auto von exklusivem Ruf, und dank seinem kraftvollen Chrysler-Motor vermag er auch exzeptionelle Leistungen zu bieten: 0—100 km/h 8,6 s, Höchstgeschwindigkeit 233,7 km/h. Daß er so schnell ist, scheint nicht einmal das Werk zu erwarten, denn es verspricht nur 220. Als angenehm erwies sich der Fahrkomfort, während die Fahreigenschaften auf schlechter Straße und das Kurvenverhalten (starke Neigung zum Übersteuern) zu wünschen übrigließen. Die Karosserie zeichnete sich — bei durchschnittlicher Ausstattungsqualität — durch kräftige Windgeräusche aus.

Hubraum 6276 ccm, 325 SAE-PS bei 4600 U/min, Verbrauch 20 bis 30 Liter/100 km, Preis DM 62 500.—, Testbericht: Heft 22/1970.

auto motor und sport 25/1970