



Götterdämmerung

Jensen und das Leben danach: die Wiedergeburt des Interceptor.



Jensen? Ist das nun ein schwedischer Politiker oder ein dänischer Regisseur oder vielleicht doch nur Dosenwurst? Alles falsch. Jensen, das war der Traum des Ex-Bundespräsidenten Walter Scheel, etwas Handgemachtes, Starkes und vor allem diskret. Vornehmes, ein Automobil ganz nach dem Geschmack der Herrenfahrer alter Schule.

Jensen-Anhänger zählen zu jener vom Aussterben bedrohten Spezies, die ihr Auto als Gegenstand persönlichen Besitzstolz betrachten und dabei möglichst unauffällig bleiben möchten. Etwas, was alle Sekunden vom Fließband purzelt, kommt dafür nicht in Frage. Ferrari oder Lamborghini, zuständig für fahrendes Theater und Publikumsattraktionen, naturgemäß ebenfalls nicht. In solchen Fällen half Jensen. Die kleine englische Firma lieferte unter dem Namen Interceptor große Coupés und Cabriolets – außerordentlich teuer, äußerst exklusiv, unvergleichlich diskret und vor allem garantiert handmade.

An dieser Stelle ist eine Erklärung zum bislang dominierenden Imperfekt angebracht. 1976 mußte bei Jensen eingepackt werden. Der Grund: Zum Jensen Interceptor kam 1973 der Jensen Healey – ein relativ preiswerter, auf große Stückzahlen ausgelegter sportlicher Zweisitzer, genau das Falsche also im Hinblick auf die bei Jensen bis dato geltenden Identität. Der Übergang vom handmade zum Band-made brachte dem immerhin schon seit 1934 Stück für Stück arbeitenden Unternehmen in West Bromwich bei Birmingham den Ruin.

Doch nicht vieles, was mit britischen Autos zu tun hat, ist bekanntlich von Bestand, nicht einmal eine Pleite. Ein Jensen-

Stand auf der letzten britischen Automobil-Ausstellung löste deshalb keinerlei Überraschung oder gar Sensationsstimmung aus. Die Tatsache, daß sich 50 Mann aus dem alten Jensen-Stamm von zuletzt 1000 zu einem erneuten Anlauf aufrafften, registrierte die britische Öffentlichkeit erfreut, aber gelassen, was sie durch Bemerkungen wie „why not?“ oder „good sport“ auszudrücken pflegt.

treuung der Jensen-Gemeinde, materiell ebenso wie rein seelsorgerisch – eine Arbeit, der sich Orfort und seine Jensen-Veteranen schon seit dem Untergang vor zehn Jahren aufopfern. „Zunächst bauten wir nur Ersatz- und Karosserieteile nach, dann kam das Chassis, und irgendwann fragten uns alte Stammkunden nach ganzen Autos“, erinnert sich die Geschäftsleitung. Ein Blick in die geräumige Servicehalle zeigt,

In der Serie wird unterdessen auf kleinerer Flamme gekocht. Hubräume über sechs Liter, einst im Interceptor eine Selbstverständlichkeit, sind in den Chrysler-Regalen heute nicht mehr zu finden. Statt zuletzt 7,2 Liter müssen jetzt 5,9 Liter reichen. Das hört sich schlimmer an, als es unter Abwägung aller damit einhergehender Umstände wirklich ist. Weil die 5,9 Liter-Maschinen in kleineren Blöcken gegossen



Ten years after: Der neue Interceptor gleicht seinem Vorgänger von 1976 aufs Haar

Im übrigen ist alles wie früher, nur mehr davon. Gebaut wird der Interceptor als Coupé und Convertible, im Aussehen unverändert, aber noch teurer, noch handgemachter und vor allem noch exklusiver. Die Produktionsplanung sieht einen Ausstoß von zwölf Einheiten pro Jahr vor. Seit dem erneuten Serienanlauf des Interceptor im vergangenen Jahr konnten bereits sechs Exemplare fertiggestellt werden. Lohnt sich das? „Possibly“, meint Firmenchef Ian Orfort und präzisiert: „Früher oder später.“

Schließlich steht die Firma vorwiegend auf einem anderen Bein. Haupterwerb ist die Be-

daß man sich selbst um die Seitensprünge der Kundschaft bemüht – vorausgesetzt, sie verfügt über das richtige Geblüt. Kennzeichen: ein Großkolben-Achtzylinder von Chrysler/USA, klassischer Lebensnerv des Interceptor. Konkurrierende Bristol, powered by Chrysler, werden deshalb ebenso angefaßt wie ein alter Facel Vega, der sich vom Kontinent auf das Jensen-Gelände retten konnte. Selbst vulgäres Yankee-Doodle ist nicht tabu. Ein grobschlächter Dodge Charger, zum 700 PS starken V8-Monster aufgerüstet, entpuppt sich als Direktionswagen des bei Dragster-Rennen Erholung suchenden Orfort.

werden als ihre Vorgänger, wiegen sie spürbar weniger. Die Vorteile: ein Jensen mit nahezu ausgewogener Gewichtsverteilung zwischen vorne und hinten, weniger Verbrauch und mehr Luft unter der langen Motorhaube, was einem zu Hitze-wallungen neigenden US-V8 nur entgegenkommt. Aus Leistungsdiskussionen hält man sich heute bei Jensen heraus. Die Werksangabe: Ein bißchen weniger bei etwa unveränderter Nenndrehzahl. Zum Vergleich die entsprechenden Werte des alten Interceptor: 284 bis 350 PS bei 4000 bis 4400/min.

auto motor und sport hatte jetzt die Gelegenheit, eigene Erin-

nerungen an Jensen wieder aufzufrischen. Zur Probefahrt konnte die Nummer eins der neuen Jensen-Reihe Interceptor S4 auf die Räder gestellt werden. Es handelt sich um ein Coupé, äußerlich eineiger Zwilling seines zehn Jahre älteren Vorgängers Interceptor III. Die herrschaftliche Form mit dem charakteristischen glasüberkuppelten Rundheck zeichnete einst der italienische Freelance-Designer Vignale, der damit einen seiner besten Würfe landete. Drinnen entdeckt der Kenner dann Modellpflege. Das einst lederbezogene Armaturenbrett erhielt eine hochglanzpolierte Wurzelholzfassade und wurde neu geordnet. Kleine, aus Großserien eingekaufte Details wie Türgriffe stammen heute aus anderen Quellen.

Die Sitze kommen von Recaro aus Deutschland – unbezogen selbstverständlich. Denn natürlich kann auch der neue Jensen den Unterschied zwischen gewöhnlichem Leder und englischem Leder demonstrieren. Um ihn zu bemerken, muß man sich nicht draufsetzen, man riecht ihn schon. Für einen einzigen Jensen-Innenraum muß Connolly Bros. in London sieben Kuhhäute zu Leder der Güteklasse eins verarbeiten. Das sichert in der drüben gerne nach Kuhhäuten gestaffelten Ausstattungs-Hitliste eine gute Platzierung. Es stehen vier Sitzplätze zur Verfügung, was vor allem dem Cabriolet einen besonderen Status verleiht. Zusammen mit dem Aston Martin Volante und dem Rolls-Royce Corniche beziehungsweise Bentley Continental zählt der Jensen Interceptor innerhalb seiner höchst exklusiven Klasse zur noch exklusiveren Riege der offenen Viersitzer.

In Fahrt bietet der Interceptor typisch amerikanischen Antriebskomfort, kombiniert mit anglophilem Fahrverhalten. Der eine Nummer kleinere V8 brabbelt unüberhörbar, aber freundlich vor sich hin und lie-

fert – quasi nebenbei – nachdrücklichen Schub. Die unauffällige Übertragung der Kraft nach hinten übernimmt eine Dreigang-Automatik von Chrysler namens Torqueflite – ein Oldtimer unter den Automatikgetrieben, der im Zusammenspiel mit reichlich Hubraum noch immer überzeugen kann.

Dabei hat die Kraftentfaltung überhaupt nichts Atemberaubendes an sich. Das verhindert vor allem das enorme Eigengewicht der Jensen-Karosserie (Gesamtwicht des Interceptor: etwa 1,7 Tonnen). Ein klassischer Rohrahmen, steif aber schwer, kümmert sich um die einwirkenden Kräfte. Die äußere Blechhülle dient vorwiegend der Verkleidung und Verzierung, weniger der Aero-



Unter dem Leder steckt Rohstoff von Recaro aus Deutschland



66 Prozent der bisherigen S4-Produktion von sechs Exemplaren sind Cabrios

Gearbeitet wird Stück für Stück, wobei für die größten Brocken – V8-Maschinen mit 5,9 Liter Hubraum – Chrysler in den USA zuständig ist. Auch Aufträge aus Europa werden wieder bearbeitet



dynamik, die bei einem Jensen nach wie vor nichts zu suchen hat. Immerhin verspricht der Hersteller sich und den Kunden eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h, was in der Regel offenbar genügt.

Old fashioned wie der Karosseriebau präsentiert sich auch das Fahrwerk. Die Hinterräder verbindet eine massive Starrachse, abgedefert von ebenso massiv wirkenden Blattfedern. Immerhin: Die Bremsanlage mit vier innenbelüfteten Schei-

entwicklung. Hinter der Stellwand der Entwicklungsecke entdeckten die neugierigen Augen von auto motor und sport zwei Querlenker, deren künftige Anlenkpunkte im Jensen-Heck allerdings erst noch gefunden werden müssen. Fest steht, daß die Tage der Starrachse auch bei Jensen gezählt sind. Auch eine stilistische Aufwertung steht bevor. Eine Rohkarosserie mit geglätteter Frontpartie zeigte dem Beobachter, daß man sich auch in dieser Beziehung auf dem richtigen Weg



Modellpflege am Armaturenbrett: mehr Holz, neues Layout



Coupé wie Cabrio verdienen die Bezeichnung Viersitzer

ben und die feinnervig operierende, servounterstützte Zahnstangenlenkung wirken keineswegs antiquiert. Anders die Komfortqualitäten: Mitunter kräftig aufstoßende Erschütterungen erinnern an den harten, aber letztlich aussichtslosen Kampf der hinteren Koni-Stoßdämpfer mit den ungefederten Massen.

Doch dabei soll es nicht bleiben, denn schon denken führende Köpfe des Unternehmens an sinnvolle konstruktive Weiter-

befindet. Außerdem wird eine Erweiterung der Modellpalette in Erwägung gezogen. Ein Stufenheck-Coupé soll künftig bei Bedarf das im Bereich zwischen 45 000 und 50 000 Pfund Sterling angesiedelte Angebot nach unten abrunden.

Schließlich läßt man auch das Thema Benzinverbrauch nicht außer acht. Jensen-Text: „Der Interceptor macht mehr aus einer Gallone, als Sie erwarten. Und wir meinen nicht nur Meilen.“ W.K.

Pentosin - Stop and Drive- Sicherheit



Jensen Car Club of Switzerland

Sicherheit mit Pentosin Super DOT4, der Hochleistungs-Bremsflüssigkeit, mit dem verminderten Siedepunktabfall - für sportliche Fahrer -, und dem Spitzen-Motorenoel Pento Turbo HD 15W-40 - sporterprobt. Garantiert hohen Verschleißschutz, sicheren Kaltstart, sauberen Motor, geringen Ölverbrauch und hohe Scherstabilität. Zwei Spitzenprodukte der Deutsche Pentosin Werke GmbH, seit nahezu 60 Jahren Spezialist für Motorenoel, Bremsflüssigkeiten, Kfz-Hydraulikflüssigkeiten sowie Frostschutzmittel. Pentosin Qualitätsprodukte in über 40 Ländern der Erde.



HAUPTVERWALTUNG: DEUTSCHE PENTOSIN-WERKE GMBH
INDUSTRIESTRASSE 39-43 · 2000 WEDDEL/HAMBURG