

Test

**Jensen Interceptor
Cabriolet**



Jensen Car Club of Switzerland



Eure Lordschaft

Englischer Luxus-Sportwagen der obersten Preisklasse.

Von Götz Leyrer

Schon der lederne Anhänger am Autoschlüssel, den der Jensen-Fahrer neben sich auf den Tisch legt, beweist, daß der Besitzer des Sportwagens mit dem rundlichen Bootsheck einen ausgeprägten Sinn für das Besondere hat. „Hand made Cars“ steht dort in goldenen Lettern – ein Attribut, das in der Zeit der Mas-

Rolls-Royce Corniche das letzte vier-sitzige der Welt – müssen noch 24 000 Mark mehr bezahlt werden.

Englischer Adel

Kein Auto für arme Leute also und auch keines für solche, die für ihr Geld



Fotos: Beilert

Serienmäßig: Automatik, Stereoradio und Klimaanlage.

senproduktion Seltenheitswert genießt und auch dem Ueingeweihten andeutet, daß es sich um ein exclusives und teures Automobil handeln muß. Bundespräsident Walter Scheel nennt den Jensen seinen „Traumwagen“.

Sehr teuer sind die Gefährte der 1936 gegründeten Firma Jensen tatsächlich – in dieser Hinsicht brauchen sie sich vor den anderen Vertretern der vierradrigen High Society nicht zu verstecken. Der Interceptor III kostet als Coupé 56 990 Mark, für das seit 1974 im Programm befindliche Cabriolet – es ist neben dem VW Cabrio und dem

den Glanz berühmter Markennamen einkaufen möchten. Denn wer sich zu den Autos aus West Bromwich/Stafordshire bekennt, muß englischem Understatement aufgeschlossen gegenüberstehen. Das springende Pferd Ferraris oder der Lamborghini-Kampfstier vermitteln nun einmal mehr Prestige als das geflügelte Wappen der außerhalb des United Kingdom fast unbekannteren Firma Jensen.

Das heißt freilich nicht, daß Passanten dem auf dicken Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen daherrollenden Cabriolet die ihm gebührende Aufmerksamkeit versagen würden. Es zieht die Blicke auf sich – schon allein wegen seiner imposanten Größe. Aus dem bloßen Hingucken wird ungläubi-

Unter der von Vignale entworfenen Karosserie des Jensen Interceptor verbirgt sich ein Stahlrohr-Rahmen.

ges Staunen, sobald der Fahrer kurz am Straßenrand anhält und einen Kippschalter betätigt, worauf sich das Stoffverdeck wie von Geisterhand bewegt aus seiner Verankerung löst und hinter den Rücksitzen in sich zusammenfällt.

Leider kann man es damit nicht genug sein lassen. Das Verdeck verschwindet nämlich nicht ganz, sondern muß umständlich mit einer Plane aus Kunststoff umhüllt werden, um den aus feinem Flanell bestehenden Dachhimmel, der bei geschlossenem Verdeck einen wohligen Coupé-Eindruck vermittelt, vor Staub und Schmutz zu schützen.

Abgesehen davon bleibt der Interceptor-Pilot weitgehend von Handarbeit verschont. Die Beifahrertür wird auf Wunsch elektrisch entriegelt, die Seitenscheiben verschwinden auf Knopfdruck in den Türen und selbst das Öffnen der Tankklappe übernehmen elektrische Hilfskräfte; außerdem gehören Klimaanlage und Stereoreadio zur Ausstattung. Für einen angenehmen Aufenthalt ist also gesorgt – ebenso wie für eine gediegene Atmosphäre im Innenraum. Hier ist alles zu finden, was gut und teuer ist: Beispielsweise der dicke Wilton-Teppich auf dem Fußboden oder die mit echtem Connolly-Leder (es bleibt ausschließlich den nobelsten englischen Autos vorbehalten) bezogenen Sitze, die nicht nur einen von Kennern geschätzten Duft ausströmen, sondern auch guten Sitzkomfort bieten.

Üppige Platzverhältnisse herrschen im Jensen trotz seiner Größe nicht. Der riesige Mittelunnel läßt nur schmale Sitznischen übrig, hinten ist der Knieerraum ziemlich knapp. Solche Kritik wird Anhängern britischer Auto-Aristokratie kleinlich erscheinen – für Leute, die viel Platz wollen, gibt es schließlich weit billigere Autos. Ein Jensen jedenfalls kann es sich leisten, in vielen Punkten weniger praxisgerecht zu sein als Großserienware, die gerade ein Zehntel seines Preises kostet. Zu diesen Punkten gehören die stattliche Zahl auf der Mittelkonsole verstreuter Kippschalter, die leicht verwechselt werden können sowie die vielen, stark spiegelnden Rundinstrumente, die aber mit ihren weißen Zah-

Arbeitsvorgang wird von Meistern ihres Fachs gründlich kontrolliert – manche von ihnen sind seit den Anfängen der Firma dabei. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Jensen ist sauber verarbeitet, auch wenn Kleinigkeiten wie klemmende Türschlösser beim Testwagen bewiesen, daß „Hand made“ nicht unbedingt auch fehlerlos bedeuten muß.

Amerikanische Pferde

Den Aufwand eigenen Motorenbaus hat sich Jensen noch nie geleistet. In früheren Zeiten wurden Triebwerke der Firmen Ford, Nash, Lincoln und Austin verwendet; heute ist es ein 7,2 Liter großer V8 von Chrysler aus Detroit in Amerika, der mit verrippten Leichtmetall-Ventildeckeln optisch aufbereitet wird. Die serienmäßige Dreigangautomatik, die sich durch fast ruckfreie Schaltvorgänge auszeichnet, stammt gleichfalls von Chrysler.

Das großvolumige Ami-Triebwerk, das seine Höchstleistung von 284 PS schon bei 4800 U/min aus dem Ärmel schüttelt und bei 3200 U/min ein maximales Drehmoment von beachtlichen 51,8 mkg erreicht, wird mit dem gewichtigen Jensen – mit zwei Personen bringt er rund zwei Tonnen auf die Waage – erwartungsgemäß gut fertig und demonstriert in eindrucksvoller Manier die Vorzüge großen Hubraums.

Im normalen Fahrbetrieb überschreitet die Drehzahlmesser-Nadel kaum

Vorzüge:

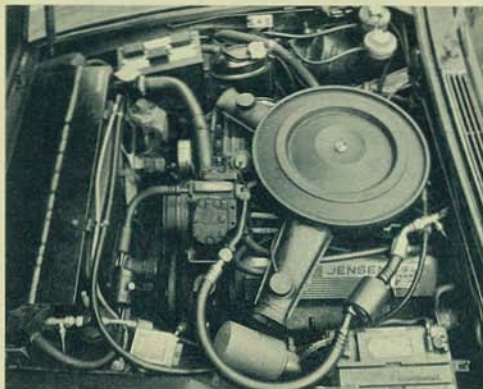
- Großvolumiger, laufruhiger V8-Motor
- Gute Fahrleistungen
- Reichhaltige Ausstattung

Nachteile:

- Hoher Benzolverbrauch
- Fahrverhalten nicht ganz befriedigend

len und Zeigern auf schwarzem Grund jeden erfreuen, der Sinn für englischen Ausstattungsstil hat. Kein Zweifel: So müssen Sportwagen aus Britannien aussehen.

Besonders stolz ist man bei Jensen auf den Aufwand, mit dem jedes einzelne Auto von Hand zusammengebaut wird. Die Herstellung eines Interceptor dauert zehn Wochen, und jeder



Stark und leise: 7,2 Liter-Chrysler-V8



Leder von Connolly, Teppiche von Wilton: Jensen-Interieur

jemals 3500 U/min, wobei der V8 seine Anwesenheit lediglich durch ein gedämpftes Brabbeln dokumentiert. Wird Vollgas gegeben, schaltet die Automatik erst bei rund 4500 U/min – also noch unterhalb der Nenndrehzahl – in den nächsthöheren Gang. Sie durch Festhalten der unteren Fahrstufen daran zu hindern, ist vollkommen überflüssig, denn die Beschleunigung ist ohnehin so gut, daß in jeder Situation genügend Reserven zur Verfügung stehen. Der flüsternde Riese aus Detroit wuchtet das englische Schwergewicht in nur 8,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h.

Die souveräne Leistungsentfaltung, die der Fahrer durch einfaches Niederdrücken des Gaspedals mobilisiert, ist dafür verantwortlich, daß das Fahren im Jensen von beispielhafter Mühelosigkeit geprägt wird. Kein Wunder, daß auch die Tankstellenbesitzer

daran ihren Spaß haben: Gut 28 Liter/100 km läßt sich der aus zwei dicken Auspuffrohren blasende Achtzylinder allemal schmecken, und wenn, was ziemlich häufig notwendig ist, eine Zapfsäule angesteuert wird, gluckern regelmäßig über 80 Liter in den Tank.

Schnelles Fahren treibt den Verbrauch noch weiter in die Höhe, doch ist man nicht versucht, eine sportliche Gangart an den Tag zu legen. Das im Kurvengrenzbereich plötzlich einsetzende Übersteuern bewirkt, daß der Fahrer schnell wieder die Finger von solchen Versuchen läßt, denn die erforderlichen Lenkorrekturen machen wegen der extrem leichtgängigen und dabei indifferenten Servolenkung einige Mühe.

Die weiche Abstimmung von Federung und Dämpfung begünstigt ebenfalls eine zügige, aber nicht ausgesprochen forcierte Fahrweise. Sie beschert dem

Interceptor ein zufriedenstellendes Komfortverhalten: Trotz starrer, an Blattfedern aufgehängter Hinterachse machen sich Bodenwellen nur selten in Form harter Stöße bemerkbar – hier spielt natürlich auch das hohe Gewicht eine Rolle.

Auch die teuersten Autos haben also ihre Mängel, das zeigte der Interceptor III wieder einmal in aller Deutlichkeit. Allerdings kann man gerade bei ihm über manches hinwegsehen, denn gewisse Unzulänglichkeiten schmälern nicht den Eindruck einer automobilen Persönlichkeit, die mit profaner Großserienware sowenig gemein hat wie Blue jeans mit einer Kreation von Dior. Wie diese bleibt der Jensen Interceptor wenigen Menschen vorbehalten – die übrigen können sich darüber freuen, daß solche Autos auch heute noch gebaut werden.



Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor 90°, Bohrung x Hub 110 x 95 mm, Hubraum 7212 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,2:1, Leistung 284 PS bei 4800 U/min, spezifische Leistung 39,4 PS/Liter, maximales Drehmoment 51,8 mkg bei 3200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4800 U/min) 15,2 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb über Kette, über hydraulische Stößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit 2 thermostatisch gesteuerten Ventilatoren, Kühlsystem-Inhalt 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölwanne Motor 4,75 Liter, 1 Carter-Fallstrom-Vierfachvergaser, mechanische Benzinpumpe, 90 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 67 Ah, Lichtmaschine 720 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulischer Drehmomentwandler, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler 2,2fach, automatisches Dreigang-Planetengetriebe, Sperrdifferential, Übersetzungen: I. 2,45, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,2, Achsantrieb 2,88.

FAHRWERK

Rohrrahmen, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern, Panhardstab, vorn und hinten Stabilisatoren und hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit Ser-

vo-Unterstützung, hydraulisches Zweikreis-Bremsystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten belüftete Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 7 J x 15, Gürtelreifen Dunlop Formula 70 205/70 VR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2670 mm, Spur 1440/1450 mm, Außenmaße 4775 x 1754 x 1350 mm, Innenbreite vorn 1420 mm, hinten 1080 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 830 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 0–120 mm, Wendekreis links und rechts 11,8 m, 3,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1850 kg (davon Vorderachse 940 kg, Hinterachse 910 kg, Gewichtsverteilung 50,8:49,2), zulässiges Gesamtgewicht 2170 kg, Zuladung 320 kg, Personenindexzahl 3,8, Leistungsgewicht vollgetankt 6,5 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 7,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 210,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)
0–40 km/h 2,2 s
0–60 km/h 3,7 s
0–80 km/h 5,7 s
0–100 km/h 8,1 s
0–120 km/h 11,2 s
0–140 km/h 15,4 s
0–160 km/h 20,6 s
0–180 km/h 27,9 s
1 km mit stehendem Start . . . 29,2 s

VERBRAUCH

Normalbenzin
Testverbrauch 28,5 L/100 km

RICHTPREIS

Cabriolet, 2türlich DM 79 900,—
Hersteller: Jensen Motors Ltd., Kelvin Way, West Bromwich, Staffordshire, England.

Importeur: Autohaus Strache, 6200 Wiesbaden, Mainzner Straße 174.

