



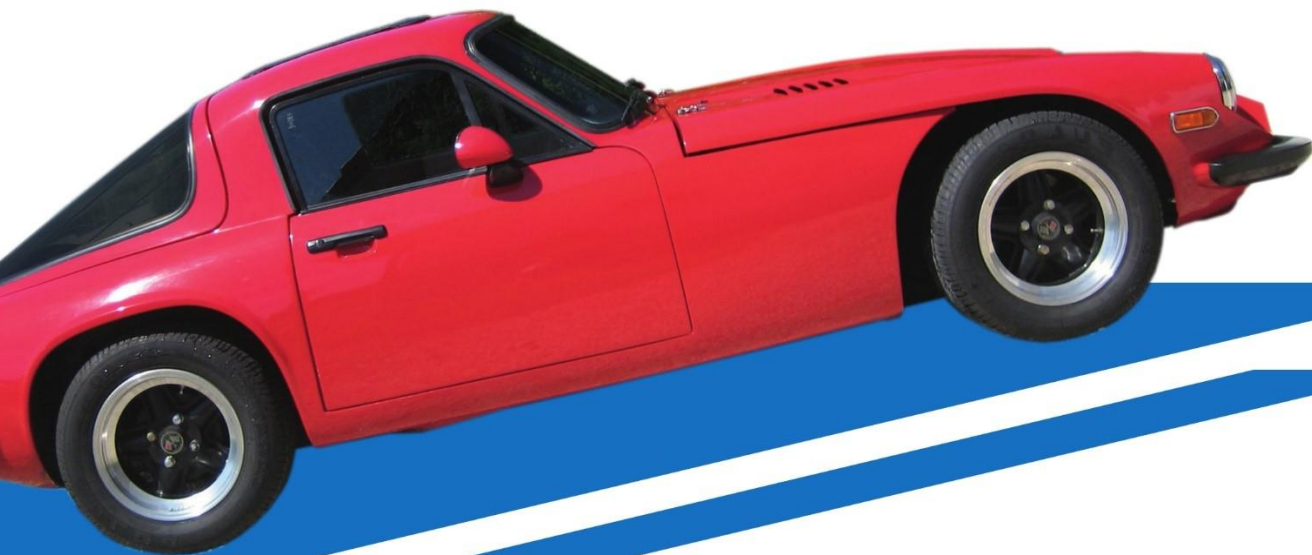
TreVoR



Ein  ist mehr als die
Summe seiner Teile. Ein
 ist auch Leistung &
Leidenschaft.

Willkommen bei

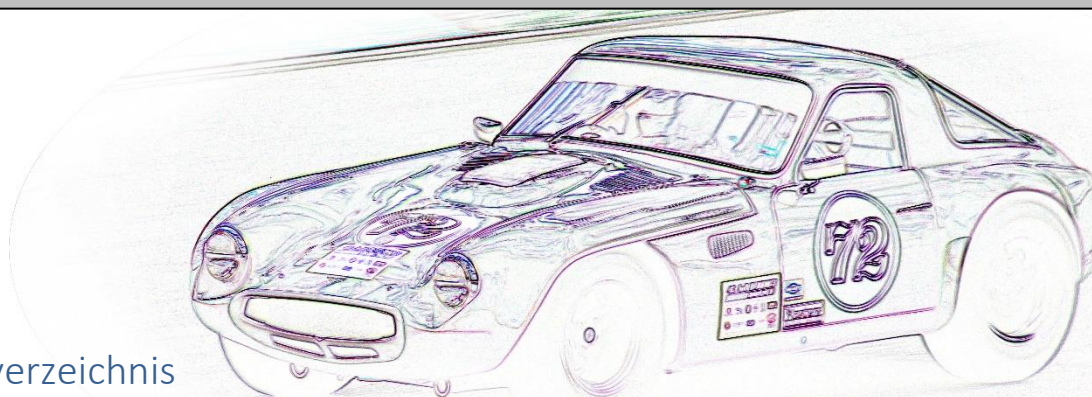

Classic-Car-Contact
...berührt durch Emotion



Ihr Ersatzteihändler für alle TVR-Fahrzeuge bis Baujahr 1980.

Contact: Torsten Müller
Tel. ++49 (0) 8225/9587781
www.classic-car-contact.de
info@classic-car-contact.de

***Herzlichen Dank an alle, die mitgeholfen haben,
diesen TreVoR zu gestalten.***



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
Kontakt	5
.. und dann war der zweite TVR da – Beitrag von Christian H. Simon.....	6
Wie kam ich zu meinem TVR – Beitrag von Fritz Pichler	12
TVR – The Spirit of Driving tour 2023 – Beitrag von Toni Steinhäuser	24
7" Bi-LED Hauptscheinwerfern – Beitrag von Jörn Schlichting.....	34
Hunsrück – Mosel Tour – Beitrag von Antonio Steinhäuser	37
Classic Days Düsseldorf – Beitrag von Manni Krüger	46
Oldtimer Grand Prix – Beitrag von Yves Engel.....	48
Ausflug zum Herbsttreffen der Schweden – Beitrag von Christian H. Simon	51
TVR Deutschlandtreffen 2023– Beitrag von Martin Lützelner	54
IMPRESSUM.....	60
Great Europe TVR Exhibition and Meeting OGP Nürburgring 2024 – Beitrag v. Y. Engel	62
Vorankündigung Deutschlandtreffen 2024 – Region Nord	67

Vorwort

Liebe Clubmitglieder,

rückblickend auf die Saison 2023 haben wir viele schöne Veranstaltungen erlebt. An dieser Stelle gilt ein besonderer Dank an Michael Stein, der die Classic Days in Düsseldorf organisiert hat. Des Weiteren an Yves Engel, der abermals mit tatkräftiger Unterstützung seiner Familie das OGP ausrichtete. Zu dem an Renate Gaukler, Reinhard Gnann und Emanuel Fähnrich, die das Jahrestreffen in Freiburg auf die Beine stellten.

Darüber hinaus möchten wir uns bei den Regionalleitern Yves Engel, Peter Hass, Christoph Pohlmeier, Christian Simon und Toni Steinhäuser für die vielen regionalen Veranstaltungen bedanken.

Abschließend gilt ein Dank auch an Volker Weber, der über viele Jahre unsere Clubseite betreute, die Mitgliederdatei verwaltete sowie die TreVoR und den Kalender erstellte. Aus uns immer noch nicht erschließbaren Gründen hat Volker den Club verlassen.

Damit haben wir eine zu schließende Lücke bei einigen Clubaufgaben. Von daher suchen wir nach einem Webmaster für unsere Clubseite sowie Unterstützung bei der Erstellung der TreVoR. Dabei geht es primär um das Verfassen von Artikeln sowie die anschließende Layoutgestaltung. Hier sollte sich jedes Mitglied angesprochen fühlen, damit wir auch weiterhin in der Lage sind, ein Clubmagazin zu erstellen. Einen besonderen Dank möchten wir an unseren ehemaligen Vorstand Wolfgang Sassenhagen und Kalle Worm aussprechen. Sie sind umgehend zur Seite gesprungen und

haben temporär die Webmaster Aktivitäten, Mitgliederverwaltung und die Erstellung der online Version der TreVoR übernommen.

Ohne deren Unterstützung würde diese TreVoR Ausgabe nicht existieren. Aber wie schon erwähnt, handelt es sich hierbei um eine temporäre Unterstützung, die wir auf andere Clubmitglieder zu übertragen haben. Diesbezüglich bittet der Clubvorstand um entsprechende Kontaktaufnahme.

Für 2024 befinden sich bereits zwei Großveranstaltungen in der Vorbereitung. Das Deutschlandtreffen in Schleswig-Holstein vom 6.-8. September 2024, sowie das absolute Highlight, das „Great European TVR Exhibition & Meeting auf dem Nürburgring während des OGPs vom 9.-11. August 2024. Weitere Informationen zu diesen Veranstaltungen sind den folgenden Seiten zu entnehmen.

Ein weiterer Aufruf gilt den Regionen Oberbayern, Ost und Südwest, für die Regionalleiter gesucht werden, damit eine Wiederbelebung erfolgt. Das dafür ein Interesse vorhanden ist, zeigen uns die Regionen Main-Rhön und Weser-Ems mit einem hervorragenden Zuspruch.

Der Clubvorstand wünscht allen seinen Mitgliedern und Familien eine schöne Weihnachtszeit, sowie ein gesundes und gutes Jahr 2024, mit vielen interessanten TVR Veranstaltungen.

In diesem Sinne blubbernde Grüße vom „V8 fahrenden Vorstand“,

Manni, Mathias und Thorsten



Manfred Krüger

(1. Vorsitzender)

Baustr. 52

45359 Essen

Tel.: +49 (0)177 6798810

Manfred.Krueger@tvrclub.de

Thorsten Heller

(2. Vorsitzender)

Tel.: +49 (0) 1573 9638791

Thorsten.Heller@tvrclub.de

Mathias Bender

(Kassenwart)

Tel.: +49 (0) 171 4896979

Mathias.Bender@tvrclub.de

Webmaster

André Fels

Andre.Fels@tvrclub.de

BANKVERBINDUNG:

TVR Car Club Deutschland e.V.

Sparkasse KölnBonn

Konto: 1932 572 041

BLZ: 370 501 98

IBAN: DE71 3705 0198 1932 5720 41

Regionen und Ansprechpartner

Region Nord

Christian H. Simon

Tel.: +49 (0)172 4212224

nord@tvrclub.de

Region Weser-Ems

Christoph Pohlmeier

Tel.: +49 (0)160 4341054

weser-ems@tvrclub.de



Region West

Mathias Bender - Tel.: +49 (0)1714896979

Thorsten Heller - Tel.: +49 (0)15739638791

Manfred Krüger - Tel +49 (0) 177 6798810

west@tvrclub.de

Region Ost

Gesucht!

Region Mitte

Toni Steinhäuser / Peter Hass

Tel.: +49 (0)171 6805922 / +49 (0) 163 3649682

mitte@tvrclub.de

Region Main-Rhön

Yves Engel

Tel.: +49 (0)173 1604684

main-rhoen@tvrclub.de



Region Südwesten

Gesucht!

Region Oberbayern

Gesucht!

Stammtisch München

Stefan Kießling

Tel.: +49 (0)173 8791670

stefan.kiessling@tvrclub.de

Da ist das Objekt der Begierde

Ich hatte schon länger mit dem Gedanken gespielt, mir einen weiteren TVR zuzulegen.

Und zwar nicht irgendeinen, sondern den mit den verführerischsten Kurven!

Das ist in meinen Augen der Tuscan.

Ich liebe den V8-Sound meines Griffith. Aber auf Dauer empfinde ich den Tuscan mit der Klimaanlage, dem größeren Kofferraum und der Coupé-Optik als das komfortablere Auto, das in niedrigeren Drehzahlen nicht so zubeißt wie der 5-Liter-V8, und damit etwas entspannter bewegt werden kann. Und wenn es Inferno sein soll, dann einfach den rechten Fuß stehen lassen und den Druck ab 4.000 rpm genießen.

In den letzten Monaten bin ich mit meiner Frau durch Deutschland gefahren und habe mir einige Exemplare angesehen.

Am meisten hatte es mir ein MK1 Red Rose angetan. Leider war der Eigentümer aber preislich in einer anderen Welt als ich. Super sympathisch, wir haben uns bestens verstanden und viele Gemeinsamkeiten festgestellt, aber finanziell hat es nicht gepasst.

In der folgenden Zeit hatte mich dann Volker über einen MK2 4.0 informiert, der auf seinem Radar aufgetaucht war. Hellblau mit dunkelblauer Innenausstattung, grau abgesetzt, 2. Hand, 50.000 km.

In wenigen Tagen hatte ich dann Kontakt mit dem Verkäufer herstellen können und - wie das meistens so ist - das Feuer war entfacht!



Nach einigem Hin und Her hatte ich die wichtigsten Informationen erhalten und den Wagen für besichtigungswürdig befunden.

Die Besichtigung konnte allerdings nicht in Deutschland stattfinden, denn der „kurvenreiche“ stand in Monaco.

Das war ein Zustand zwischen „Boa, is dat weit wech“ und dem Reiz der Glitzermetropole.

Meine Frau zog eine Augenbraue hoch bei Unterbreitung meines Vorhabens, zumal sie für uns beide eigentlich dem Fliegen vollends entsagt hatte. Begeisterung sah anders aus. Letztlich behielt sie die Fassung und ließ mich gewähren.

Aber allein macht man so einen Trip ja auch ungern - zumal die Rückreise auf Achse direkt nach der Kaufentscheidung erfolgen sollte.

Also habe ich meinen TVR-Stammtischfreund Udo angerufen und ihn zwei Tage vor der Verabredung mit dem Verkäufer gefragt, wie spontan er sei.

„Wieso?“, hörte ich und klärte ihn auf: „Ich will mir einen Tuscan ansehen, und Du sollst mit“.

„Wann und wo?“, fragte er – und ich antwortete mit breitem Grinsen: „In Monaco – übermorgen. Und wenn der gut ist, fahren wir mit dem dann auch direkt los - nach Hause“.

Nach einer sehr kurzen Pause kam von Udo: „Na, dann buch mal den Flug! Ich hol dich ab“. So fuhren wir am Sonntagnachmittag, dem 20.08., nach Hamburg und flogen von dort aus nach Nizza.



Anflug über Monaco. Weiter hinten sieht man den Flughafen von Nizza.

Dort kamen wir gegen 21.30 Uhr bei schwülwarmen 32 Grad an und wurden vom Verkäufer abgeholt.

Die Fahrt nach Monaco dauerte etwa eine halbe Stunde und wir haben ihn gebeten, doch einmal die Grand-Prix-Strecke abzufahren. Absolut sensationell! Wir haben den Palast einmal kurz gesehen und natürlich den Hafen.



Überall in den Cafés war richtig viel los. All die Königseggs und Porsche GT 3, Ferraris und G-63 waren zwar nett anzusehen, aber die Vorfreude auf den Tuscan war einfach viel größer.

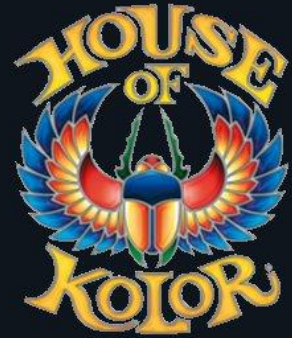


In der Garage angekommen, haben wir Fahrgestellnummer und Motornummer mit Plakette und Papieren abgeglichen und sind einmal mit der Nase über den Lack gerutscht. Hier und da etwas Patina, aber keine üblen Überraschungen. Das Wichtigste: der Rahmen nahezu jungfräulich. Alles nur staubig und kein Rost erkennbar.

Der Innenraum war in gepflegtem Zustand. Einzig die Pumpe der Servolenkung war ausgebaut, da die Lenkung nur in eine Richtung funktionierte. So musste die Heimreise ohne Servounterstützung erfolgen. Dies war aber bereits vorher bekannt, bekam aber nachts um 4 Uhr eine andere Bedeutung, da wir statt



— GEORG —
PETZOLDT
Effektlacke - Autopflegemittel
★★★★★
PROFISHOP



EFFEKTLACKE UND AUTOPFLEGEMITTEL



FA. GEORG PETZOLDT

REHSTRASSE 15 • 58089 HAGEN • 02331-788720

www.georg-petzoldt.de • shop@georg-petzoldt.de

des Gotthard-Tunnels (der war gesperrt) den Pass nehmen mussten.

Am Tage ist der Gotthard-Pass sicherlich ein tolles Erlebnis, aber nachts ohne Beleuchtung und ohne Servo eher eine „Nah-Tod-Erfahrung“, wenn sich die Kurve als Spitzkehre entpuppt und sich drohende Kaltverformung an der Bergwand und freier Fall in den Abgrund im Kopf abwechselten. Wobei auch die Wünsche zwischen Airbag und Fallschirm oszillierten.

Ihr merkt, die Entscheidung war aber bereits gefallen und nach Abwicklung des Papierkrams ging es gegen 0:30 Uhr nach einem Bierchen an der Tanke auf den Heimweg.



Eine gewisse Freude konnte meinerseits nicht verborgen werden und so ging es auf die rund 1650 km lange Rückfahrt.

Die Strecke führte noch ein kurzes Stück an der Südküste Frankreichs und folgend an

Italiens Küste entlang. Vorbei an San Remo, Alassio und Savona.



Dann vor Genua links ab Richtung Mailand, was am Tage sicherlich auch schöner gewesen wäre. Von Mailand Richtung Gotthard. Besagten Pass genommen, Schweiz. Hier eine Jahres vignette gelöst und auch die Österreicher hielten nochmal die Mauthand auf. Frühstück links neben Liechtenstein, was für eine Tour!



Gelegentliche Pausen waren wichtig.

Da wir uns beim Fahren abgewechselt haben, konnten Udo und ich die Strecke aber gut bewältigen.

In den Kasseler Bergen haben wir noch einem S6 gezeigt, wie man schneller ist.

Gegen 16 Uhr den Udo wieder bei seiner Renate abgegeben und gegen 17 Uhr bin ich über die Fehmarnsundbrücke nach 16,5 Stunden auf Achse wieder daheim angekommen.



Bis Anfang Oktober ist der Tuscan bei Günter und Alex von GPA Tech in Pflege und zur Vollabnahme.

Die Lenkung stellte sich leider als Problemfall heraus. Die angedachte Überholung ist nur nach Instandsetzung der Zahnstange und mit einem neuen Gehäuse möglich, bzw. sinnvoll. Eine teure Tasse, aber dazu ein anderes Mal mehr.



Wir sehen uns also künftig mit höherer Drehzahl.

Christian

TV
Car Club

OLDTIMER-
GRAND-PRIX
2023!

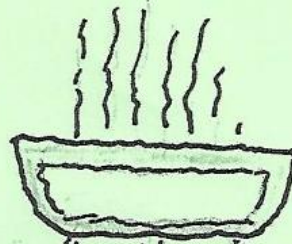
... Frei nach Kerst ...

... wo bleiben sie denn ... ?

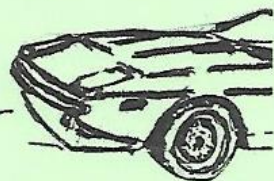
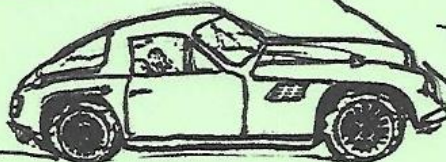
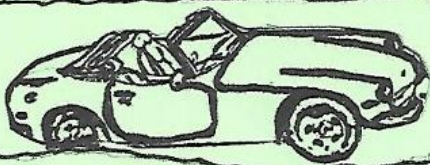


ORGA-TEAM

ORGA-TEAM



... es sind noch Plätze frei ...



 2023

Es war im Jahre 2004, und das Thema Supersportwagen begann eigentlich damit, dass bei mir in meinem Wohnort Zeltweg, am Red Bull Ring, ein Sportwagenclub anfragte, ob ich Mitglied werden möchte.

Ja, eigentlich schon, sagte ich nur habe ich nicht wirklich einen Sportwagen.

MG B, Triumph Spitfire, Triumph GT 6, lieblich, aber zu schwach.

Rover P6, Jaguar E V12, Jaguar E MK 1, Jaguar XJ 12 und Jaguar MK 2 waren schöne Oldtimer mit viel PS und vielen Zylindern aber keine wirklichen Sportwagen.

So überlegte ich, meinen MGB zu tunen und einen starken V8 Motor einzubauen oder eventuell einen Ferrari 348 zu erwerben. Ich fand einen Ferrari für 35000 Euro. Ich wollte es mir überlegen, war mir noch nicht sicher, ob diese Italienerin in meine Garage englischer Herrschaften passte.

So wollte ich einen Englandurlaub nutzen, um nach einem Rover SD1 zu suchen, dessen Teile ich für den Umbau meines MGB hernehmen wollte.

Im Sommer 2004 befand ich mich in der Nähe von Matlock und parkte mein Leihauto vor einem Restaurant. Oh Gott, was stand dort für ein schnittiges Sportauto!



In grün gehalten, beiges Leder, aus jeder Perspektive knackig. Ich umrundete es einige Male und war begeistert. Da stand dann am Heck Chimaera. Oh, Gott was ist das?? Danach sah ich an der Front TVR. Ja, TVR sagte mir was. Ich sah früher bei den Sportwagentreffen einen TVR S Type, welchen ich damals als etwas anderen Triumph TR 6 Ableger nicht weiter beachtete.

Aber diese Chimaera, oh Gott, ein Wahnsinn! Ich machte Fotos und setzte mich in den Gastgarten vor dem Restaurant zum Essen. Auf einmal spürte ich ein lautes, blubberndes Auspuffgrollen und sah das grüne Monster im Sonnenuntergang verschwinden. Da schrillten bei mir die Alarmglocken, ich war auf Puls 180 und wusste, das Spielzeug muss in meine Garage. Es war ein Zeichen!

Vergessen war der Umbau des MGB und das Fremdgehen mit einem Ferrari 348.

Ab sofort begann ich das Objekt TVR zu studieren:

Fahrzeuge, Typen, Geschichte, Händler, Preise, Ersatzteile, Reparatur, Import nach Österreich.....

Ja ich wollte einen klassischen TVR, also Chimaera oder Griffith, eher 4 Liter für den Anfang und natürlich musste er LHD sein, die aber sehr selten und teuer waren.

Ich fand in Deutschland einige Fahrzeuge zum Verkauf. In die engere Wahl kamen ein Griffith in Aubergine und eine Chimaera in blau.

Im Frühling 2005 war es dann so weit. Ich besichtigte und testete beide. Mein Favorit war dann die **Chimaera 400**, 2 Vorbesitzer, blau, 40000 km, beiges Leder, super Zustand.

2 Wochen später kam ich dann zurück mit 30.000 Euro, bezahlte und fuhr 1.000 km non-stop zurück nach Österreich. Welch ein geiles Ding! Dieser Sound, dieses Handling, diese Ausstrahlung, dieses Aufsehen, das ich erregte! Ich war so glücklich! Meine Frau sagte, dass ich am liebsten im Auto schlafen wollte.



Wir haben hier die idealen Strecken für TVR. Wenig Verkehr, gute Straßen in den Bergen mit Serpentin zum Beschleunigen und anbremsen. Ich liebe den Spirit of Driving hier.

Zwei Monate später war das Fahrzeug dann in Österreich zugelassen, was bei Gott nicht einfach war.

Dann war das TVR 3-Ländertreffen 2005 in Wien mit ca. 30 anderen TVR. Dort erblickte ich zum ersten Mal einen **Tuscan** in Natura. Was war dies für ein heißes Teil? Diesen wollte ich auch haben!



Die Chimaera weggeben und einen Tuscan kaufen war ein „NoGo“ für mich.

So sparte ich bis 2007 und begab mich auf die Suche nach einem **Tuscan LHD**.

Ich fand das Objekt der Begierde wieder in Deutschland. Es war ein Tuscan S, MK 1, Baujahr Ende 2004.

Ein grauer Flitzer, innen hell-und dunkelgrau, Motorradentöpfe, Big Bore Anlage, ein Vorbesitzer, 19.700 km zu einem damaligen Neupreis von 105.000 Euro. Für 45.000 Euro wurde ich zum Besitzer dieses Spielzeuges. Bei der Probefahrt mit dem Vorbesitzer blieb mir fast die Luft weg. Das Ding war so laut und brachial.



Ich holte den Tuscan dann 2 Wochen später in der Nähe von Stuttgart ab und fuhr wieder nach Österreich. Ich wollte das Auto dann bei der Heimfahrt richtig testen, ob 300 km/h möglich sind. Aber bei 290 km/h machte es „schwupp“, und die Heckscheibe war weg. Gott sei Dank ist nichts passiert! Heckscheiben gab es als Ersatzteil. Aus diesem Grunde beschloss ich, mit diesen Dingen nicht mehr schneller als 200 km/h zu fahren. Das überlasse ich Fahrzeugen, die im Windkanal dafür getestet wurden.

Ja, ich liebte den Tuscan, machte Sportfahrer-Kurse, um diese Rakete zu beherrschen und

genoss unzählige Ausfahrten mit meinen TVR-Spielzeugen. Zu dieser Zeit war ich nicht nur TVR-infiziert, - der TVR-Virus war richtig ausgebrochen.

Im September 2006 konnte ich in Blackpool, obwohl die Fabrik offiziell schon geschlossen war, - an einer Factory-Tour teilnehmen. „It was a pleasure for me“ waren die Abschiedsworte eines Managers in genagelten Schuhen, der extra ins Werk geholt wurde.

Ich fuhr zu TVR-Treffen nach England und Deutschland, veranstaltete selbst in Österreich TVR-Treffen und wusste nach einigen Reparaturen, dass ich diese Autos selbst warten und auch reparieren kann.

Ich gründete das Forum „TVR and Friends“ als Plattform, half Bekannten bei der Suche und dem Import von englischen TVR's und baute mit deren Hilfe drei Chimaeren von RHD auf LHD um.

In Österreich rumorte es inzwischen wieder, dass die Kfz-Importsteuern für Fahrzeuge mit viel Leistung/BHP drastisch erhöht werden

solutions for TVR Sports Cars



sollten. Bei einem Sagaris waren es zu dieser Zeit 5.000 Euro mit Ausblick auf 15.000 Euro.

So wusste ich, dass dies die letzte Chance sein wird, einen Sagaris zu importieren. Da es nicht möglich war einen LHD Sagaris zu kaufen, musste ich mich damit anfreunden einen RHD Sagaris zu suchen.

Es war eine verhängnisvolle Idee, was meine Bandbreite in weiterer Folge stark beeinflussen würde, da es viele TVR-Modelle sowieso nur in RHD gab.

Es war damals Anfang 2011 eine gute Zeit, einen **Sagaris** zu kaufen. In England fand ich drei passende Fahrzeuge zwischen 36.000 und 38.000 Pfund. Der Wechselkurs Pfund/Euro war nahezu 1:1.

Ich fand einen midnight-blue Sagaris mit grau-blauen Leder bei Tony Gilbert. Dieser wurde im August 2006 gebaut und hatte damals 18.000 Meilen auf dem Tacho. Gigantisches Spielzeug! Einen Monat später fuhr ich auch diesen durch den Eurotunnel nach Hause; insgesamt 1.600km in 18 Stunden!

Erinnern kann ich mich noch an einen weinrote Sagaris in der Nähe von Liverpool, mit 4.270 Meilen auf dem Tacho, um 39.000 Pfund, Zustand wie ein Neuwagen. Ich wollte diesen einem Freund anbieten, aber keiner griff zu. Aus heutiger Sicht hätte ich ihn selbst noch kaufen sollen. Mit meinen drei TVR's war ich glücklich und glaubte mit diesen Fahrzeugen nun genügend TVR's in der Sammlung zu haben.



Bei einer meiner England-Reisen hat mich eine rote **Ginetta G33 V 8** angelacht. 1.700 Meilen auf dem Tacho, big valve-tuned Motor, Fahrzeug für Hill Climbs. Ich dachte, dass Fahrzeug wäre zu klein für meine Füße. Im Jahr 2012, nach einem unmoralischen Angebot für 8.500 Pfund, zog ich meine kleinsten Schuhe an und passte dann sofort ins Auto. Mit diesem Spielzeug fuhr ich erneut nach Österreich. Sturm, Regen, kein Dach, 36 Stunden durchgefahren - Hardcore pur!



Mit dieser Ginetta nonstop 1400 km nach Österreich zu fahren ist wie mit einem Hexenbesen auf den Mond fliegen. Das Ding ist wirklich Hardcore! Ein TVR ist eine Luxuslimousine dagegen. Aber sie passt in die Sammlung und ich liebe sie.

Nach ein bisschen Fremdgehen lenkte mich das Schicksal 2013 wieder nach Österreich.

50 Meilen von meinem Wohnort entfernt war ein weißer **Cerbera 4,5** mit Kühlungsproblemen in der Zeitung inseriert. Natürlich war ich neugierig und besichtigte ihn.

Farbe weiß, schwarzes Leder, schwarze Felgen, deutsche Auslieferung, Tacho 67.000 km, drei Jahre auf der Straße, stand 10 Jahre in einer trockenen Lagerhalle, Lack super, Rahmen

wie neu, Sport Auspuff, original TVR- Kindersitz.



Ich machte eine Probefahrt, wobei der Wagen nach fünf Kilometern fünf Liter Wasser über die Ausgleichsbehälter verlor. Ich erwarb das Fahrzeug für 8.500 Euro und suchte sehr lange die Fehler. Der Motor wurde zerlegt, die Wasserpumpen repariert bis ich die Ursache fand: zwei Wasserschläuche waren verkehrt angeschlossen. Das Wasser ging von der rechten Zylinderreihe wieder zurück in den Motor und nicht durch den Kühler.

Ab diesem Zeitpunkt war dann der Jagdtrieb nicht mehr zu bändigen. Ich wollte jetzt die Sammlung vom Griffith bis zum Sagaris komplett machen.

Ein **Griffith 430** mit deutscher Zulassung war 2015 in Holland zu kaufen.

Racing Green, beiges Leder, Überrollkäfig, breite Räder, Klappensportauspuff, Hosenträgergurte. Der Motor lief nicht, hatte aber Kompression.



Ich kaufte das Auto für 11.000 Euro und überführte es nach Österreich Nach langer

Fehlersuche fand ich zwei lockere Ansaugtrichter die über den Einlasskanal fielen. Zwei Zylinder bekamen keine Luft, nur Benzin. Ich zerlegte das Fahrzeug, machte eine Body-off Restauration, neue Nockenwelle, neue Kupplung, neue Teppiche, Rahmen und Querlenker sandgestrahlt und neu aufgebaut. Das Auto fährt jetzt super und ist optisch perfekt.

Als die Politik wieder Stress machte, weil England aus der EU austreten wollte wurde klar, dass es absehbar nicht mehr möglich sein kann, Autos aus England in Österreich zu registrieren. So begann 2016 die Suche nach einer **Tamora**.



In der Nähe vom Flughafen Gatewick wurde ich mit meiner Begleitung fündig. Reimport aus Deutschland, midnight-blue, grau blaues Alcantara-Leder, 32.000 Meilen für 22.000 Pfund gekauft. Wieder ging es durch den Tunnel zurück nach Österreich. Diesmal lief leider nicht alles nach Plan.

Zuerst lief der Motor nur auf 5 Zylindern, dann wurde das Auto auf der Autobahn im Stau heiß, da die Lüfter nicht funktionierten. Und zu guter Letzt hatten wir auf der Autobahn in Österreich einen fatalen Front-Leitplanken

Unfall, den wir wie durch ein Wunder beide unverletzt überstanden.



Nach ein paar Schrecktagen beschloss ich, das Fahrzeug wieder neu aufzubauen.

Neuer letzter Original-Rahmen aus Blackpool, neue Front, Kühler, Scheinwerfer, Achse, Lenkung, Felgen, Reifen, Motor generalüberholt, Kupplung und, und, und.

Für diese Kosten hätte ich zwei andere Tamora nach Österreich holen können. Der Wiederaufbau kostete 35.000 Euro, aber dafür ist die Tamora jetzt wieder fast neuwertig und es war eine Art von Wiedergutmachung.



Jetzt fehlt nur noch der **T 350**. Wieder ging die Reise 2017 nach England. Wir besichtigten 8 Autos, und wurden dann in Liverpool fündig. Formula Red, graues Leder, 40.000 Miles, guter Zustand (Erstbesitz von einem League Fußballer).

Für 24.000 Pfund gehörte er dann mir.



Aus bekannten Gründen zogen wir es diesmal vor, das Auto nach Österreich liefern zu lassen, wo ich es dann die letzten 150 km auf eigener Achse heimfuhr.

Jetzt habe ich meine Sammlung komplett, - so dachte ich zumindest. Aber es kam anders: Bei einem Treffen erblickte ich einen **TVR 400 SE, Wedge**. Niemals ein Wedge – doch ich lernte: **Sage niemals nie.**

Der Wedge **400 SE** war aber kein typischer Wedge mehr. Er war schon sehr rundlich geworden, und das gefiel mir sehr gut. Natürlich musste er die große Flosse hinten haben. Wenn Keil, dann richtig Keil.

Und wieder ging die Reise 2021 nach Holland, wo ich für 7.500 Euro einen Wedge meiner Begierde ergatterte.

Mk 2 in Formula red mit grauem Leder, Baujahr 1991.

Vergessen waren die Erfahrungen von der Tamora Heimreise.

Wir fuhren wieder selbst nach Österreich, was uns trotz einigem Bedenken auch gelang.



Je länger ich den Wedge ansehe, desto besser gefällt er mir.

Es ist Liebe auf den zweiten Blick. Aber bei der angestrebten, Body-off-Restauration werde ich ihn noch besser kennenlernen.

Neue Edelstahl tanks hat er schon.



Jetzt fehlt mir von den Wheeler Cars wirklich nur mehr der **S**.

Das war anfangs nur die Pflicht und keine Kür. Aber wieder einmal kam es anders. Ja, wenn, natürlich nur den **V 8 S**.



2022 war ich auf der Suche nach etwas, dass ich eigentlich nicht wollte. Da stolperte ich über etwas ganz Seltenes und Besonderes.

Einen dunkelblauen V8 S 200 Kompressor LHD aus Italien, zugelassen in Deutschland. Farbe Dunkelblau, graues Leder, Rahmen neuwertig, Fahrzeug in sehr gutem Zustand. Aber schwerste technische Probleme: Überhitzung, 6 Kolben gebrochen, für 20.000 Euro Kaufpreis inklusive Zustellung. Ich nahm die Herausforderung an und werde auch dieses Problem lösen.

Ich denke, somit besitze ich jetzt wirklich alle TVR, die ich haben wollte.

Die älteren Modelle sind für meine Körpergröße zu klein und nicht wirklich interessant. Hübsch sind sie ja.

Da gäbe es in Schottland noch einen kupfernen T 440 zu kaufen. Vielleicht frage ich mal ob der Händler meinen Serie 1 E Type Cabrio in Zahlung nehme würde

Wenn mich wer fragen würde, welcher mein Lieblings-TRV wäre, könnte ich nur sagen: Ich mag alle wie sie sind. Man erlebt mit jedem den Spirit of Driving.

Könnte ich nur einen TVR besitzen,wäre es die **Chimaera**.

Warum? Sie ist nirgends die Beste, aber sie ist die beste Mischung aus allen. Sie hat genug Platz, um zu zweit 14 Tage auf Reise zu gehen. Sieht super aus, fährt schön, uriger Sound, praktisch als Targa, Coupe oder Cabrio, ist in der Erhaltung unproblematisch und leicht finanzierbar. Die erste Serie mit T 5-Getriebe und Servolenkung wäre vorteilhaft.

Dasselbe stehe ich auch dem **Tuscan** zu, er ist aber in der Erhaltung wesentlich anspruchsvoller und kostenintensiver. Und diese brutale Leistung macht beim Cruisen irgendwie Stress. Ich habe immer das Gefühl, ich muss 400 Pferde im Zaum halten und einbremsen.

Der **Sagaris** ist der TVR mit der besten Verarbeitungsqualität und bester Strassenlage. Er ist optisch noch immer eines der heißesten Autos der Welt. Aber leider nur ein Coupe und wird deswegen selten gefahren. Ohne Dach zu fahren ist für mich ein absolutes Muss! (Bei meinem Sagaris zierten Autogramme von Max

Verstappen und Piere Gasly den Beifahrersitz).

Der **Cerbera** ist optisch als 2+2 unerreichbar. Die langen Türen sind ein Schmuckstück. Innenraum und Armaturenbrett sind futuristisch. Der AJP-8 Motor ist eine Augenweide, in der Leistung brachial. Überholen im dritten und vierten Gang ist ein Kinderspiel, er geht ab wie eine Rakete.

Durch den langen Radstand ist er der einzige TVR welcher nicht nervös zu fahren ist. Wäre ein ideales Reise Coupe, hat nur einen Nachteil, er braucht 16 Liter Benzin auf 100 km.

Die **Ginetta G 33** ist Erotik auf Rädern. Aus jeder Perspektive umwerfend, 280 PS haben mit 800 Kilo leichtes Spiel. Man lenkt mit dem Gaspedal. Sie ist aber ein Spielzeug mit wenig Platz für zwei Personen für eine 100 km-Fahrt. Sie ist nicht nur agil, sondern auch fragil.

Ein großes Sicherheitsgefühl habe ich nicht wirklich, wenn ich eine Straße den Berg hinaufbrettere.

Der nicht vorhandene Bremskraftverstärker macht jede Notbremsung zu einer Gänsehautaktion.

Der **Griffith 430** ist optisch auch eine Augenweide und fahrtechnisch eine Rakete.

Wenn man nicht wissen würde, dass der Chimaera-Unterbau der gleiche ist, würde man das nie fühlen. Der große Nachteil ist beim Griffith der ersten Serie das LT 77-Getriebe und ohne Servolenkung. Mit diesen Dingen wäre er noch viel schneller und agiler.

Mein **Griffith** hat die Dual-Scheinwerfer oben, die Fernlichter unten wurden entfernt. Das größere Maul vorne hat mich begeistert.

Die unteren Scheinwerfer haben mich vorher davon abgehalten, den Griffith zu kaufen, aber das ist Geschmackssache.

Die **Tamora** ist optisch etwas umstritten, aber gerade deswegen so interessant.

Unumstritten ist die gute Übersicht und das Handling durch die kurzen Überhänge. Mit dem Speed Six und den breiten Hinterreifen in der Größe 255/35 18 fährt die Tamora wie auf Schienen. Sie ist, auf meiner Test-Bergstraße gemessen, die Schnellste. Noch dazu oben ohne und der Diffusor hinten mit den Knopfleuchten, abartig spannend!

Der **T 350** hat natürlich das Problem, dass er eigentlich im Schatten seiner Weiterentwicklung, dem großen Bruder Sagaris, steht. Er kann alles bestens machen, es wird immer zu wenig sein.



Objektiv betrachtet, ohne Gedanken an den großen Bruder, ein sehr hübsches und agiles Spielzeug. Beim Handling nahe der Tamora. In Formula Red mit schwarzen Rädern auch optisch sehr attraktiv. Unverständlich wie man auf den Typennamen T 350 C kommt. Es hätte sicher noch einen Namen aus der griechischen Mythologie gegeben. Ich sage einfach immer **Tamaris** dazu.

Nie im Leben habe ich gedacht jemals einen **Wedge** zu besitzen. Aber mit dem 390SE (der letzte 390 SE schon mit 400er Front) bin ich

jetzt sehr happy. Mit dem SEAC-Spoiler hinten ist auch das Heck für meinen Geschmack herzeigbar. Sicher ist es vom Handling mit dem der neueren TVRs nicht vergleichbar. Aber er ist super zum Cruisen, toller Sound vom V8, genug Leistung.

Und er spaltet die Meinungen. Manche sagen er ist der schönste von meinen TVRs. Meine Frau fährt nicht damit, weil sie ihn hässlich findet. Speziell die jüngeren Leute finden ihn aber super.

Für mich ist es ein Kind seiner Zeit und gefällt mir inzwischen sehr gut. Der Spirit of Driving ist genügend vorhanden und vor allem stresslos. Er ist aber im Vergleich zu den anderen TVR riesig.

Der **V8 S200** mit Kompressor: Ich denke es ist der einzige auf der Straße. Hat Leistung ohne Ende.

Er ist aber mit der Original-Bereifung nicht auf die Straße zu bringen. Ja, der Motor, eine interessante Fehlkonstruktion. Mit einem guten 4,0 oder 4,3 Liter-Motor hätte man die gleichen Leistungen billiger und standfester haben können. Peter Wheeler wird das erkannt haben und hat das Projekt dann abgeblasen. Ich bin jedenfalls stolz darauf, dieses Exemplar zu besitzen. Es ist auch optisch sehr schön, dunkelblau meine Lieblingsfarbe. Gut ausgestattet, Vollleder und passt sehr gut in meine Sammlung.

Der **neue Griffith** bleibt für mich hoffentlich nur ein Einzelstück.

Natürlich kann man nach dem bis heute fast unerreichbaren Sagaris-Design nichts mehr toppen und damit steht er schon vor dem Start als Verlierer da. Aber dieses Unikat ist

einfach unanschaulich. Vor allem das Heck, und dann das ganze Factory Theater dazu.

Mir reicht es. Ich dachte Les Edgar ist Idealist und will etwas wiederbeleben. Anscheinend ist er eher ein Flachmann und will selbst nichts investieren.



TVR hat 2006 leider sein Ende gefunden, da die Zeit für diese Art der Bauweise schon lange überschritten war. Deshalb habe ich mich damit abgefunden und liebe diese Besonderheiten aus jeder Sicht (optisch, technisch und eigenständig) und vor allem den Spirit of Driving, der bis heute unerreicht ist.

Leider war ich damals noch zu jung, die Hippie Zeit genießen zu können, aber Hardrock und TVR fahren haben mich dafür entschädigt.

Wer jemals in Blackpool war, weiß warum die TVR so sind, wie sie sind.

Ein Spiegel-Bild von Las Vegas in England.

The show must go on – the show goes on.

Jupi

ADAC KLASSIK »»

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.



SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER?
DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN

AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE

HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik)
und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer
top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer.
Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK

ADAC

Unsere österreichischen Freunde hatten wieder zu einem Treffen über Pfingsten in ihre Heimat, diesmal in die Region Murtal Steiermark, eingeladen.

Schnell gab es eine entsprechende WhatsApp-Gruppe und es wurde klar, dass wir mit einer großen Gruppe aus Deutschland dort teilnehmen wollten.

Ich habe lange überlegt, ob ich mit dem TVR Vixen aufgrund der langen Anfahrt von über 700 km teilnehmen soll und ob ich auf eigener Achse oder mit dem Hänger anreise. Schlussendlich kam mir ein alter Spruch von Werner Lübke in den Sinn „Fahre den Wagen, solange Du es noch kannst...“.

Ich habe mich dann deshalb entschlossen, auf eigener Achse anzureisen. Start war bereits einen Tag vorher am Donnerstag mit einer Zwischenübernachtung in der Nähe von Passau, wo ich mich mit anderen TVR Freunden treffen wollte.

Am Mittwoch vor Reiseantritt habe ich dann schon einmal ein paar „Ersatzteile und was man so braucht“ in den Wagen eingepackt.



U. a. Wasser, Öl, Bremsflüssigkeit, Zündspule, Benzinpumpe etc.

Am Donnerstag früh um ca. 9 Uhr ging es dann los. Da ich nicht gerne Autobahn fahre, war ein Mix aus Autobahn und Landstraße geplant, auch wenn das bis Passau ca. sieben Stunden reine Fahrzeit bedeutete. Die ersten 130 km Autobahn auf der A3 waren kein Problem. Kurz vor Würzburg-Kist, wo ich dann Landstraße fahren wollte, um die vielen Baustellen zu vermeiden, wollte der Motor mitten im Überholvorgang von LKW kein Gas mehr annehmen und ging aus. Ich konnte mich gerade noch im Rollen auf den Standstreifen retten, ohne von einem LKW überrollt zu werden.

Da stand ich nun - erst einmal aussteigen (was nicht so einfach ist, wenn permanent LKW in kurzem Abstand an Dir vorbei rauschen) und überlegen was zu tun ist. Es konnte eigentlich nur ein Zündungs-, Elektrik- oder Spritproblem sein. Also Motorhaube auf, dort konnte ich aber nichts entdecken. Danach Spritpumpe geprüft, die hatte Strom und lief.

Also wieder ins Auto gesetzt und einfach mal versucht, den Motor wieder zu starten. Und siehe da er sprang an. Nun stellte ich mir die Frage: „Soll ich weiterfahren“? Bis Passau waren es noch ca. 5 Stunden Landstraße, oder versuche ich zurück nach Hause zu kommen. Ich wusste ja in diesem Moment nicht, warum der Wagen ausgegangen war. Ich entschied mich, weiterzufahren.

Dann nach ca. drei Stunden auf der Landstraße kam das gleiche Problem wieder. Der Motor nahm auf einmal kein Gas mehr an und ging aus. Der Motor sprang wieder an, nachdem ich ausgestiegen war und Benzinpumpe etc. geprüft hatte. Allerdings stellte ich fest, dass der Benzinfilter vor der Pumpe nicht mehr so „sauber“ aussah. Ich hatte den Verdacht, dass der Filter eventuell „zu“ sei und

deshalb der Motor manchmal keinen Sprit bekam. Also fuhr ich weiter und hielt unterwegs Ausschau nach einer Werkstatt, die eventuell einen Benzinfilter vorrätig hatte. Glücklicherweise fand ich ca. eine Stunde später eine kleine freie Werkstatt und fuhr auf den Hof. Alle waren unheimlich hilfsbereit. Ein Angestellter fand einen Ersatzfilter, mein TVR durfte sofort auf die Hebebühne und der Filter wurde gewechselt.



Das Ganze dauerte keine 30 Minuten und hat mich 15 Euro gekostet.

Wo gibt es so etwas noch?

Ich hatte die Hoffnung, dass damit das Problem gelöst sei.

Leider blieb ich allerdings nach einer weiteren Stunde erneut mit demselben Problem auf der Landstraße liegen.

Der Wagen sprang danach erneut an und ich konnte die kam nach achtstündiger Fahrt in Passau an.

Im Zacherwirt habe ich dann erst einmal mein Zimmer bezogen, geduscht und mit einigen Club-Freunden, die zwischenzeitlich auch angekommen waren, zu Abend gegessen. Danach habe ich auf dem Parkplatz vorsorglich die Zündspule gewechselt, um sie sicherheits halber als Ursache für die Probleme auszuschließen.



Am nächsten Morgen ging es dann im Konvoi zu unserem Mittagstreffpunkt mit den TVR-Freunden aus Österreich.

Nach etwas über drei Stunden Fahrt über Landstraße kamen wir ohne Probleme im „Gasthaus zur Ennsbrücke“ in Österreich an, wo wir einen Großteil der restlichen TVR Truppe trafen. Ich hatte die trügerische Hoffnung, dass nun mein Problem erledigt wäre....



Nach dem Mittagessen sollte es noch zwei bis drei Stunden über Landstraßen und Bergpässe zu unserem Zielhotel für die nächsten drei Nächte gehen.

Mitten im Anstieg in der Passstraße ging der Motor wieder aus! Zum Glück war Michael Urbach im Cerbera mit seiner Tochter hinter mir und blieb stehen. Wir winkten die anderen vorbei und sicherten zuerst den Vixen mit einem Stein gegen das Zurückrollen. Der Wagen stand sehr ungünstig direkt hinter einer 90 Grad Kurve bergauf.



Dummerweise sprang der Wagen diesmal nicht mehr an! Also zusammen mit Michael auf Fehlersuche gegangen. Benzinpumpe lief und ein Zündfunke war auch da. Wir stellten aber fest, dass vorne am Vergaser kein Benzin ankam, obwohl die Pumpe lief. Also war anscheinend die Benzinpumpe defekt? Zum Glück hatte ich ja eine Ersatzpumpe dabei, aber an der Stelle war es unmöglich, die Pumpe zu wechseln. Zum einem aufgrund

dem Gefälle, zum Anderen weil wir keinen Wagenheber dabei hatten.

Also den ADAC angerufen, man ist ja Plus-Mitglied. Zum Glück hatten wir hier oben Handy-Empfang. Nach langem Warten (es war ja auch noch das Pfingst-Wochenende) hatte ich endlich jemanden erreicht. Mir wurde zugesagt, dass in den nächsten 60-90 Minuten jemand vom ADAC vorbeikäme. Nach ca. zwei Stunden seit Pannenbeginn kam dann endlich der ÖAMTC - Der österreichische Automobil-, Motorrad- und Touringclub mit einem Abschleppwagen.

Allerdings mussten wir erst einmal meinen TVR Vixen umdrehen, da er - so wie er bergauf stand - nicht abgeschleppt werden konnte. Michael, seine Tochter und der Fahrer des ÖAMTC sperrten kurzerhand die Straße und ich lies den Vixen 100 m rückwärts die Passstraße hinab rollen, drehte den Wagen und konnte dann Huckepack vom ÖAMTC abgeschleppt werden.



Leider weigerte sich der Fahrer, meinen TVR in unser 70 km entferntes Hotel zu schleppen (dort hätte ich in Ruhe die Pumpe tauschen können und hätte auch genug Unterstützung von den anderen TVR-Fahrern gehabt). Stattdessen wurde mein TVR in die entgegengesetzte Richtung ca. 20 km entfernt auf einen Hof des ÖAMTC geschleppt.

Die Fahrt dorthin dauerte gut 45 Minuten, wobei mich Michael mit seiner Tochter dorthin begleiteten. Vom ADAC hörte ich die ganze Zeit nichts und fragte mich, wie ich denn von dort in unser Hotel kommen sollte. Eigentlich würde mir ja ein Leihwagen etc. zustehen.

Nachdem wir am ÖAMTC Sammelhof angekommen waren, wurde der Wagen abgestellt. Ich fragte nach, ob ich in den nächsten Tagen vorbeikommen könnte, um den Wagen zu holen oder versuchen ihn zu reparieren. Da wir die ganze Zeit immer noch keine Nachricht von ADAC hatten, beschlossen wir, das Gepäck vom Vixen in den Cerbera zu packen. Ich lies mich hinten im Cerbera nieder (ich geh davon aus, dass jeder weiß wie bequem es hinten im Cerbera ist), und wir fuhren dann ca. eine Stunde in unser Hotel, wo wir gerade noch rechtzeitig zum ersten Abendessen ankamen.

Vielen Dank an Michael und seine Tochter, die die ganz Zeit bei mir blieben und mich zurück in unser Hotel brachten!

Am nächsten Tag, am Samstag, stand die große Pässefahrt an und ich überlegte, was zu tun sei. Der Vixen stand eine Stunde vom Hotel weg und ich wusste im Moment nicht, wie ich dorthin kommen sollte.

Als erstes rief ich nach dem Abendessen beim ADAC an und beschwerte mich, dass ich, wenn Michael nicht gewesen wäre, ich immer noch am Standort des ÖAMTC stehen würde. Die schnippische Antwort der ADAC-Dame am Telefon: „...ich sollte mich nicht so anstellen, ich wäre ja nicht der Einzige mit einer Panne heute ... und ein Leihwagen, um zum TVR Vixen zu kommen würde mir auch nicht zustehen ...“



Da ich die Pässefahrt am nächsten Tag nicht verpassen wollte, entschloss ich mich, die Einladung von Woki anzunehmen, ihn im Tuscan zu begleiten und die Reparatur des Vixen auf den nächsten Tag zu verschieben.



Noch einmal vielen Dank an Woki dafür.



Übrigens gab es von Jupi und seiner Frau noch für jeden Teilnehmer eine Tüte mit vielen nützlichen Dingen für die Ausfahrten.



Für Sonntag sah das Programm am Vormittag eine Wandertour vor, und am Nachmittag sollte es eine Fahrt zum Red Bull Ring geben. Volker Weber und Ralf Haas erklärten sich bereit, mich am Sonntagmorgen zum TVR Vixen zu fahren und mir bei der Reparatur zu helfen, da beide auch keine Lust hatten, an der Wanderung teilzunehmen.

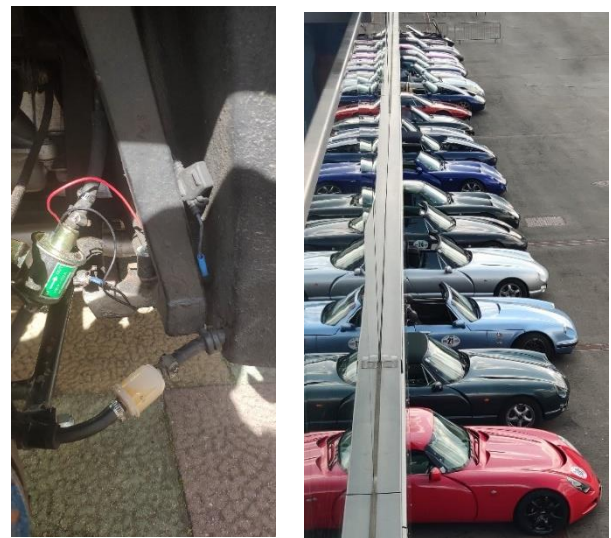
Wenn alles klappen sollte, wären wir zur Ausfahrt an den Red Bull Ring gegen Mittag wieder zurück. Vorher klärte ich mit dem ÖAMTC noch ab, wie wir am Sonntag früh auch auf das Gelände gelangen könnten, damit wir nicht umsonst eine Stunde dorthin fahren.

Zum Glück war das Gelände offen, sodass ich die Benzin-Ersatzpumpe vor Ort einbauen konnte.

Danach sprang der Wagen auch sofort an und ich war guter Dinge, dass nun endlich das Problem gelöst wäre.



Gemeinsam fuhren wir dann 1,5 Stunden über Landstraße und einige Pässe zurück in unser Hotel, wo wir rechtzeitig zur Ausfahrt an den Red Bull Ring ankamen.



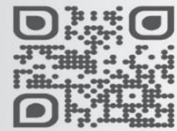
Am Red Bull Ring durften wir dank Jupi in das Fahrerlager einfahren, um uns dort aufzustellen und ohne Eintritt zu zahlen den Rest des Nachmittages zu verbringen.

GPA TECH

Engineering & Motorsport

- Motoren, Getriebe, Lenkungsbau
- Spezialumbauten
- Fahrzeugdesign
- Instandsetzungen
- Produktion von Sonderteilen

SCAN ME



Mercatorstrasse 40a | 46485 Wesel Germany
Fon +49 (0) 281 . 94 86 78 23 | GPA-Tech.de



Profitiere von unserer Erfahrung in Umbau und Abstimmung Deines TVR



Instandsetzung und technischen Verbesserungen an Motoren, auch von TVR.



Kupplungs- und Getriebeinstandsetzung zum Beispiel: LT77 S, T5 WC, TKO 600

Am Montag stand die Rückreise an. Für den Vormittag war noch eine kleine gemeinsame Pässefahrt geplant, bevor sich die Teilnehmer verabschiedeten.



Es ging u. a. über den Sölkpass bis auf fast 1.800 m hinauf.



Danach verabschiedete ich mich von den Teilnehmern und trat die Heimreise per Landstraße über den Eibsee und Königsee an. Unterwegs wollte ich noch eine Übernachtung einlegen.

Nach gut sieben Stunden Landstraße seit der Abreise am Morgen im Hotel in Österreich fand ich in Bayern in der Nähe von Erding einen netten Gasthof, wo ich übernachtete und essen konnte.



Der Vixen lief den ganzen Tag ohne Probleme und ich war guter Hoffnung, das Problem gelöst zu haben (defekte Benzinpumpe).

Am Dienstag setzte ich die Heimreise fort. Ich hatte noch ca. sechs Stunden Landstraße vor mir bis nach Hause.

Was soll ich sagen Nach ca. einer Stunde ging der Motor wieder aus, der Wagen rollte auf der Landstraße weiter, zum Glück noch über eine Anhöhe.

Ich entschied mich, den Wagen zwei bis drei km bergab bis zum nächsten Ort weiterrollen zu lassen und kam so bis Greding. Dort endete die Fahrt am Ortseingang auf einem Bürgersteig.

Eine erste Bestandsaufnahme ergab, dass wieder kein Sprit vorne am Motor ankam, obwohl die Benzinpumpe lief. Ich kann mir nicht vorstellen, dass zwei Pumpen kaputt gegangen sind und hatte den Tank in Verdacht. Eventuell legt sich etwas vor den Ansaugrüssel und blockiert die Benzinzufuhr.

Also wieder den ADAC gerufen. Diesmal ging es relativ schnell. Innerhalb von einer Stunde war der ADAC vor Ort und brachte mich in eine nahe gelegene Sammelstation mit Werkstatt.

Dort angekommen, fand sich ein Fahrer, der mich mit dem Tieflader die restlichen 300 km nach Hause brachte.



Allerdings gab es nun ein Problem mit dem ADAC. Dieser weigerte sich, die Kosten des Rücktransportes zu mir nach Hause zu übernehmen.

Ich sei meiner „Schadensminderungspflicht“ nicht nachgekommen, da ich keine Reparatur-Rechnung aus Österreich nachweisen konnte und ich den Wagen selbst repariert hatte. Mein Einwand, dass dies ja mit dem ADAC abgesprochen war und der ADAC dadurch Leihwagen, Hotel und Rücktransport aus Österreich gespart hat, interessierte den ADAC nicht.

Was sollte ich machen, zumal der Werkstattmeister mir erklärte der Transport würde 1.300 Euro kosten.

Schließlich kam der Vixen dann doch mit dem Tieflader nach Hause.

In den nachfolgenden zwei Wochen habe ich einige Dinge am Vixen untersucht, um die Fehlerursache zu finden. U. a. alle Schläuche und Filter gewechselt, noch einmal eine neue Benzinpumpe eingebaut und sogar den Tank

ausgebaut und untersucht. Allerdings konnte ich nicht wirklich Schmutzpartikel im Tank finden.

Seitdem bin ich wieder zwei längere Tagestouren ohne Probleme gefahren, allerdings ohne wirklich genau zu wissen, woran es letztendlich lag.

Trotzdem war es eine schöne 5-Tagestour in Österreich, mit vielen schönen Strecken, netten Leuten und einer Gegend, in die man sonst nicht so oft kommt und die Freude auf ein Wiedersehen bereitet.

Ich war, wie so oft, der einzige Pre-80 TVR, es waren auch keine M- oder S-Typen vor Ort. Schade!

Viele Grüße nach Österreich,
Toni



Bergler
Motorenservice
KFZ-Gebrauchteile

VELAR.DE
british v8 engines

IHR SPEZIALIST FÜR

Land Rover / Jaguar XJ /
Vitesse SD1 / Marcos /
Triumph V8 / MG B V8 /
Morgan +8 / TVR /
Range Rover Classic / P38

ZERT. FACHBETRIEB

motorenCENTER®

LEISTUNGSSPEKTRUM

- Motoren- und Getriebe-
instandsetzung aller Marken
- Fachbetrieb für
klassische Fahrzeuge
- Diagnose und Leistungs-
prüfstand (4x4)
- Sonderfahrzeugbau
- Restaurationen



KONTAKT

Bergler Fahrzeugtechnik GmbH / Velar.de
Am Forst 3 / 92637 Weiden
motorencenter@bergler.de / 0961-398926-19
www.bergler.de / www.velar.de

ADAC



*LUST AUF MEHR OLDTIMER?
DANN FOLGEN SIE UNS
AUF FACEBOOK!*

>> www.facebook.com/ADACKlassik



Mit neuen 7" Bi-LED Hauptscheinwerfern das Licht des Tages erblicken.

Nach über 10 Jahren TVR-Abstinenz dachte ich mir, es wird auch für mich mal Zeit, einen Artikel für die Club-Zeitschrift zu verfassen und als erstes über ein - im wahrsten Sinne des Wortes - Technik-Highlight zu berichten:



Dank ECE-Zulassung HU- und H-Kennzeichentaugliche LED Hauptscheinwerfer in der Größe

7" mit der etwas sperrigen Typbezeichnung LTPZ-PXHL-7.

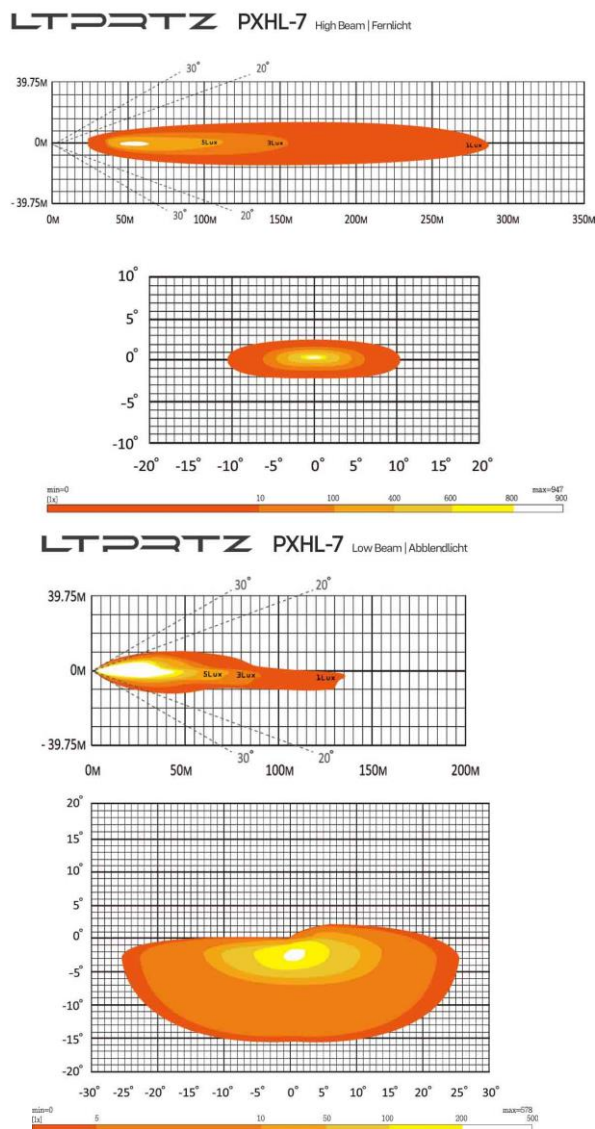
Mein TVR S3 Cosworth hat im Original 7" H4-Scheinwerfer mit der aus den achtziger Jahren gewohnten Lichtausbeute, die keinem Vergleich mit der heutiger LED-Scheinwerfer standhält. Mein TVR S3 Cosworth hat aber auch ein H-Kennzeichen, und so dachte ich mir, dass es beim TÜV, bei der Dekra oder dergleichen schwierig werden könnte, mit neuzeitlichen LED-Scheinwerfern vorzufahren.



Zu meiner Überraschung war es aber überhaupt kein Problem, denn Zitat: „Da sich die Scheinwerfer sehr schön in die alte Optik einfügen, sehe ich kein Problem – insbesondere auch mit Blick auf den enormen Sicherheitsgewinn.“

Man muss schon sehr genau hinschauen, um die neuen Scheinwerfer zu erkennen – und genau das hat dafür gesorgt, dass der Prüfer nichts dagegen einzuwenden hatte und ich im März meine Plakette für die nächsten 2 Jahre bekommen habe.

An den folgenden Grafiken könnt Ihr erkennen, welches Feld die Scheinwerfer ausleuchten.



Falls jemand von Euch Interesse bekommt, ebenfalls auf LED-Scheinwerfer zu wechseln, hier ein paar Worte zum Einbau, der wirklich leicht ist. Zierring abschrauben, alten Scheinwerfer abschrauben, Kabel an den neuen Scheinwerfer anschließen: Abblendlichtkabel an das Abblendlicht, Fernlichtkabel ans Fernlicht und, das ist wichtig, das Standlichtkabel an die eigentlich fürs Tagfahrlicht vorgesehene Lampe (die horizontale Lampe in der Mitte der Scheinwerfer).

Ihr dürft die Tagfahrlichtlampe nicht mit einer modernen Tagfahrlicht-Elektronik verbinden, denn die gefährdet das H-Kennzeichen definitiv, da es vor 30 Jahren noch kein Tagfahrlicht gab. Die Tagfahrlichtlampe wird daher einfach mit dem Standlichtkabel verbunden und fertig (wenn kein H-Kennzeichen vorhanden ist, geht es natürlich auch mit einer modernen Tagfahrlicht-Elektronik).

Ansonsten gibt es bei der Montage wenig zu beachten. Die Kontakte sind handelsüblich und hinter den Scheinwerfern ist genug Platz in den Kotflügeln für Kabel und Stecker. Das ist so einfach, da habe ich noch nicht einmal ein Foto von gemacht.

Für das korrekte Einstellen der Scheinwerfer fährt man anschließend am besten zu einer ordentlichen KFZ-Werkstatt, denn die wissen genau, wie das geht und haben dafür die richtigen Gerätschaften. Es gibt die pro Stück ca. 350 Euro teuren Scheinwerfer bei einigen Anbietern im Internet zu finden, unter anderem zum Beispiel hier:

- <https://www.ltpartz.com/7-Bi-LED-Hauptscheinwerfer-Prime-mit-Tagfahrlicht-12V>
- <https://www.seilwinden-direkt.de/7-Bi-LED-Hauptscheinwerfer-Prime-mit-Tagfahrlicht>

Der Lohn der Arbeit: Perfektes Abblend- und Fernlicht, das einem die Straße blendfrei taghell ausleuchtet. Es ist wirklich eine Freude, mit dem TVR nun auch bei Nachtfahrten sicher unterwegs zu sein.

Jörn

*(Quellen: Produktbilder von der LTPRTZ-Webseite)

BORNEMANN[®]

FAHRZEUGTECHNIK UND BEREIFUNG

| Service | Unfallreparaturen | Tuning | TÜV | Räder |



Der TR-IG Stammtisch Frankfurt hatte eingeladen zur Hunsrück–Mosel Tour vom Donnerstag, 18. Mai bis Sonntag, 21. Mai 2023.

Da mein TVR Vixen ja aus vielen Triumph Teilen besteht, war eine Teilnahme mit dem TVR kein Problem 😊.

Los ging es am Donnerstag in Ingelheim, wo wir uns um 09:30 Uhr auf dem Real Parkplatz mit 10 Autos trafen, um gemeinsam die Fahrt zum Zielhotel zu unternehmen. Wir waren als Freunde der Marke mit unserem TVR Vixen unterwegs, der ja fast ein halber Triumph ist, da viele Teile, wie u.a. Bremsen, Antriebswellen, Differential etc. von verschiedenen Triumph Modellen verbaut sind.



Unterwegs sollte es noch ein kleines Picknick und einen Abstecher zu einem Dampflokmuseum in Hermeskeil geben.

Also starten wir in 2 Gruppen à 5 Autos zu einem Wanderparkplatz für unseren ersten Stopp, wo das Picknick stattfinden sollte. Leider hatten wir uns der „falschen“ Gruppe angeschlossen, da unser Guide anscheinend ein paar Probleme mit dem Navi hatte, was dazu führte, dass wir 45 Minuten kreuz und quer

inklusive Autobahn durch die Lande fuhren. Als es nicht mehr weiter ging, riefen wir Carlos an, den Guide der anderen Gruppe und vereinbarten einen Treffpunkt.

Dann ging es endlich vorwärts. Als wir allerdings an dem Wanderparkplatz für unser geplantes Picknick ankamen, mussten wir feststellen, dass dieser komplett belegt war.



Zum Glück hatten wir ein paar Kilometer davor einen anderen Parkplatz entdeckt, zu dem wir dann zurückfuhren.

Dem Hungertod nahe, konnten wir endlich unser Picknick einnehmen, uns etwas ausruhen und Essen sowie Getränke zu uns nehmen.

Nach dieser Pause ging es weiter zum nächsten Stopp, dem privaten Dampflokmuseum in Hermeskeil. Wer sich für alte Dampflokmotoren, viele davon auch aus den 30er und 40er Jahren, interessiert, ist hier richtig gut aufgehoben.





Viele der Züge stehen allerdings im Freien und rosten vor sich hin.



Einige unserer Beifahrer nutzten den Besuch, um sich etwas auszuruhen.



Hier der Link, um sich einen Überblick über das Museum zu verschaffen:

<https://www.dampflokmuseum-hermeskeil.de/>





Vom Museum war es dann nicht mehr weit in unser Hotel Krone Riesling in Trittenheim, wo es um 18:30 Uhr das 3-Gang Abendmenü gab und ein ereignisreicher Tag zu Ende ging.

Unsere Unterkunft, das muss ich leider hier erwähnen, hat nicht allen Ansprüchen standgehalten. Die Zimmer waren, gelinde gesagt, sehr einfach und teilweise sehr alt.

Die Lage des Hotels war super, direkt in der ersten Reihe mit netter Terrasse und Ausblick

auf die Mosel. Allerdings sind viele dieser Hotels an der Mosel, die direkt am Fluss stehen, sehr alt und haben oft dasselbe Problem. Wer bessere und neuere Hotels sucht, muss etwas ins Hinterland ausweichen.

Am Freitag, unserem zweiten Tag, ging es dann morgens gegen 10 Uhr in den Nachbarort Neumagen-Dhron. Dort hatten wir eine Besichtigung des Nachbaues eines römischen Weinschiffes gebucht.



Mit einer Länge von 17,95 Metern, einer Breite von 4,20 Metern, etwa 70 Zentimetern Tiefgang und einem Leergewicht von ca. 14 Tonnen ist das Weinschiff Stella Noviomagi das größte, jemals im deutschen Sprachraum nachgebaute, schwimmfähige Römerschiff.

Der Guide, der uns hier alles super erklärte, erlaubte uns auch, auf das Schiff zu gehen. In ein paar Wochen wird es auch möglich sein, mit diesem Schiff kleine Rundfahrten zu buchen.

Link zu weiteren Infos:

<https://www.neumagen-dhron.de/weinschiff-stella-noviomagi/>

Nach dieser Exkursion war Freizeit bis 14:30 Uhr angesagt. Es bildeten sich kleinere Gruppen, die sich den Ort anschauten, Kaffee tranken oder Essen gingen.

Um 14:30 Uhr trafen wir uns wieder am Hotel.

Der nächste Programmpunkt, eine Weinprobe im Nachbarort, stand an. Geplant war eine ca. 1,5 Stunden dauernde Wanderung zum

Weingut und anschließende Rückfahrt mit dem Bus zum Hotel.



Bei bestem Wetter und unter Schwitzen wanderten wir durch die Weinberge zum Klosterweingut Schneider nach Leiwen, wo wir gegen 16:30 Uhr ankamen und mit der Weinprobe plus Vesper begannen.



MOTACLAN
MAKE YOUR MARQUE

The TVR Parts Specialist

We have a wide range of TVR parts back in stock!
Shop online or call us today on 0121 356 3003.



  Join our community

motaclan.com





Normalerweise, so kenne ich es, werden bei einer Weinprobe ca. 6 Weine präsentiert, die der Winzer auch selbst einschenkt. Hier allerdings war es anders.

Los ging es mit drei verschiedenen Sorten Sekt und Prosecco, danach kamen Weißwein, Rose und Rotwein. Dabei wurden die Flaschen von Herrn Schneider direkt übergeben, und jeder konnte so viel einschenken, wie er wollte. Ich glaube, es waren so an die 15 Weine, die wir „mehr“ oder „weniger“ probiert haben.



Dazu gab es eine großzügige Vesperplatte mit Wurst, Käse, Schinken, etc.



Ich habe selten so eine schöne Weinprobe erlebt.



Die geplante Heimreise konnte dann von den Meisten sogar noch zu Fuß in Angriff genommen werden, diesmal aber auf dem direkten Weg und nicht durch die Weinberge.

Am nächsten Tag, dem Samstag, war ein Besuch der Flugausstellung in Hermeskeil angesagt.

Ein kleiner Teil unserer Gruppe zog es vor, mit dem Boot nach Bernkastel-Kues zu fahren, um sich den Ort anzusehen und das schöne Wetter zu genießen.



Die restliche Gruppe ist mit den Autos ins Museum gefahren, wo wir unsere Fahrzeuge direkt vor der Concorde aufstellen konnten.

Wer sich für Flugzeuge wie die VC 10 aus Abu Dhabi, die Mil Mi-6 aus Russland, die Saab Viggen aus Schweden, die Ju 52, den Tornado oder die Super Constellation der Lufthansa interessiert, ist hier genau richtig.



Bei dem Flugmuseum handelt es sich um eine private Sammlung mit über 100 Flugzeugen. Auch dort hatten wir wieder eine sehr interessante Führung mit vielen Infos und Anekdoten unseres Guides.



Nach ca. 2 Stunden gab es dann Kaffee und Kuchen, und zwar in der alten Concorde, die zum Café umgebaut worden war.

Infos zur Flugausstellung:

<https://www.flugausstellung.de/>

Danach ging es mit einer von Carlos ausgearbeiteten, schönen Strecke über den Erbeskopf mit einer Höhe von 816,32m zurück zum Hotel, wo wir wieder ein gemeinsames Abendessen eingenommen haben.



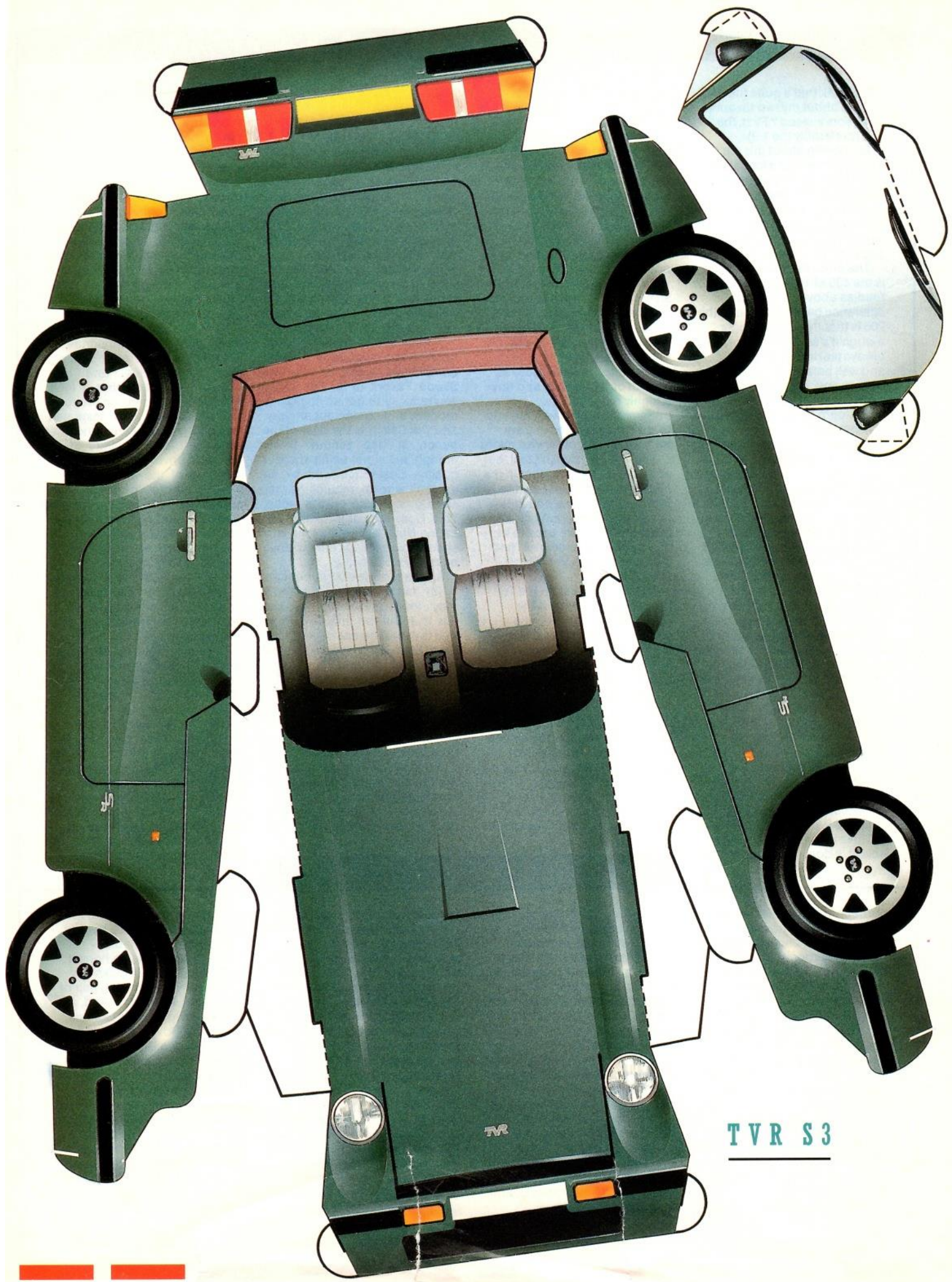
Am Sonntag ging es dann nach dem gemeinsamen Frühstück zurück nach Hause.

Während des gesamten Wochenendes hatten wir sehr schönes Wetter und keine Ausfälle bei den Fahrzeugen!

Vielen Dank an Carlos und den TR-IG Stammtisch Frankfurt für die Organisation der Tour.

Liebe Grüße

Toni



TVR S3



Der TVR Car Club gehörte zu den Ausstellern im neuen Country Club der Classic Days Düsseldorf.

Nach nunmehr 5 Jahren Abstinenz war der TVRCCD vom 4. – 6. August 2023 wieder mit dabei!

Michael Stein organisierte unsere Teilnahme in einem tollen Areal im Düsseldorfer „Green Park“ mit einem großzügigen und gemütlichen Pavillon. Dort wurden die verschiedenen TVR-Modelle für Zuschauer und Interessierte präsentiert. Leider zur falschen Zeit und am falschen Ort kam am Samstagnachmittag der



große Regen, aber das tat der großartigen Stimmung keinen Abbruch.

Und, ganz ehrlich – das Wasser läuft auch wieder ab ... irgendwann!



Der Abbruch der Veranstaltung erfolgte leider wegen einer Unwetterwarnung am Sonntag vorzeitig. Nachdem der Stand abgeräumt war,



konnten auch die ausgestellten TVR ihre Fähigkeiten in Matsch und Schlamm beweisen.

Einen großen Dank an Michael, der viel Zeit und Mühe in die Organisation gesteckt hat. Und Dank ebenso an alle, die mit ihren TVR vor Ort waren – es hat sich gelohnt.

Manni



Wie jedes Jahr freuen wir uns auf den OGP und auf das TVR-Treffen am Nürburgring.

Wir kommen seit Jahren immer schon am Donnerstagvormittag an. Da dies noch kein offizieller Veranstaltungstag ist, ist das Fahrerlager nahezu ohne Publikum. Die Strecke ist für freies Fahren geöffnet, und man kann sich ungehindert in der Boxengasse aufhalten, perfekt für schöne Bilder. Auch das Flair an der Boxenmauer ist einzigartig, wenn die Boliden der Formel 1, der GTs, der Can-Am-Serie usw. gleichzeitig auf der Strecke sind und an einem vorbeiblasen.



Im Fahrerlager ist großer Ankunfts- und Aufbau- tag, gute Gelegenheit, sich die Autos in Ruhe anzuschauen und mit verschiedenen Teams ins Gespräch zu kommen. Natürlich wird auch mal Hand angelegt, wenn beim Ausladen, Aufbau oder, wenn es nur beim Schieben ist, Hilfe benötigt wird.

Donnerstag ist auch für uns der Aufbau- tag am TVR Parkplatz. Alles Erforderliche wie Generator, Zelt und Kühlwagen werden geliefert, aufgebaut und hergerichtet. Die Parkfläche wird genau nach angemeldeten TVR Modelle

abgesteckt. Wenn alle kommen, ergibt sich ein lückenloses Bild nach Modellen sortiert.



Vorweggenommen, heuer hatten wir einige Lücken. Da die Wettervorhersage für Samstag nicht so gut war, haben es sich wahrscheinlich Einige anders überlegt und blieben zu Hause. Einerseits ist es nachvollziehbar, denn Einige hatten sicher noch die Schlecht-Wetter-Bilder von den Classic Days im Kopf. Andererseits war ein zahlreiches Fernbleiben für die Veranstaltung und vor allem für mich als Organisator sehr un- schön. Es kam aber nicht zum befürchteten Starkregen und wir hatten noch ein angenehmes Wochenende.



Donnerstag ist auch die Zeit, sich die Händler rund um den Ring anzuschauen, bei Radical und KTM X-Bow muss ich jedes Jahr vorbeischa- uen. So wie es die Zeit erlaubt, ist auch ein Besuch bei Aston Martin und Manthey-Racing vorgesehen.

Dieses Jahr hatte ich die Gelegenheit, mit Ralf und Ellen sowie David Shaw eine Renn-Taxi Runde auf der Nordschleife in einem Porsche GT3 RS mitzufahren. Unbeschreiblich, der

absolute Hammer! Danach ging es gemeinsam mit den TVR-Freunden gemütlich zum Essen.

Freitag sind die Trainingsläufe, eine gute Gelegenheit, sich das komplette Fahrerlager noch ohne großen Menschen-Ansammlung anzuschauen. Ganz ungewohnt fand in diesem Jahr das Rennen der GTs bis 1965 am Freitag statt, natürlich Pflicht-Programm für mich.

Freitagsabend gehen traditionell einige zum Italiener nach Müllenbach oder nach Insul ins Hotel zum Essen. Mit 14 Personen waren wir in Müllenbach. Ich liebe das Rennsport-Flair, wenn die Sportwagen und Oldtimer am Lokal vorbeifahren, das erlebt man nur hier.

Samstag sucht sich jeder seine Lieblingsrennen aus dem Programm, packt seinen Rucksack und versucht einen guten Platz auf den beliebten Tribünen zu sichern, um sich die verschiedenen Rennen anzusehen.

Beliebt sind die GTs, Tourenwagen, die Can-Am-Serie sowie die Rennsportwagen der 70er. Wer auf Monoposto steht, kam voll auf seine Kosten in den verschiedenen Formel-Klassen. Von den F1-, F2-, F3-Klassen sowie der Formel Junior gab es heiße Rennen zu sehen.



Zwischen den Rennen ist unser Club-Parkplatz Treffpunkt und bietet Gelegenheit für die üblichen Benzingspräche und um einen Blick unter die ein oder andere Motorhaube zu

werfen. Die Racer unter uns freuen sich immer auf die Stunde auf der Nordschleife.

Um 11 Uhr ist Vorstart, die Strecke ist trocken - los gehts mit vier Griffith auf den Weg in die Boxengasse der Nordschleife.



12 Uhr Start: Manni, Thorsten, Mathias und Peter sind auf Bestzeitjagd, oder sagen wir, bei dem Versuch, eine schnelle Runde hinzubekommen.

Ich hatte die Gelegenheit, mit Peter mitzufahren. War super, bei einem Profi an Bord zu sein, der einen TVR an die Grenze bringt!

Samstagsabend ist wie immer unser geselliges Club-Grillen am TVR-Parkplatz angesagt, Yannic und ich übernahmen das Grillen und versuchten, alle Teilnehmer zufrieden zu stellen.

Durch die hohe Anzahl der **ferngebliebenen** Angemeldeten hatten wir leider einen hohen Warenüberschuss. Um dies in Zukunft zu vermeiden, werden wir es ab dem nächsten Mal anders Handhaben: Vorkasse bei Anmeldung, wie bei den Parktickets.

Da nun alle zusammen waren, wurden die Preise für die Gewinner des „Wettbewerbs der schönsten TVRs“ ausgelost.

Ralph mit seinem Chimaera hat gewonnen. Wir gratulieren zum 150,- Euro-Gutschein!



Das Angenehme beim Club-Grillen ist auch, dass bis 21.30 Uhr die Abendrennen stattfinden. So schaut fast jeder einmal mit einem Bier in der Hand auf die Strecke, um die Rennwagen mit glühenden Bremsen in der Dämmerung anzuschauen.

Am Sonntag nutzte ich gleich die Gelegenheit, um mit dem Veranstalter und Verantwortlichen des OGP über unser im nächsten Jahr geplantes Vorhaben zu reden.

Da Porsche im Infield in der Mercedes-Arena nicht mehr vertreten ist, sicherte ich uns gleich den Parkplatz für 2024. Ich habe schon mal die Fläche ausgemessen, wie und wo wir uns aufstellen können. Somit hat die Arbeit für nächstes Jahr schon begonnen.

Yves



Wie in den letzten Jahren bin ich in diesem Jahr wieder nach Schweden zum Herbsttreffen des TVR CC Schweden gefahren.

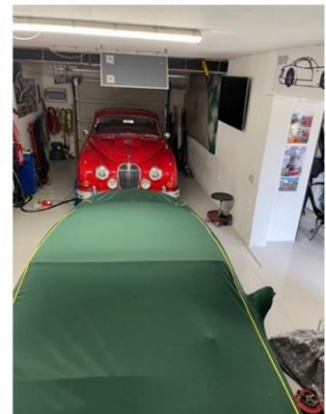
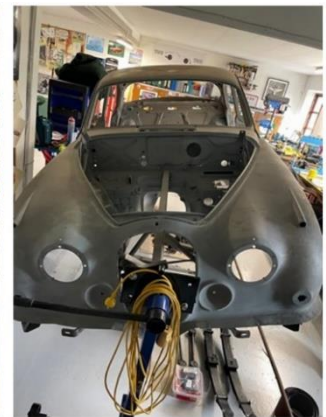


Leider kam aber auch in diesem Jahr trotz kräftig gerührter überregionaler Werbetrommel nur Udo mit.

So nahmen wir um 8:40 Uhr die Fähre nach Rödby und fuhren zunächst zu John nach Dalby. Er restauriert seit zwei Jahren einen Jaguar MK 2. Einige haben schon Fotos gesehen. Der Lochfraß war enorm, so dass man denken könnte, er macht das aus Therapiegründen....



Er hat eine wirklich tolle Werkstatt, und ist ein toller Typ! Vor kurzen feierte John seinen 70. Geburtstag.



Dann haben wir uns auf den gut 1,5 Stunden dauernden Weg nach Asmundtorp, Schweden, zu Kalle und Linda gemacht.



In diesem Jahr waren auch die schwedischen Markenclubs von Triumph, Jaguar, MG und Morgan dabei.

Es gab viel zu sehen. An einem Foodtruck gab es Riesenhotdogs, Burger und Getränke.

Ebenfalls war ein Kaffee- und Keksbuffet vorbereitet.

Kalle (Mr. TVR in Schweden) und seine Frau Linda richten dieses Treffen alljährlich aus. Auch sie haben beide das Alter von 70 Jahren schon überschritten.



Kalle hat seiner Linda zum 50. ein E-Type Cabrio geschenkt, das er seitdem restauriert. Mittlerweile sieht es so aus, dass die Restauration in absehbarer Zeit ihre Vollendung finden wird.





Ich bin gespannt, wann er den Schlüssel zum ersten Motorstart drehen kann.

Gegen 15:30 Uhr haben wir dann den Rückweg angetreten.

Auf der Fähre hatten wir die Poolposition und haben die untergehende Sonne und ein schönes Bierchen genossen.

Ich würde mich freuen, wenn wir im kommenden Jahr mit einer großen Abordnung nach Schweden fahren könnten.

Da der Norden in 2024 das DLT ausrichten wird, haben wir vor, dieses an dem Wochenende vor dem Herbsttreffen in Schweden zu machen. So könnte der eine oder andere ein paar Tage dranhängen und mitkommen. Wir haben vor, die Dänen und Schweden zu unserem DLT einzuladen.

Details dazu kommen zu einem späteren Zeitpunkt.

Christian



TVR Deutschlandtreffen 2023 - Sommerreise im Süden

Ein TVR-Deutschlandtreffen in der Nähe von Freiburg bedeutet zwar für einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine weite Anreise durch ganz Deutschland, verspricht aber Ende August, Anfang September herrliches Sommerwetter, gutes Essen und kurvige Straßen. Und wenn ein solches Treffen dann auch noch von drei Organisationstalenten, nämlich Renate, Reinhard und Emanuel betreut wird, dann gibt es wahrlich keinen Grund, sich nicht auf den Weg in den Süden zu machen.



Auf der Anreise am Donnerstag, dem letzten Tag im August, geht es gut los. Die Sonne scheint, die Autobahn ist frei, dem T350c also ordentlich die Sporen geben. Aber es kommt, wie es kommen musste, irgendwo im Westerwald gibt's den ersten Stau. Wir schleichen langsam voran, und da vorne im Motorraum wird es ordentlich heiß.

Also habe ich einen kleinen Zwischenstopp auf einer Autobahnraststätte gemacht. Kinder und Väter schauen sich das Auto an. Dann geht es weiter. Doch der Himmel zieht sich zu. Und bei einem Tankstopp bei Baden-Baden treffe ich auf einen neuen Rekordpreis: sage

und schreibe 2,519 € für den Liter Superplus. Hut ab!

Als ich schließlich die A5 hinter Freiburg verlasse, ist die Sonne längst wieder rausgekommen. Hier im Süden ist man recht freigiebig mit Tempo 30 auf Dorf- und Landstraßen. Auf dem Weg ins Hotel, linker Hand in Tiengen ist eine Tankstelle, die können wir morgen früh aufsuchen. Weiter geht's zum Hotel Schloss Reinach, mitten im Dörfchen gelegen, Parkplätze mit Bäumen und eine ganze Reihe von TVRs haben sich platziert: Griffiths, Chimaeras, Tuscans und einige S stehen schon da.

Auf einem Hänger steht das rote Geschoss von Karlheinz, der älteste TVR in der Runde. Es ist angenehm warm.

Michael runzelt die Stirn über den zerbröselten Deckel seines Wassertanks. So einen Deckel habe ich gestern noch in der Hand gehalten, aber leider nicht als Ersatz eingesteckt. Michael sucht sich die VW-Händler im Umland heraus, die er morgen vor dem Start abklappern will.

Im Innenhof des Hotels ist schon eine große TVR-Gruppe, die kühle Getränke zu sich nimmt. Von da aus geht es dann um 19 Uhr hinüber in unseren Speisesaal zur Begrüßung. Wir sitzen an großen, runden Tischen und irgendwann im Verlauf des Essens, spätestens



als die einen oder anderen die harten Schnäpse aus dem Kofferraum holen, verteilen wir uns mal hier, mal da. Drinnen, draußen. Schön, so viele zu treffen!

Am nächsten Morgen dann das Frühstück testen, das mit einer großen Auswahl und zwei Kaffeemaschinen punkten kann. Hier trifft man die ein oder anderen Teilnehmer, die man am Vorabend vielleicht noch nicht gesprochen hat.

Dann zum Auto und rüber nach Tiengen zur Tankstelle. Da tanken gerade mehrere Boliden. Der Spritpreis ist hier schon wieder deutlich moderater, bleibt aber auch über 2,20 €.

Thomas' Tuscan mag seine Tür nicht öffnen, jedenfalls nicht über die Taster. Wir schließen einen Rechner mit Ollis Programm an, löschen die Fehler, aber sie kommen wieder und wollen danach auch nicht mehr weggehen. Das

Auto fährt trotzdem und die Türen gehen über die Notentriegelung auf.

Einen weiteren, morgendlichen Stimmungsdämpfer hat es auf dem Weg zur Tankstelle gegeben. Volker schaut sich seine lädierte hintere Stoßstange am TVR an. Und ein Griffith hat ungewollte Kampfspuren vorne. Wir trösten. Für Dominik führt das zu einem Fahrer-einsatz, der ihm sichtlich Freude bereitet.



Das Roadbook wird verteilt. Wir Einzelfahrer haben uns eine App aufs Telefon geladen, die uns sicher durch die Gegend leitet. Sehr, sehr praktisch, das Ganze.

Wir starten Richtung Frankreich, überqueren den Rhein bei Breisach, die Grenze bemerkt

man kaum, und bewegen uns durch die Dörfer um Colmar herum. Dann geht's nach und nach die Berge hoch. Und die Strecke im Elsass wird deutlich kurviger.



Warum auch immer, das Wetter entscheidet sich zu einem Rückschritt. Auf dem großen Parkplatz, auf dem sich zahlreiche Autos treffen, fühlt man sich eher wie im Winter. Es ist lausig und neblig und sieht irgendwie nicht nach Sommerurlaub aus.

Von da aus geht's über zahlreiche Kurven zum Mittagessen am Lac Blanc. Die Autos lassen sich prima parken. Die Sonne kommt raus, Matthias sonnt sich am Ufer.

Unser Parkplatz ist so gewählt, dass sich ein Auto, dessen Anlasser nicht so recht will, bequem den Hang hinunter rollen lässt. Wroam, springt der Motor an. Die Passanten staunen, ob der Autos und des Sounds.

Kommen wir zum ersten Höhepunkt des Tages: die Straßen werden immer besser, die Sonne kommt hervor. Wenig Verkehr, der stören könnte. Es geht rauf und runter kurvig durch den Wald. Da starten echte

Verfolgungsjagden. Thorstens roter T350t schießt vorbei, dicht gefolgt von Michaels Cerbera. Junge, Junge.

Oben ein kurzer Stopp, es bietet sich eine spektakuläre Aussicht. Die Autos reißen sich in allen möglichen TVR-Farben am Straßenrand. Man weiß gar nicht, was besser aussieht.





Dann geht's weiter, schöne und viele Kurven hinunter in die Ebene. Der nächste Abzweig, ist der ernst gemeint? Denn jetzt sind wir mitten im Wald, die Straße so, dass besser kein Gegenverkehr kommt, viele Kurven. Hin und wieder ein Radfahrer, der sich beschwert.

Unten in der Ebene ist es jetzt wieder ordentlich heiß. Auf dem Weg zurück zum Hotel kommen immer wieder aus den unterschiedlichsten Richtungen TVR angefahren und reißen sich ein. Was ist eigentlich mit dem Roadbook? Egal. Aus Westen kommend, stelle ich fest, dass es auch in Hausen eine Tankstelle gibt. Die werde ich morgen ausprobieren.

Im Hotel geht's erst mal in den Pool. Und eine umfangreiche Saunalandschaft gibt's hier auch. Vor dem Abendessen erhaschen wir einen ersten Blick auf das Grillen, das uns morgen, am letzten Abend, erwarten wird.

Draußen sitzen wir wieder an unseren Tischen, neu durchgewürfelt. Es gibt viel zu erzählen. Zu späterer Stunde stellt sich wieder die Frage: Zigarren? Hochprozentiges? Oder doch schlafen gehen?

Am nächsten Morgen auf zum Frühstück. Ich finde eine dritte Kaffeemaschine. Danach zum Tanken. Die Autos machen sich fertig. Die Sonne scheint, und es ist schon ordentlich warm. Am Horizont steigen Heißluftballons auf. Vorbereitungen und Roadbook-Verteilung. Thomas' Tuscan macht auf einmal wieder alles wie er soll.



Dann geht's kurz auf der Autobahn Richtung Schwarzwald. Erst einmal müssen wir durch Freiburg. Meine Güte, haben die hier überall Tempo 30? Und alle 30 Meter eine rote Ampel? Dem Auto wird es am frühen Morgen schon gut warm. Wir verlassen die Innenstadt, und dann geht es in den Schützenallee-Tunnel. Unzählige TVR in einem Tunnel? Ein Höllenfeuer bricht los, die Posaunen von Jericho, der Wahnsinn!

Wir nähern uns dem Zielgebiet. Die Straßen werden enger, die Kurven kurviger. Streckenweise vielleicht ein wenig sehr eng und sehr kurvig, vor allem bei Gegenverkehr. Aber dann, hinter St. Georgen wieder eine Straße, die nur der liebe Herrgott gezeichnet haben

kann. Der SpeedSix brüllt. Was für eine Strecke!

Am Junghans-Terrassenmuseum in Schramberg ist es, wie soll es anders sein, sehr, sehr sonnig und sehr, sehr heiß. Die Schattenparkplätze sind schnell vergeben.



Im Museum ist es dagegen angenehm kühl. Wir bekommen eine Führung. Ich habe mich der „Technik-Gruppe“ angeschlossen. Ein bisschen viel Uhrentechnik, aber unterhaltsam.



Wir können im Speisesaal der Uhrenfabrik eine Stärkung zu uns nehmen, bevor es wieder nach draußen zu den Autos geht.



Die springen, manche sofort, andere nach Überredung, wieder an. Weitere TVR sind dazugestoßen. Ich erfahre Wokis Leidenschaftsgeschichte. Weiter geht's durch die Wälder. Auch hier streckenweise sehr eng und kurvig, dann aber wieder ideale Straßen, schön!

Es ist immer noch sehr heiß. Ein Stau naht. Den tue ich mir nicht an und fahre in die andere Richtung. Und einige Zeit später höre und sehe ich vor mir Kalle und Christa. Dann kann ich so falsch gar nicht sein. Wir machen eine entspannte Rückreise durch die Hitze.

Im Hotel angekommen gibt's nur eins, nämlich ab in den Pool. Und das sage nicht nur ich, dass sagen noch einige andere. Es wird ein netter TVR-Plausch im Pool mit unserem Vorstand am sonnigen Abend.



Dann machen wir uns für den Grillabend fertig. Es geht los mit der Verlosung, es folgen das große Lob für unsere Organisatoren und das Gruppenbild und dann geht's ans Gegrillte.



Der letzte Morgen ist angebrochen. Beim Kaffee entdecke ich eine vierte Kaffeemaschine. Wir sitzen draußen in der Sonne in wechselnden Konstellationen. Thomas' Türöffner hat sich wieder umentschieden. Michaels Tuscan ist zwar mit einem neuen Wasserdeckel versehen, aber die Lichtmaschine will nicht so recht. Wir diskutieren verschiedene Varianten für deren Austausch und die mögliche Heimreise. Das Service-Team hat den Tuscan aufgeladen. Dann folgt die große Verabschiedung.

Das Auto wird noch mal in Hausen getankt, dann geht's auf die Autobahn. Es ist heiß. Auf dem Rückweg will ein Fenstergummi nicht mehr kleben bleiben. Aber die Klimaanlage läuft. Was für ein herrlicher Sommerurlaub!

Martin





TVR Car Club – mehr als nur Autofahren

IMPRESSUM

Herausgeber:

TVR Car Club Deutschland e.V.

vertreten durch:
Manfred Krüger, 1. Vorsitzender
Baustr. 52
45359 Essen
info@tvrcarclub.de

Thorsten Heller, 2. Vorsitzender
Mathias Bender, Kassenwart

TreVoR

Layout:
Kalle

Redaktionelle Überarbeitungen:
„Biene, Christa und Kalle



Unsere beiden TVR

Der Geschädigte / Anspruchsteller hat freie KFZ-Sachverständigenwahl. Er darf einen Sachverständigen beauftragen, dies regelt der §249ff BGB. Die entstandenen Kosten werden vom Schädiger bzw. dessen Versicherer übernommen. Dies gilt übrigens auch dann, wenn die Versicherung einen eigen oder anderen Sachverständigen hinzugezogen hat.

- Sondergutachten
- Haftpflichtschaden-Gutachten
- Datenblatt-Service für Oldtimer
- Wertgutachten für Old-/ Youngtimer
- Wiederaufbauwertgutachten
- Gebrauchtwagengutachten
- Leasinggutachten

S. Stadler KFZ-Sachverständigenbüro

Bahnhofstr.6
85080 Gaimersheim
Telefon: 08458/3432011
Mobil: 0151/15676457
E-Mail: info@s-stadler.de
www.gutachter-bayern.com

Hier ein kleiner Auszug von gemeinten Kleinschäden, diese lagen alle über 30.000€



Felge gebrochen

Man ist immer anfänglich der Meinung, das es sich bei diesen Schadensbildern eigentlich um Bagatellschäden handelt, jedoch weit gefehlt. Bei Instandsetzung nach Herstellervorgaben haben die hier abgebildeten Fahrzeuge, Schadenhöhen im gehobenen Mittelklassewagenbereich. Daher ist es enorm wichtig, ein aussagekräftiges Wertgutachten auf den Wiederbeschaffungswert seines Fahrzeuges ausgestellt zu haben, da bereits eine Vielzahl von Teilen für unsere Fahrzeuge nicht mehr lieferbar sind und müssten gegebenenfalls hergestellt oder mit enormen Aufwand beschafft werden wie Frontscheibe, Heckleuchten usw.



Hier ist ein Beispiel einer nicht sach- und fachgerechten Reparatur vor dem Schadenereignis durchgeführt worden. Wenn ein Bauteil angesetzt wird, muss dieses geschäftet werden. Durch die Schäftung erhält das Bauteil wieder die Stabilität nach Herstellervorgabe. Ihr könnt uns jederzeit kontaktieren, ob Schadenereignis, Neuanschaffung, Reparatur, Wertgutachten, Versicherer usw..



Lange ist es her, dass über 100 TVR auf der Start-Ziel-Geraden des Nürburgrings standen. Wir finden, es ist wieder an der Zeit, dies zu wiederholen. 2024 feiert der TVR Car Club Deutschland sein 45-jähriges Bestehen, und wir wollen das gebührend mit euch allen zusammen feiern.

Was bietet sich da Besseres an, als dieses Event in Deutschlands bekanntester Motorsport-Arena, dem Nürburgring, abzuhalten gleichzeitig mit dem Oldtimer Grand Prix.

Im Infield des Grand-Prix-Kurses werden wir auf einem riesigen Areal die Timeline alle TVR-Modelle zusammentragen.

Vom TVR No. 2 bis zum Sagaris wird jedes Modell zu sehen sein.

Außerdem werden wir die Modification- und Racecars präsentieren, sowie eine Sonderausstellung der Prototypen zeigen. Les Edgar ist mit dem neuen Griffith ebenfalls eingeladen.

Für die angemeldeten Teilnehmer werden wir ausreichend großzügige Pavillons aufstellen, und für das leibliche Wohl wird bestens gesorgt.

Allen Freunden und Interessierten der Sportwagenmarke TVR werden wir ein unvergessliches Wochenende bieten.



Was wir für diese Veranstaltung organisieren werden:

- Großes TVR-Treffen mit über 12 internationalen TVR Car Clubs
- Großes Club-Areal im Fahrerlager mit Zelt und Bewirtung
- Ausstellung von Prototypen (vom Jomar bis zum Speed 12)
- Ausstellung von TVR-Umbauten & -Rennwagen
- Ausstellung von Grantura und Griffith
- TVR-Timeline: Präsentation aller Modelle
- Präsentation von TVR Engineering: Les Edgar und der neue Griffith
- 45 Jahre TVR Car Club Deutschland
- Manfred Mörstedt Gedächtnis-Ausstellung
- Integrierte TVR-Kleinserien-Treffen

Das können wir euch anbieten:

- Freitag: Le Mans-Startaufstellung aller TVR auf der Start-/Zielgeraden des Grand Prix-Kurses mit Fotoshooting
- Freitag: Optional 7,5 Stunden Nordschleife/Trackday, mit Coach Nico Menzel, für € 900,-- TVR mit und ohne Straßenzulassung und bis 130db.
- Samstag: Optional 1 Stunde auf der Nordschleife, für € 89,-, mit Bildern Deines TVR von der Strecke.
- Sonntag: Demo-Runde mit Eurem TVR auf der Grand Prix-Strecke
- Großes Zelt für die Ausstellung und die Teilnehmer, mit 24h Zufahrt / Security
- Catering mit Zelt (Fr., Sa. und So.) Frühstück, den Tag über Snacks, Kaffee & Getränke, abends Buffet und Grillen.
- Parkplatz für Euren TVR direkt im Infield der Grand Prix-Strecke
- Zimmerbuchung oder Campingplatz-Reservierung (optional) -- Adenau Tourist-Information 0049 269 130 512 2
- Stellplatz für Trailer





Seit dabei und feiere mit uns und zahlreichen TVR-Freunden aus ganz Europa gemeinsam unser

GREAT EUROPEAN TVR EXHIBITION & MEETING

Erlebe Europas größte Ansammlung an TVR, triff Gleichgesinnte zum Austausch und zu Benzingsprächen, teilt Eure Tipps & Tricks mit anderen, informiere Dich über die verschiedenen TVR und, und, und.

Sei gerne mit Beifahrer dabei und feiert mit uns zusammen das 45-jährige Bestehen des TVR Car Club Deutschland und mache dieses Event zur größten TVR-Show auf dem Kontinent.

Wenn Ihr euren TVR, Prototype oder Umbau in der Timeline oder in der Ausstellung präsentieren möchtet, dann meldet Euch bitte bei:

Yves Engel

E-Mail: main-rhoen@tvrcarclub.de

oder 0173-1604684



Was kostet es, dabei zu sein?

Wir rufen einen All Inclusive-Paketpreis von € 279,- dafür auf.

Darin enthalten ist das Parkticket und die Eintrittskarte zum OGP. Dies bedeutet: Zutritt/Zufahrt am Freitag, Samstag und Sonntag mit Eurem TVR zum Infield - und den freien Eintritt ins Fahrerlager sowie zu allen Tribünen zum OGP.

Außerdem mit inbegriffen ist das Catering an allen 3 Tagen, mit Frühstück, den ganzen Tag über Snacks, Kaffee und Getränke. Am Abend werdet Ihr mit einem großen Büfett oder Grillen versorgt. Dies ist alles im Preis von € 279,- enthalten. Dein Beifahrer zahlt € 185,-.

Das Wochenend-Paket ohne Catering kostet € 159,-. Natürlich sind auch Tagesbesuche für € 110,- möglich.

Achtung!

Wer schnell ist, kann sich im Dezember 2023 schon die Wochenend-Tickets für den OGP auf der Webseite (<https://oldtimergrandprix.com>) zum halben Preis sichern.

Somit muss nächstes Jahr das „Frühbucher All Inklusiv-Paket“ für € 214,- bzw. Beifahrer € 120,- gebucht werden.

Alle weiteren Informationen mit Anmeldung zum GREAT EUROPEAN TVR EXHIBITION & MEETING werden bis Anfang 2024 auf der Webseite des TVR Car Club Deutschland veröffentlicht.

Das Orga-Team hängt sich für Euch rein, lasst es uns gemeinsam rocken.

Yves Engel





TVR- Deutschlandtreffen 2024

vom **05.09.2024** bis **08.09.2024**

Ausgangspunkt wird ein Hotel in oder um **Lübeck** sein.

Wir planen einige schöne Ausfahrten ins und Unternehmungen im Umland.
Ostsee, holsteinische Schweiz, Marzipan, Fischköpfe, Benzingespräche ...

Es wird nicht langweilig!

Konkretes mit Anmeldeunterlagen im ersten Quartal 2024

Die Jubilare in 2024 sind:

- 60 Jahre Grantura 1800S (1964-1966)
- 60 Jahre Griffith 400 (1964-1967)
- 55 Jahre Tuscan SE (Ford Windsor V8 nur 1969)
- 55 Jahre Tuscan V6 (Ford Essex V6 1969-1971)
- 45 Jahre Tasmin 200i (1979-1984)
- 40 Jahre 280 i (1984-1987)
- 40 Jahre 390SE (1984-1988)
- 35 Jahre 400SX (nur 1989)
- 35 Jahre 450 SE (1989-1990)
- 35 Jahre S2 (1989-1990)
- 35 Jahre Tuscan Challenge (ab 1989)
- 35 Jahre Prototyp Speed Eight
- 25 Jahre Tuscan Speed Six (1999-2006)
- 20 Jahre Sagaris (2004-2006)
- 20 Jahre Typhoon (nur 2004)
- 20 Jahre Rennwagen Typhoon GT (nur 2004)

Wir sehen uns im September 24.

Bis dahin - immer eine Handbreit Abstand zur Kaltverformung!

Eure Region NORD



See you back on the road again
in 2024