

Altes Haus

Test Jensen Interceptor S4

In winzigen Stückzahlen produziertes englisches Coupé mit amerikanischem V8-Motor.

Wer baute das erste Serienauto mit permanentem Vierradantrieb? Falsch, es war keine deutsche Firma mit vier Buchstaben. Es war die britische Manufaktur Jensen in West Bromwich bei Birmingham. Und wer setzte als erster ein Antiblockiersystem ein? Auch Jensen, das unbekannte Wesen. Eine ganz fortschrittliche Firma also, wenn auch mit dem im ehemaligen Jensen FF verwirklichten technischen Höhenflügen kein Geschäft zu machen war. Das Überleben sicherte allein der durch und durch konventionelle Interceptor, der bereits 1966 vorgestellt wurde. Aber auch nicht allzu lange: 1976 ging die Firma pleite, und noch nicht einmal damit vermochte sie gebührendes Aufsehen zu erregen.

Jetzt gibt es den Interceptor wieder. 50 ehemalige Jensen-Werker, ein Jahrzehnt lang

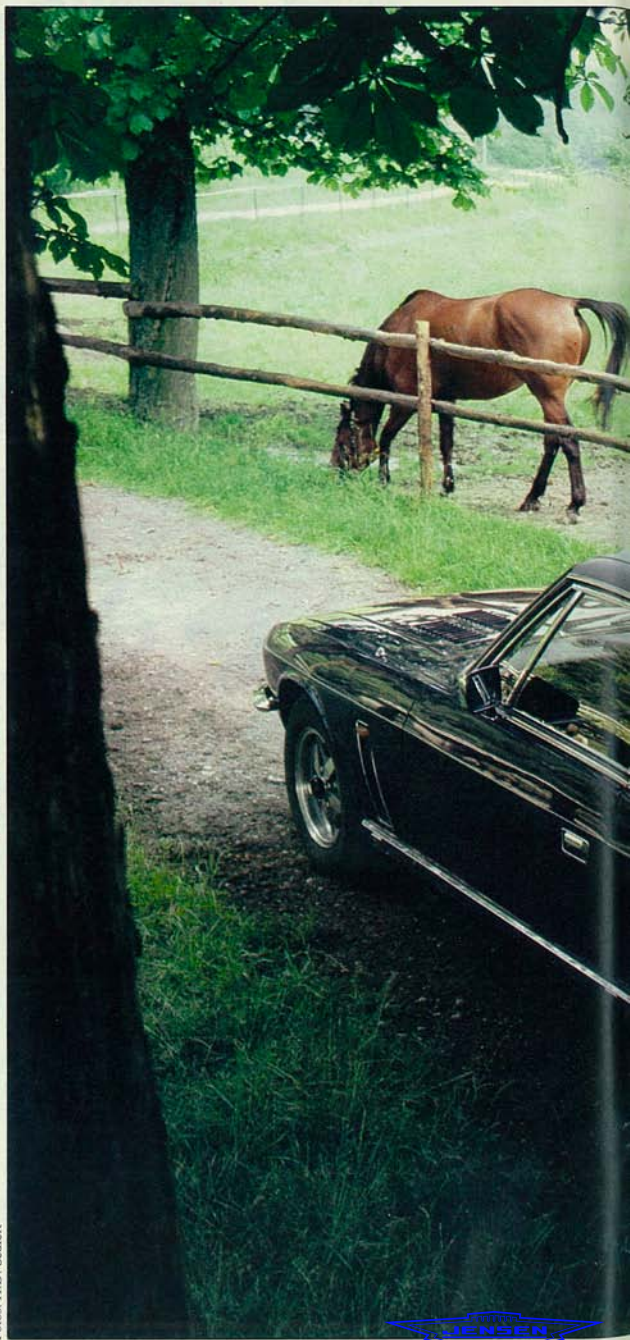


Serie 4: Ein kleines Schild im Kühlergrill weist auf die Neuauflage des britischen Jensen hin

beschäftigt mit der Betreuung alter Jensen-Kunden, basteln pro Monat ein Exemplar; die Zusatzbezeichnung S4 deutet an, daß es sich um eine Neuauflage handelt.

Ein wahrhaftiger Oldie mithin, denn ansonsten hat sich am Jensen, der als Coupé und als Cabriolet produziert wird, kaum etwas geändert. Die einst von Vignale entworfene Karosserie mit dem charakteristischen Bootsheck ist die gleiche wie in den Sechzigern, die Konzeption mit Rohrrahmen, amerikanischem Achtzylinder und blattfederter hinterer Starrachse ist nur um nochmals 20 Jahre altmodischer geworden.

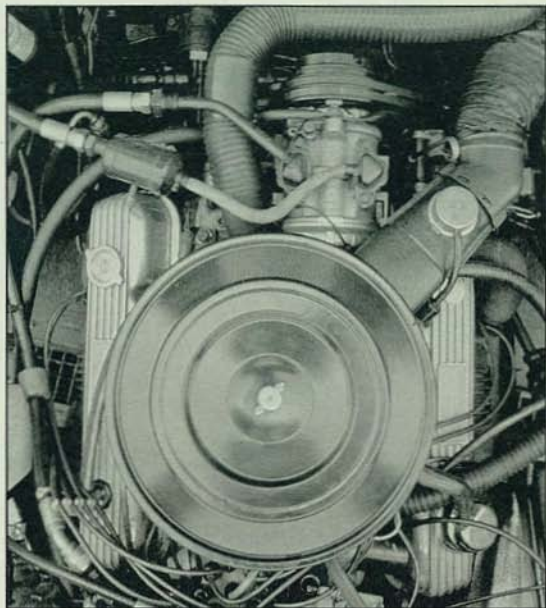
Als Zeichen der Neuzeit bleibt so nur der geschrumpfte Hubraum. An die Stelle des einst verwendeten 7,2 Liter-Riesen der amerikanischen Firma Chrysler trat ein ebenfalls von Chrysler stammender 5,9 Liter-V8. Und im Innenraum gibt es Recaro-Sitze, deren duftender Connolly-Bezug



Fotos: H.D. Seufert







Test Jensen

nichts daran ändert, daß sie zu dem fashionablen Vehikel so wenig passen wie ein Jogging-Anzug zu einem englischen Schloßgeist.

Über 180 000 Mark kostet diese Antiquität, und dafür machen noch nicht einmal die auf dem Bar-Tresen abgelegten Wagenschlüssel etwas her. Menschen, die zwecks Understatement den Pelz nach innen tragen, werden das ebenso schätzen wie die altenglische Atmosphäre im Innenraum, die Lichtjahre vom modernen Plastiklook entfernt ist und von Leder und poliertem Wurzelholz geprägt wird. Das sieht wertvoll aus und ist es auch – allein die Verarbeitung beweist, daß british craftsmanship es nicht unbedingt mit einem seelenlosen Industrieroboter auf-

nehmen kann. Immerhin, der handgedenkelte Aufbau wirkt steif und solide; mit kleinen Nachlässigkeiten hat man sich gerade in der upper class eben abzufinden.

Schon von den Abmessungen her ist der Jensen ein eindrucksvoller Bolide. Er ist so lang wie ein Ford Scorpio, aber noch breiter und natürlich auch niedriger. Aber weil bei seinem Entwurf ökonomische Raumausschüttung wohl an letzter Stelle stand, ist er doch am besten als Zweisitzer zu gebrauchen. Die hinteren Sitzschalen machen sich wegen des knappen Knieriums nur in Notfällen nützlich; vorn dagegen sitzt man bequem in gemütlichen Sitznischen, die in der Mitte durch einen mächtigen Tunnel getrennt werden.

Darunter verbirgt sich eine von Chrysler stammende Automatik namens Torqueflite – mit mechanischem Getriebe gibt es den Jensen grundsätzlich nicht. Torqueflite ist eine recht anti-

Im Cockpit gibt sich der Jensen mit Wurzelholz furniert und teurem Leder betont britisch. Den Antrieb besorgt ein Aggregat aus den ehemaligen Kolonien: ein 5,9 Liter großer Achtzylinder von Chrysler in Detroit, der optisch mit gerippten Leichtmetall-Ventildeckeln aufbereitet wird

quierte Kraftübertragung aus den sechziger Jahren, völlig frei von so neumodischen Dingen wie beispielsweise einer Wandlerkupplung oder gar einem elektronischen Management. So etwas funktioniert gut in Verbindung mit einem drehmomentstarken Achtzylinder, und an Kraft aus dem Keller fehlt es dem US-V8 unter der mit zahlreichen Luftschlitten verzierten Haube ja nun wirklich nicht. Schon bei 1600/min stemmt das aus der Familie der small blocks entsprungene Aggregat sein maximales Drehmoment von 366 Nm auf die Kurbelwelle, für die Höchstleistung von 240 PS (178 kW) genügen ihm 3500/min.

Die daraus resultierenden Fahrleistungen klingen zwar nicht gerade vielversprechend,

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°) vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle (Kettenantrieb), Ventile über Stößel, Stößelstangen, Kipphebel betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Leistung 178 kW (240 PS) bei 3500/min, spezifische Leistung 30,2 kW/l (40,7 PS/l). Hubraum 5896 cm³, Bohrung × Hub 101,6 × 90,9 mm. Verdichtungsverhältnis 8,5:1. Maximales Drehmoment 366 Nm bei 1600/min. Mittlere Kolbenangehwindigkeit bei Nenndrehzahl 10,6 m/s. Ölinhalt Motor 5,8 l, Kühlsysteminhalt 15,9 l. Batterie 12 V 68 Ah, Drehstromlichtmaschine 940 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradtrieb, Sperrdifferential, automatisches Dreiganggetriebe, Übersetzungen: I. 2,45, II. 1,45, III. 1,0, R. 2,21, Achsantrieb 3,07:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im III. Gang 40,7 km/h.

Fahrwerk

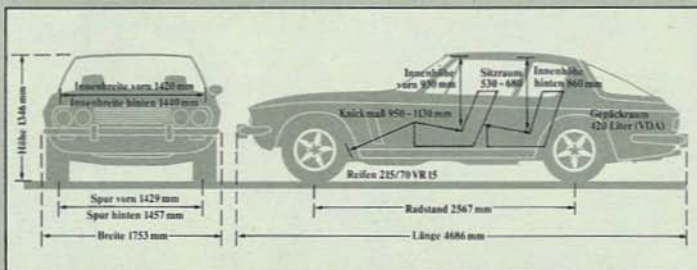
Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Panhardstab und Blattfedern, Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 17,1:1, 3% Lenkraddrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 6/1/2 J × 15, Reifengröße 215/70 VR 15.

Karosserie

Viersitziges Coupé mit zwei Türen und Heckklappe. Stahlblechkarosserie, Rohrrahmen.

Radstand 2567 mm, Spur vorn/hinten 1429/1457 mm, Außenmaße 4686 × 1753 × 1346 mm, Innenbreite vorn/hinten 1420/1440 mm, Innenhöhe vorn/hinten 930/860 mm, Sitztiefe vorn/hinten 510/490 mm, Knieknickmaß 950-1130 mm, Normknieknickmaß 120 mm, Sitzraum 530-680 mm, Wendekreis rechts/links 12,1/11,1 m, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen 420 l, Tankinhalt 91 l.

Leergewicht 1772 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 48,6/51,4%, zulässiges Gesamtgewicht 2063 kg, Zuladung 291 kg.



Test-Werte

0-100 km/h	10,9 s
0-120 km/h	15,7 s
0-140 km/h	20,7 s
0-160 km/h	27,1 s
0-180 km/h	35,7 s
400 m, steh. Start	17,6 s
1 km, steh. Start	31,8 s

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5150/min, III. Gang) 208 km/h

Beschleunigung

0-60 km/h	5,1 s
0-80 km/h	7,8 s

Tachometerabweichung

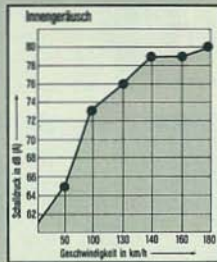
Anzeige	effektiv
50 km/h	51 km/h
100 km/h	103 km/h
130 km/h	135 km/h
160 km/h	167 km/h
180 km/h	190 km/h

Kilometerzählerabweichung +5%

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoff: 90 N92 Super

Verbrauchswerte im Test in l/100 km	
Minimalverbrauch	20,4
Maximalverbrauch	26,3
Testverbrauch	22,3



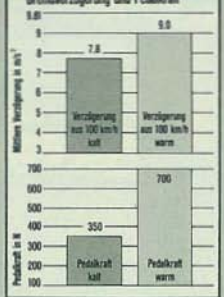
Innengeräusch

Bei 50 km/h	65 dB(A)
Bei 100 km/h	73 dB(A)
Bei 130 km/h	76 dB(A)
Bei 140 km/h	79 dB(A)
Bei 160 km/h	79 dB(A)
Bei 180 km/h	80 dB(A)

Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand	39 N
Lenkung bei Fahrt	28 N
Gaspedal	20 N

Bremsverzögerung und Pedalkraft



Ausstattung, Preise und Kosten

Grundpreis: DM 186 800,-

Serienausstattung:

- Außenspiegel links und rechts elektr. einstellbar
- Fensterheber elektr. betätigt
- Klimaanlage
- Lederausstattung
- Leichtmetallräder
- Lackierung nach Wunsch
- Servolenkung
- Stereo-Radio mit Cassetten-teil und vier Lautsprechern
- Vordersitze elektr. einstellbar und beheizbar
- Wärmedämmendes Glas

Zusausstattung: DM

- Dachhimmel aus Leder 5000,-
- Edelstahl-Auspuffanlage 3100,-
- Nardi-Lenkrad 1000,-

Steuer:

DM 21,60 pro 100 cm³ Hubraum DM 1274,-

Haftpflicht: (Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1571,-

Teilkasko:

(Typklasse 40, Regional-kategorie R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 1280,-

Vollkasko:

(Typklasse 40, Regional-kategorie R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 9622,-

wirken in der Praxis aber doch eindrucksvoll genug, weil sie mit niedrigsten Drehzahlen Hand in Hand gehen. Nur auf der Autobahn wird dem Motor mehr abverlangt. Weil es keine als Schongang ausgelegte vierte Fahrstufe gibt, dreht der Achtzylinder bei Höchstgeschwindigkeit über 5000/min, die Nadel des Drehzahlmessers nähert sich bedrohlich dem roten Bereich und mahnt zur Zurückhaltung. Ansonsten wirkt der V8 niemals angestrengt, obwohl er rund 1,8 Tonnen in Bewegung zu setzen hat. Er bollet freundlich im typischen Achtzylinder-Jargon durch seine beiden dicken Endrohre und sorgt für überdurchschnittlichen Antriebskomfort. ▷

Auch die Automatik trägt dazu bei: Sie schaltet weich und gelassen, hält sich am liebsten im obersten Gang auf und braucht schon reichlich Nachdruck mit dem Gaspedal, um sich beim Beschleunigen zum Herunterschalten überreden zu lassen.

Solche Antriebseinheiten haben jahrelang den Reiz amerikanischer Autos ausgemacht, als sich über den Benzinverbrauch noch keiner Gedanken machte. Wie beim Jensen, der sich als echter Gourmand profiliert: Die vergleichsweise hohen Verluste im Drehmomentwandler, spürbar durch das Hochdrehen des Motors, bevor fühlbare Beschleunigung einsetzt, fordern hier ebenso ihren Tribut wie der große Hubraum, der wohl noch nie ermittelte c_w -Wert der Karosserie und natürlich die schlechte Art der Gemischaufbereitung, für die nach alter Väter Sitte ein Vierfachvergaser zuständig ist. Die 91 Liter, die der Benzintank faßt, sind deshalb im günstigsten Fall erst nach 400 Kilometern verarbeitet, denn weniger als 20 L/100 km läßt sich der Achtzylinder nur bei ganz beachaulicher Fahrweise schmecken. Meist ist es deutlich mehr, etwa 27 L/100 km bei schneller Autobahnfahrt. Im Durchschnitt brauchte das britische Schwergewicht 22,3 L/100 km, womit es mit aller Deutlichkeit bestätigte, daß es im Prinzip noch aus einer Zeit stammt, in der das Wort Ölkrise noch nicht erfunden war.

In diesem Punkt zeigt sich der automobiler Fortschritt besonders deutlich, ansonsten beweist der Jensen, daß man auch mit einem so altdemokratischen Auto ganz gut leben kann. Eine Spitzenstellung in Fahreigenschaften und Fahrkomfort hat er zwar noch nie eingenommen – auch damals nicht, als blattgefederte Starrachsen bei exclusi-

Test-Stenogramm Jensen Interceptor S4

+++ = sehr gut, ++ = gut, O = durchschnittlich, - = ausreichend, -- = unbefriedigend

Karosserie: handgefertigte Karosserie mit guter Übersichtlichkeit. Befriedigende Funktionalität, mäßige Verarbeitung



Raumangebot: vorne ausreichend, knapper Knieraum im Fond, großer Kofferraum



Bedienung: leichtgängige Lenkung, übersichtliche Bedienungshebel, gut ablesbare Rundinstrumente



Motor: durchzugskräftiger Achtzylinder mit niedrigem Drehzahlniveau, gute Laufkultur



Getriebe: weich schaltende Dreigangautomatik, relativ starker Wandlerchlupf



Fahrlleistungen: mäßige Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit



Fahreigenschaften: guter Geradeauslauf, neutrales Fahrverhalten mit Übersteuerungstendenz im Grenzbereich



Fahrkomfort: ausreichender Federungskomfort, gute Klimatisierung, laute Windgeräusche



Ausstattung: komplette Serienausstattung (siehe Kasten auf Seite 79)



Wirtschaftlichkeit: sehr hoher Preis, hoher Verbrauch, voraussichtlich starker Wertverlust



Mängel am Testwagen: Türschlösser hakelig und schwergängig
Konkurrenten: Aston Martin V8, Ferrari 412, Mercedes 560 SEC, Jaguar XJ-S H.E.



Vorn herrscht ausreichend Platz im Jensen, hinten geht es eng zu, aber für kurze Strecken sind die Sitzschalen durchaus brauchbar. Die vorderen Sitze stammen von Recaro; Britannien steuert ihren Lederbezug bei

ven und teuren Automobilen noch nicht so ungewöhnlich waren wie heute. Aber wer, Raumlenkerachsen und spurkorrigierende Aufhängungen im Hinterkopf, vom Kutschenfahrwerk des Jensen ein Inferno erwartet, sieht sich angenehm enttäuscht. Er federt nämlich ganz ordentlich, wobei ihm natürlich sein hohes Gewicht zugute kommt. Nur auf

holprigen Straßen verliert die hintere Starrachse bisweilen die Contenance und neigt zum Trampeln, weil zur nachgiebig abgestimmten Federung auch noch eine offensichtlich zu weich gewählte Dämpferkerknung kommt.

Die macht sich auch in den Fahreigenschaften bemerkbar. Normalerweise läßt sich der Jensen problemlos fahren, fast neutral und keineswegs langsam in Kurven. Bodenwellen oder stark forcierte Fahrweise aber bringen ihn aus der Ruhe, er neigt dann dazu, recht unvermittelt mit dem Heck auszubrechen und ist nicht ganz leicht zu korrigieren, weil die sehr leichtgängige Servolenkung wenig Bodenkontakt vermittelt. Spätestens in diesem Fall wird dem Fahrer auch klar, daß es grundverkehrt wäre, im Interceptor einen Sportwagen zu sehen – dazu ist er viel zu behäbig und schwerfällig. Um mit ihm glücklich zu werden, braucht man die Gelassenheit eines Gentleman, dem es nichts ausmacht, daß jeder Golf GTI,

der noch nicht einmal ein Fünftel kostet, schneller unterwegs ist. Aber wie schrieb auto motor und sport schon 1970 über den damaligen Interceptor II: „In der Welt des Automobils ist für vieles Platz – auch für den Jensen.“ Daran hat sich so wenig geändert wie am Auto selbst.

Götz Leyrer