

# KAUFBERATUNG JENSEN C-V8

Das große britische Coupé ist exklusiver als ein Bentley oder Aston Martin. Der C-V8 gefällt mit seiner geräumigen Karosserie, robuster Bauweise und wartungsarmer Technik. Die Fahrleistungen sind hervorragend. Kenner schätzen überdies den honorablen Markenstammbaum.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**  
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**  
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**  
★★★★★ **Nachfrage**

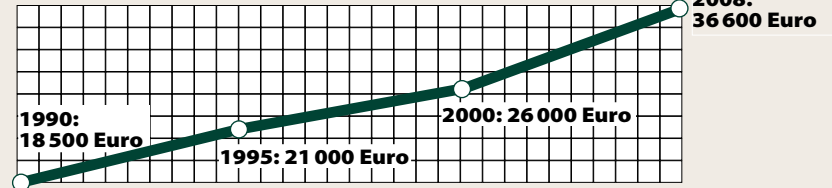
## KAROSSERIE-CHECK

Die Kunststoff-Karosserie ist naturgemäß rostresistent, kann aber nach Unfällen oder im zunehmenden Alter Risse aufweisen. Auch der Rahmen – zumindest seine beiden großzügig dimensionierten Hauptrohre – gilt als haltbar. Kritischer sieht es bei dessen Anbauten und Auslegern aus. So sollte man die **Schwellerpartie**, die sich hinter der GFK-Karosserie verbirgt, einschließlich der **Bodenbleche** überprüfen.

Gleiches gilt für die **hinteren Innenkotflügel**, die im Gegensatz zu den vorderen aus Stahlblech bestehen. Außerdem für die Aufnahmen der **Blattfedern** und den **Kofferraumboden** im hinteren, abgekanteten Bereich nahe der Karosserie. Der **Tank** hängt ungeschützt unterm Heck und ist auf Dichtigkeit und äußeren Zustand zu untersuchen. Die **Türen**, bestehend aus Stahlrahmen und Alu-Blech, neigen zur **Kontaktkorrosion**.

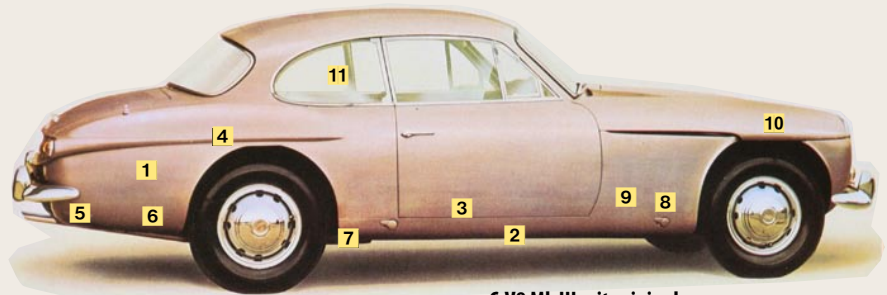
Sehr wichtig ist natürlich, die **drei Versionen** des C-V8 zu unterscheiden, zumal die letztgebaute Mk III-Version als die am meisten begehrte gilt. Mk I (Okt. 1962) mit 5,9-Liter-V8, offener Motorhaubenöffner, Positionslichter auf Kotflügel vorn. Mk II (Okt. 1963) mit 5,9- und 6,3-Liter-V8 (ab 1964), Motorhaubenöffner unter einer Klappe, Positionslichter im Blinkergehäuse, auf Wunsch Viergang-Schaltgetriebe. Mk III (Juli 1965) mit überarbeiteter Frontpartie ohne Chromumrandungen der jetzt gleich großen Schweinwerferpaare, Stoßstangenhörner, Instrumentenbrett aus Walnussholz, neu angeordnete Anzeigen, Zweikreis-Bremsanlage. Darüber hinaus gibt es noch weitere Ausstattungs-differenzen, da die Modellpflege des C-V8 kontinuierlich betrieben wurde.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Jensen C-V8, Baujahr 1963 bis 1966



## SCHWACHPUNKTE

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1 Risse in GFK-Teilen</li> <li>2 Schweller</li> <li>3 Unterkante Türen</li> <li>4 Innenkotflügel hinten</li> <li>5 Kofferraumboden</li> <li>6 Tank</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>7 Blattfederaufnahmen</li> <li>8 Ölverlust Motor</li> <li>9 Ölverlust Getriebe</li> <li>10 Verschlissene Hebelstoßdämpfer</li> <li>11 Kratzempfindliche Plexiglasscheiben</li> </ul> |
|--|---|



C-V8 Mk III mit originalen Stahlfelgen und Radkappen

## TECHNIK-CHECK

Die komplette Antriebseinheit ist ein bewährtes Massenprodukt aus den USA, die mit dem C-V8 leichtes Spiel hat. Der Chrysler-V8 muss hier rund eine halbe Tonne weniger Gewicht in Bewegung setzen als in einer amerikanischen Fullsize-Limousine. Motor und Automatikgetriebe leiden trotzdem häufig unter **Ölundichtigkeiten** – zum Teil nur schwer in Griff zu kriegen. So besitzt die Ölwanne des Getriebes zu wenig Befestigungsschrauben, um eine zuverlässige Dichtigkeit zu gewähren.

Scheibenbremsen (Dunlop), Hinterachse (Salisbury) und Lenkung sind ebenfalls bewährte Großserien-Komponenten, die sich zum Teil in Jaguar-Modellen wiederfinden. Die vorderen, nicht ganz zeitgemäßen **Hebelstoßdämpfer** sind dagegen oft verschlissen, können aber überholt werden. Auch ein Umrüsten auf moderne Dämpfer ist möglich.

**Massiver Doppelrohrrahmen und Ölwanne des Automatikgetriebes**



## ERSATZTEILE

Die Versorgung mit Technikteilen stellt den C-V8-Besitzer vor keine großen Probleme. Sowohl Verschleiß- als auch Reparatur-Kits für die von Chrysler stammende Motor-Getriebe-Einheit gibt es bei den US-Spezialisten. Bremsen und Hinterachse sind ebenfalls Produkte aus der Großserie, die bei einschlägigen GB-Teilehändlern vorrätig sein dürften. Das Gleiche gilt für alle Bereiche der Elektrik und Instrumentierung. Karosserie-Ersatz ist schwieriger erhältlich, lässt sich aber oft mit relativ geringem Aufwand in Stand setzen.

## SPEZIALISTEN

**Autohaus Kollinger GmbH**, Billbrookdeich 335, 22113 Hamburg, Telefon 0 40/7 33 17 16, Fax 7 33 89 93, [www.ath-kollinger.com](http://www.ath-kollinger.com)  
**Cropredy Bridge Garage**, Riverside Works, GB-Cropredy OX17 1PQ, Telefon 00 44/12 95 75/84 44, Fax - 04 46, [www.jensen-cars.co.uk](http://www.jensen-cars.co.uk)

## PREISE

Bei Einführung 1962 ..... 48 000 Mark  
 Bei Produktionsende 1966 ..... 50 000 Mark

Von den insgesamt 500 gebauten CV-8 wurde damals offenbar nur ein einziges Exemplar nach Deutschland ausgeliefert. Die meisten Fahrzeuge blieben in England oder fanden in Skandinavien, in den Niederlanden und in der Schweiz ihre Käufer. Doch auch in Großbritannien werden C-V8 nur selten angeboten, die späteren Interceptor-Modelle überwiegen dagegen (siehe [www.carandclassic.co.uk](http://www.carandclassic.co.uk) und [www.classiccarsforsale.co.uk](http://www.classiccarsforsale.co.uk)). Dies erklärt auch den beständigen Preisanstieg der letzten Jahre.

Wer also auf ein gutes Exemplar stößt, sollte zugreifen. Er erhält einen bequemen, fahrsicheren und leicht zu wartenden Gran Turismo mit eindeutig britischem Flair.

## CLUBS UND WEBSITES

**Jensen Car Club of Switzerland**, Edgar Schwyn, Rotbuchstraße 12, CH-8006 Zürich, Telefon 00 41/41/3 63 14 60, [www.jcc.ch](http://www.jcc.ch)  
[www.jensencars.org](http://www.jensencars.org) Sehr informative Website aus Norwegen (in Englisch) mit ausführlicher Historie jedes Modells einschließlich der Lastwagenproduktion  
[www.richardcalver.com](http://www.richardcalver.com) Der Australier Richard Calver präsentiert neben Stückzahlen, Firmen- und Modellgeschichte auch selbst verfasste Bücher einschließlich einer Sammlung originaler Werkstatthandbücher für die V8-Autos  
[www.british-steel.org](http://www.british-steel.org) Bringt unter „Brochures“ alte Testberichte, zeigt viele „Parts & Service“-Adressen und besitzt sogar eine „Humour“-Rubrik  
[www.jensenmotors.de](http://www.jensenmotors.de) Website eines deutschen Jensen-Fans, liefert gute Basis-infos zur Firmenhistorie und Modellgeschichte