

Aus dem FF

Der Jensen Interceptor Formula Ferguson war 1966 der erste Sportwagen mit permanentem Allradantrieb.

Es wäre ein interessanter Vergleich geworden. Diesmal nicht zwischen verschiedenen Automobilen samt ihren Dachlasten, sondern zwischen den Zeiten, den späten sechziger Jahren und 1987 am Beispiel des Jensen Interceptor FF. Damals war er High Tech, heute ist er Old Furniture.

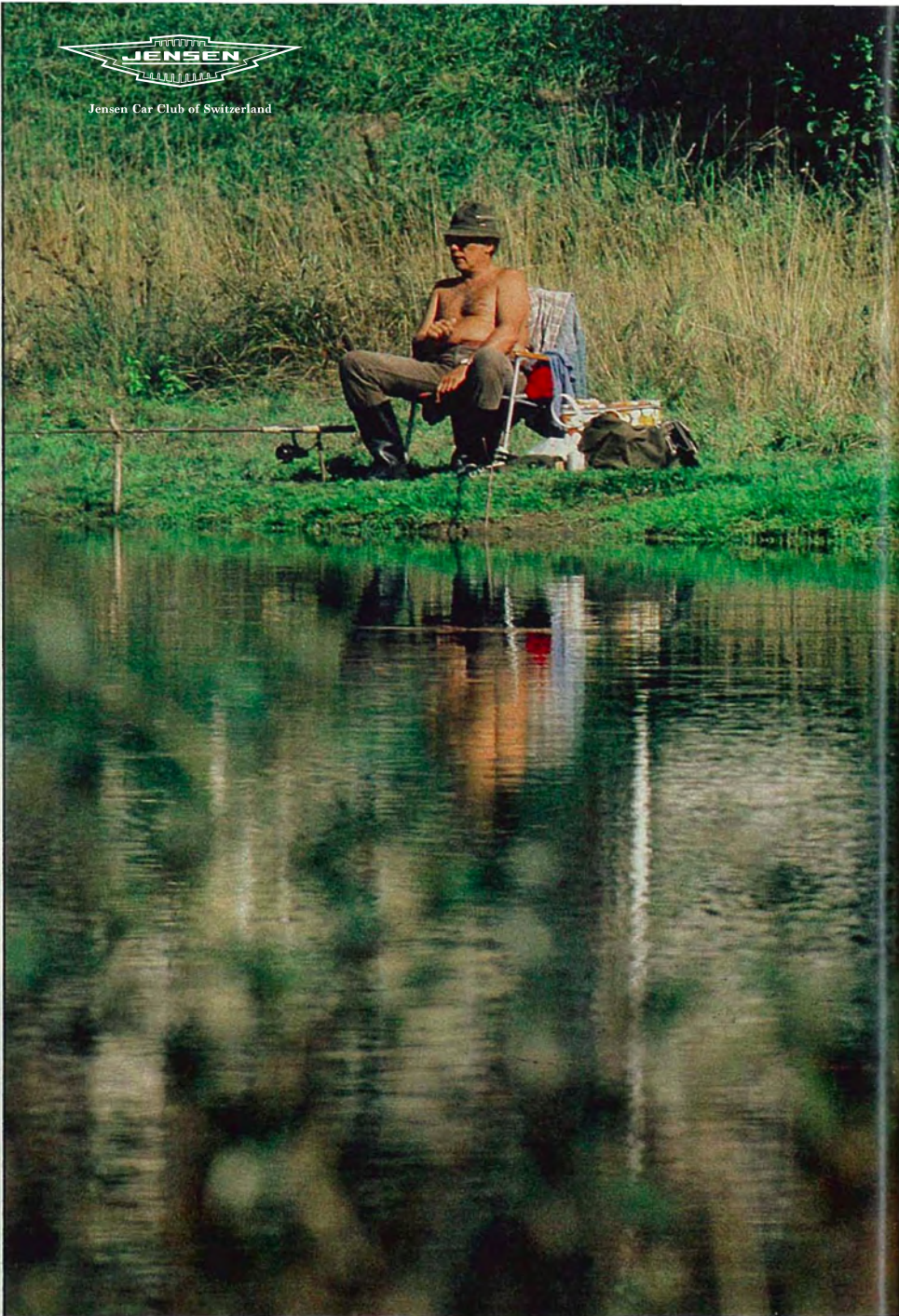
Aber der erste Kleinserien-Sportwagen mit permanentem Allradantrieb trat während seiner aktiven Laufbahn, 1966 bis 72, nie zum Modernen Fünfkampf bei auto motor und sport an. Der Ferguson-Vierradantrieb und das Maxaret-Antiblockiergerät wurden in einem Ford Mustang getestet (siehe Heft 8/1970), der Jensen Interceptor als Mark II mit Heckantrieb (Heft 22/1970).

Erst jetzt tauchte ein Jensen FF Mark I Baujahr 1968 in der Redaktion auf – wie ein Brief mit 20jähriger Verspätung. Aus den atemlosen Neuigkeiten von gestern ist Geschichte geworden. Etwas verzopfte Geschichte mit einer dünnen Staubschicht, denn der heutige technische Standard, die Selbstverständlichkeit von Torsen-Differentials, Visco-Kupplungen und ABS-Elektronik, hat den Blick zurück überheblich und herablassend gemacht.

Der Ferguson-Allradantrieb ist heute nicht viel mehr als ein Stück Schmiedehandwerk kurz nach der Erfindung des Rades. Ein Planeten-Verteilergetriebe leitet 37 Prozent des Kraftflusses zur Vorderachse, 63 Prozent zu den Hinterrädern. Ein Zentraldifferential gleicht die unterschiedlichen Raddrehzahlen vorne und hinten aus. Zwei Visco-Elemente machen es selbstsperrend. Dazu kommt noch ein kompletter Frontantrieb mit Differential und Gelenkwellen.

Das Maxaret-Antiblockiergerät von Dunlop arbeitet als ähnlich biederer Mechaniker mit mittlerer Reife in Schulphysik. Nach dem Trägheitsprinzip einer rotierenden Masse ermitteln Fühler an den Rädern einen Drehzahlunterschied zu einer

Fotos: Wilhelm





Jensen Car Club of Switzerland



Der optische Reiz der italienischen Jensen-Karosserie liegt in der Ästhetik des Understatements. Ein hubraumstarker V-Achtzylindermotor und ein Allradantrieb verlangen nach großen glatten Flächen

Schwungmasse. Knapp vor Erreichen der Blockiergrenze wird die Wirkung des Bremskraftverstärkers einfach umgedreht, ein Ventil verringert den Druck in den Bremsleitungen, bis das Rad wieder frei rollt. Dann wird die Bremskraft wieder bis in die Nähe des Blockierens aufgebaut. Diese ständige Pumpwirkung soll die Räder eben an der Blockiergrenze halten.

Das Prinzip an sich ist ja inzwischen unter anderem Namen ziemlich bekannt, auch die unerwünschten Nebenwirkungen vom Beipackzettel: starkes Pulsieren des Gaspedals, wie es damals hieß. Im Test über-



Jensen Interceptor FF

zeugte das Maxaret aber nur bei nasser Fahrbahn, auf trockener Fahrbahn wurde es vom Fading ausgebremst, auf Eis und Schnee war die Reibung zu gering, um das blockierende Rad rasch wieder ins Rollen zu bringen.

Das Maxaret-System kam aus dem Flugzeugbau, der Ferguson-Allradantrieb war ein komplizierteres Geländewagenkonzept, und irgendwie war das eine zu derb und das andere zu intellektuell für ein snobistisches, neureiches Coupé. Der Interceptor selbst war, unabhängig von Antriebs- und Bremssystem, so etwas wie ein internationaler Mischling, der sich aber selbst nie für irgendeine Herkunft entscheiden wollte

ein Bremssystem, dessen technische Reserven auch für altvordere Flugmaschinen wie Vickers Viscount, Constellation und Caravelle reichten, und eben diese große, als Sternwarte-Glaskuppel getarnte Heckklappe. Jäger und Sammler mußten zugreifen.

Dieser Jensen Interceptor FF Mk. I ist ein eher geistiges Schmuckstück aus dem Repertoire des deutschen Importeurs Cornelius Richter aus Riedenburg im Altmühltal. Naturbelassen, sicher nicht überrestauriert, Versicherungswert etwa 35 000 Mark, und Richter würde ihn nie verkaufen – außer bei einem guten Angebot.

Der Innenraum, abgewetzt wie die lebenslängliche Ledertasche eines alten Landarztes, riecht nach Follet & Williams,

und tatsächlich hießen die Vorbesitzer Charles Follet und Ames Williams von Williams Furniture.

Die Audi Quattro rauschen respektlos vorüber. Aber wie sollen sie diesem Denkmal der Allrad-Geschichte ihre Referenz erweisen, wenn selbst der Fahrer des Jensen wenig von der Traktionsstimmung der sechziger Jahre spürt. Die Zähne der diversen Planeten- und Sonnenräder verkeilen sich bloß in engeren Kurven und unter Last etwas heftiger ineinander, als es die Etikette vorschreibt, dann wird der An-

triebsstrang starr, und die Karosserie spannt sich vibrierend. Sonst ist von der Formula Ferguson wenig zu spüren, und als der Jensen wirklich auf eine nasse Wiese geführt wird, warnt Kunstmaler Richter: „Passen Sie auf, die Reifen sind schon etwas abgefahren.“

Nur die Porsche-Techniker von Professor Bott abwärts begrüßten den Jensen bei einem Kurzbesuch in Weissach wie einen alten Schulfreund aus der Fachrichtung Verteilergetriebe. Porsche hat sich damals einen Jensen FF besorgt und den Allradantrieb ausführlich, sagen



Technische Daten

Jensen Interceptor I FF

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor (90°) vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Ventile über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigt. Leistung 239 kW (325 PS) bei 4690/min, Hubraum 6276 cm³, Bohrung × Hub 102,0 × 86,0 mm. Verdichtungsverhältnis 8,5 : 1. Maximales Drehmoment 576 Nm bei 2800/min.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Zentraldifferential mit Momentenverteilung 37/63%, Viscosperre, automatisches Dreiganggetriebe.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfe-

dern, hinten Starrachse mit Panhardstab und Blattfedern. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten. Felgenreife 6 J × 15, Reifengröße 205 VR 15.

Karosserie

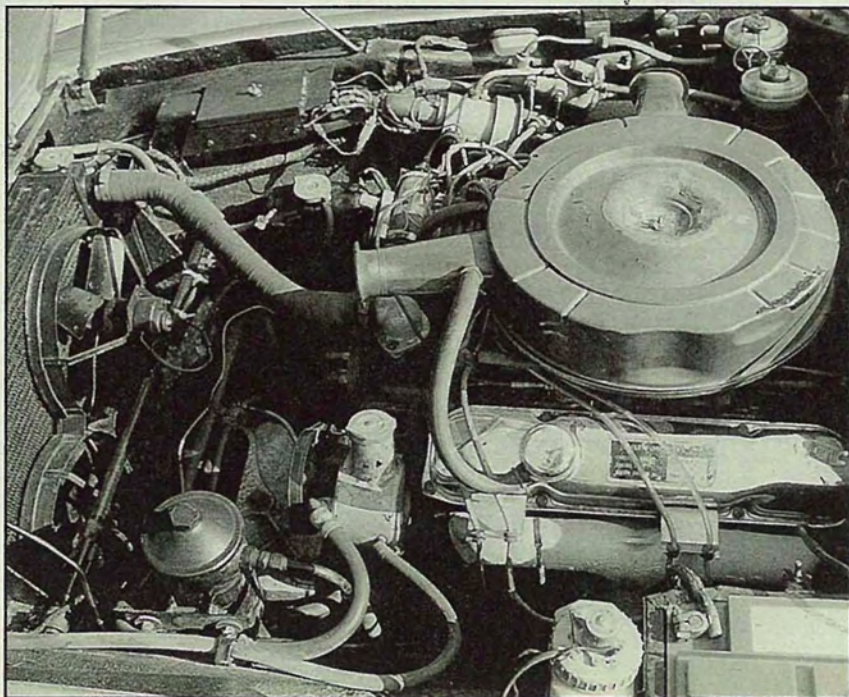
Viersitziges Coupé mit zwei Türen und Heckklappe, Stahlblechkarosserie, Rohrrahmen.

Radstand 2567 mm, Spur vorn/hinten 1429/1457 mm, Außenmaße 4686 × 1753 × 1346 mm. Leergewicht 1829 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2229 kg, Zuladung 400 kg.

und deshalb langsam ins Fach des Staatenlosen abrutschte.

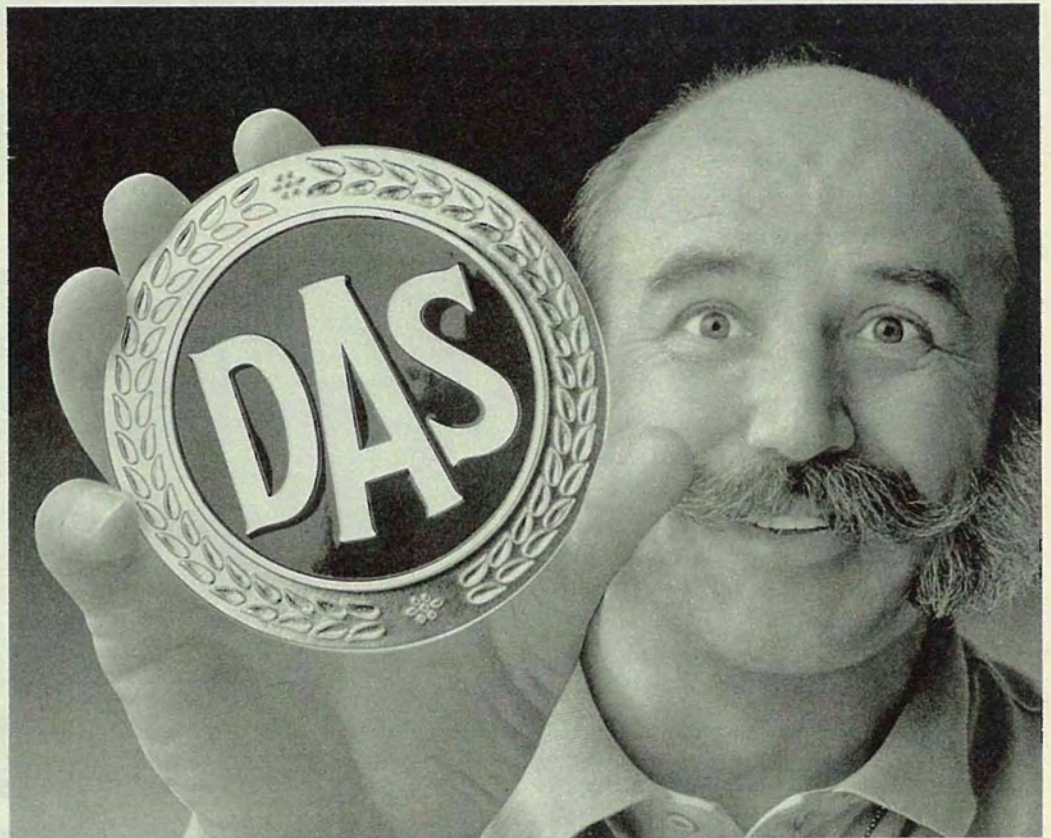
Motor und Getriebe kamen aus Amerika, der 6,3 Liter-Chrysler-V8-Motor mit 325 SAE-PS und der Torqueflite-Getriebeautomatik. Die Karosserie stammte von Vignale und Superleggera aus Italien. Und die Innenarchitektur war aus dem britischen Four Wheel Slide-Club geborgt. Immerhin war da ein deutlich praktischer Aspekt: eine leidliche Geländetauglichkeit auf Naturwegen, nassen Wiesen und Schneefahrbahn,

Die Ursache der britisch-amerikanischen Freundschaft: Uhren von Jaeger und Lucas sowie Chryslers Beitrag zur Drehmomentmeisterschaft. 6,3 Liter Hubraum mal schlicht zentrale Nockenwelle mal Carter-Vergaser ergibt 576 SAE-Newtonmeter bei nur 2800/min



ALLES PLAKETTI!

DER KOMPLETTE D.A.S.-AUTOSCHUTZ IST DA.



Erfahrene D.A.S.-Fahrer zeigen mit der blauen Plakette, was sie von ihrem Versicherungspartner haben: nämlich Zuverlässigkeit und guten Service. Mit der D.A.S. gehen sie jederzeit und überall auf Nummer Sicher – mit dem kompletten Schutz rund

ums Auto: Rechtsschutz, Haftpflicht, Kasko, Insassen-Unfall und Schutzbrief. Sicherheit aus einer Hand – mit der Erfahrung der großen D.A.S. Damit fährt man sicher. Alles Plaketti?

wir technisch, beleuchtet. Das Ergebnis war, bis zum 959 beim Heckantrieb zu bleiben.

Man hilft den Schwächen der Karosserie, bereits 1970 als langweilig bezeichnet und inzwischen nicht viel aufregender geworden, am besten durch rasches Einsteigen. Es ist ein kleiner Schritt für den Fahrer, aber ein großer für die Armaturenindustrie des Empire. Hinter dem Lenkradzwei riesige Rundinstrumente, auf der Mittelkonsole Chrom-Nippes von Big Ben abwärts, in Nußwurzelholz gebettet.

Der Chrysler-V8-Motor springt mit dem gleichen Getöse an, das entsteht, wenn am Morgen die Niagara-Fälle aufgedreht werden: ein erster heftiger Platscher, dann beruhigend gleichmäßiges Rauschen. Die Tachoskala wird bis 220 km/h, tatsächlich etwas über 200 km/h, souverän genutzt, also knapp bis an die damals gemessenen Spitzenwerte von 210 km/h, bloß die Temperaturzeiger bitten in regelmäßigen Abständen um kurze Teepausen. Das Leergewicht von 1829 Kilogramm erdrückt mit einer gewissen Gemütlichkeit eine komfortable Straßenlage, bloß die Starrachse läßt ihre Halbelliptikfedern manchmal unterdrückt in den Fahrgastraum rülpsen. Die Servolenkung ist amerikanisch und wirft die lange Schnauze in Zeitlupe um enge Kehren.

Der Rest ist Geschichte, schnörkelloser und treffender kann man's nicht sagen, und wenn sich Jensen die Idee des permanenten, schnellaufenden Allradantriebs hätte schützen lassen, würden die Kassen klingeln wie Weihnachtslieder. Immerhin ging die Firma 1976 nicht wegen des Interceptor und auch nicht wegen des 320mal gebauten Formula Ferguson in Konkurs, sondern wegen des billigen Massenversuchs mit dem Jensen Healey-Sportwagen. ee