

N E W S L E T T E R

Nummer 2 - März/April/Mai 1990

Treffen 11./12.8.1990

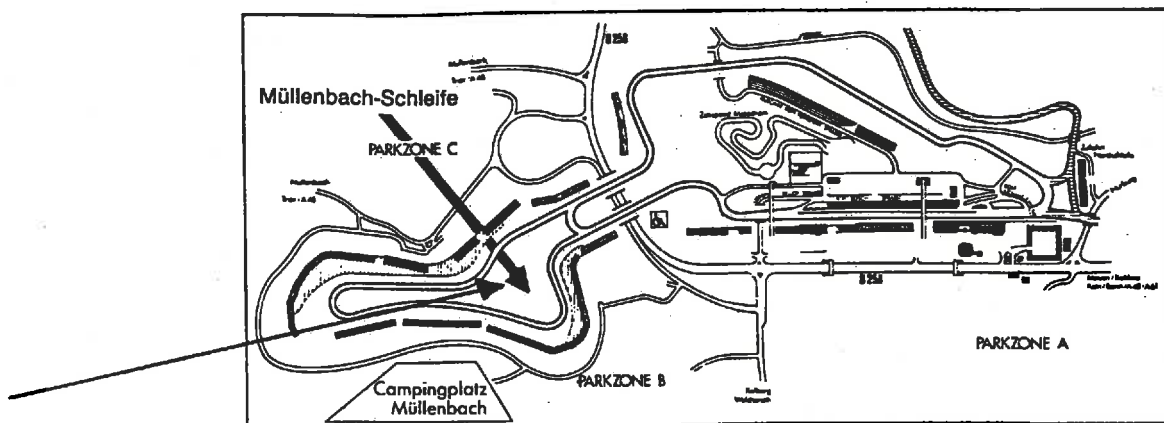
am Nürburgring

Aufgrund der bisherigen Anmeldungen konnte ich bereits über den deutschen Scimitar Club Zimmer fest reservieren lassen. Das Hotel "Reiterhof" befindet sich ca. 20 Minuten vom Nürburgring entfernt und bietet Zimmer verschiedener Kategorien an.

Bezüglich der Parkierung der Liebhaberfahrzeuge wurde für dieses Jahr folgende Regelung getroffen: Unsere Autos können wir innerhalb der Streckenumzäunung, im Innenfeld des Rundkurses abstellen. Dieser Parkplatz ist erst noch gratis, und einzige Bedingung ist, dass je Fahrzeug zwei Zwei-Tage-Karten abgenommen werden. Diese Eintrittskarten kosten DM 45,00 je Person für zwei Tage und sind im voraus zu bezahlen.

Ich finde dies ein Superangebot, da wohl jedermann ohnehin auch die Rennen und das Fahrerlager sehen will. Es würde mich freuen, wenn wir möglichst viele Marcos zusammenbringen. Eine idealere Plattform um die Autos dem Publikum vorzustellen (und damit eine grössere Nachfrage zu erzeugen) werden wir nicht so schnell finden.

Wir haben auch gute Chancen gegenüber dem organisierenden Scimitar Club in der Ueberzahl zu sein. Es handelt sich denn auch um das offizielle Sommertreffen 1990, das dieses Mal in die Nähe unserer deutschen Freunde gerückt werden soll.



Die Anmeldungen muss ich umgehend haben, wenn ein Zimmer organisiert werden muss. Wer sich nicht bis 31. Mai 1990 anmeldet, muss für die Unterkunft selber besorgt sein. Die Anmeldung kann telefonisch (056/96'19'80) erfolgen.

Clubheft

Das englische Clubheft ("Spring 1990") wird in der Zwischenzeit bei Euch allen eingetroffen sein. Der Redaktor hat aber den Vorrat an Artikeln aus der Schweiz aufgebraucht.

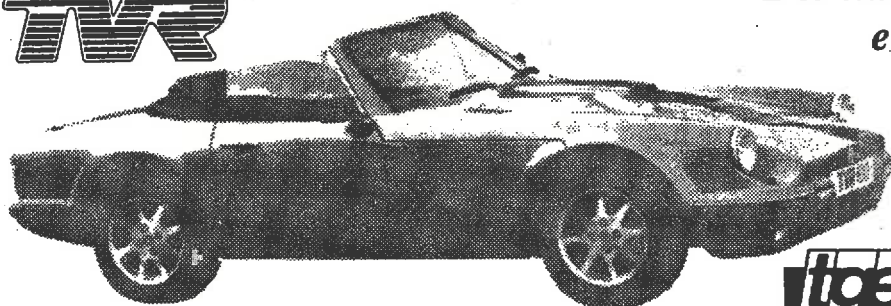
Was ich dringend benötige, sind (Zwischen-)Berichte von Restaurierungen mit ein paar Fotos. Auf meinen letzten Aufruf hin haben sich leider nur zwei Mitglieder gemeldet (herzlichen Dank Marc Troller und Goran Mitevski!). Es gibt aber sicher noch ein paar mehr, die eine interessante Geschichte erzählen könnten (Stichworte genügen). Bitte, bitte meldet Euch!

Autosalon Genf

Dieses Jahr besuchte ich mit Paul und Oli Hofmann wieder einmal den Genfer Autosalon. Dies, weil die "Kitcars" auch wieder langsam Einzug halten:

Seit Jahren werden ohne Unterbruch die Marken Caterham und Donkervoort vom Schweizer Importeur Fredy Kumschick vertreten. 1989 konnte er davon 15 Stück (Caterham) bzw. 6 Stück (Donkervoort) in der Schweiz absetzen. In Anbetracht von Preisen zwischen Fr. 39'500.-- und über Fr. 65'000.-- für sehr rudimentäre Autos sicher ein toller Erfolg.

Erstmals hatte auch TVR wieder einen Stand in Genf, und zwar wurden drei Fahrzeuge des Modells 2.9S gezeigt. Dieses Modell ist seit Frühling wieder in der Schweiz erhältlich, wobei der Preis auf gut Fr. 70'000.-- festgesetzt wurde.

TVR

*Der handgefertigte, stilvolle
englische Sportwagen
Exklusivität seit
40 Jahren*

Die klassische Eleganz

tge **AUTOMOBILE**

Dorfstrasse 147, 8424 Embrach, 01/865 04 65

aaX960 713m

Der Importeur, TGE Automobile in Embrach, hofft im Jahr 30 Wagen an den Mann oder die Frau zu bringen. Im TVR Werk war jedoch zu erfahren, dass (wohl vorsichtshalber) erst 20 Autos für die Schweiz vorgemerkt sind.

Die V8-Modellreihe (350i, 400SE, 450SE) wird demnächst vollständig erneuert. Aber dies ist nicht der einzige Grund, weshalb diese Fahrzeuge nicht in der Schweiz erhältlich sind: Die "Lärmhürden" wären nach Auskunft des Werkes nicht zu nehmen gewesen, hatte man mit der Typenprüfung des V6-Modelles deswegen doch bereits genug Mühe!

In Genf war ein Wagen mit Jaguar V12-Mechanik zu bewundern, den wir letztes Jahr in Kenilworth auf der Kitcar-Ausstellung bereits gesehen hatten:

Der Parradine ist in der Zwischenzeit aber umkonstruiert worden (lies Chassis aus rostfreiem Stahl sowie Kevlar- anstatt Fiberglaskarosserie), und die Preisvorstellung liegt nun bei ca. Fr. 300'000.-- (!) für das fertige Fahrzeug anstelle von den letztes Jahr genannten £ 30'000.00 (ca. Fr. 73'000.--)...

Englandreise 1990 Weil vor allem Besuche von Bekannten auf dem Programm standen, fand die Frühlingsreise dieses Jahr in sehr kleinem Kreis statt. Zwischendurch standen aber gleichwohl ein paar Werksbesuche auf dem Programm:

Bei Marcos tut sich einiges, vor allem scheint Chris Marsh, der Sohn von Firmengründer Jem, langsam das "Szepter" zu übernehmen. Damit verbunden sind Weiterentwicklungen bei den bestehenden Modellen, vor allem aber auch eine Intensivierung der Exportbemühungen. Details werdet Ihr dem nächsten Clubheft entnehmen können.



Am ersten Wochenende unseres Aufenthaltes hatten wir jedoch das TVR-Werk in Blackpool besucht. Die äusseren Bedingungen sind hier wohl wesentlich besser als bei Marcos (Backsteinbauten anstatt Nissen-Hütten; grösseres Fabrikgelände), die Arbeitsbedingungen unterscheiden sich aber kaum.

Unser Rundgang begann in der Werkstatt, in der die Chassis zusammengeschweisst werden. Zwei Lehren waren in Betrieb. TVR bietet nach wie vor nicht die Möglichkeit an, ein galvanisiertes (feuerverzinktes) Chassis zu ordern. Für Spezialkunden wurden aber auch schon solche aus rostfreiem Stahl gefertigt, doch die Kosten seien so horrend, dass man einen Mehrpreis nicht nennen wollte. Das "Fussvolk" hat sich mit pulverbeschichteten Rahmen zu begnügen; diese werden vor der Werkstatt im Freien gelagert, bis sie auf der "Produktionslinie" benötigt werden.

Auf unserem Rundgang wurden wir daraufhin in die eigentliche "Montagehalle" geführt. Hier werden die von Rover und Ford (Motoren) sowie Jaguar (Hinterachsen) angelieferten mechanischen Teile in die Chassis eingebaut. Daraufhin wird die lackierte Rohkarosserie über den Rahmen gestülpt. Die Autos werden dann durch die Halle geschoben und nach und nach vollständig aufgebaut. Selbst die Kabelbäume werden in einer Ecke von Frauen "im Haus" gefertigt. Ueberhaupt fällt auf, dass trotz einer jährlichen Produktion von mittlerweile 730 Fahrzeugen bei TVR vor allem auch das Interieur noch vollumfänglich von Hand gefertigt wird und keine vorgeformten Plastikteile (wie z.B. bei Reliant, die nicht einmal halb so viele Autos herstellen) verwendet werden.



Wegen der grossen Nachfrage muss seit einiger Zeit auch am Samstagmorgen jeweils gearbeitet werden. In der nächsten von uns besuchten Abteilung, der Karosserieherstellung, wird sogar noch eine Abendschicht (bis 19.00 h) "gefahren", weil hier noch immer der Produktionsengpass ist. Das Fiberglas wird in den Formen nämlich weder in Metallformen gepresst (bzw. Vacuum-geformt) wie bei Lotus, noch mit der Spritzpistole aufgetragen; vielmehr wird wie in einem Kleinstbetrieb jedes kleinste Teil von Hand in Fiberglasformen laminiert.

Während in der Endmontage noch ein paar V8-Modelle zu sehen waren, wurde zur Zeit unseres Besuches praktisch nur an S-Modellen (V6-Motor) gearbeitet. Von unserem Führer wurde denn auch zugegeben, dass mindestens 65% der Produktion mittlerweile auf dieses günstigere Modell entfiel.

Bevor die Karosserien in die Lackiererei kommen, werden unter Scheinwerferlicht alle Hohlräume in der Gelcoat herausgeschliffen und ausgespachtelt, wie auch die Kanten nachgearbeitet werden. Was aus den drei Spritzkabinen kommt, kann sich bezüglich Qualität aber gleichwohl nicht mit Marcos messen.

Alles in allem ein sehr interessanter Besuch, vor allem wenn man sieht, auf welchem kleinem Raum die 160 Angestellten (davon 35 in der Verwaltung) arbeiten müssen.



Am folgenden Montag versuchten wir unser Glück bei Ginetta, die seit letztem Herbst auch unter neuer Leitung stehen (die Gebrüder Walklett wurden für 2 Mio. £ ausgekauft). Ausser dem separaten Ausstellungsraum und den Büros findet man hier keine weitere Unterteilung; die gesamte Produktion ist in einer riesigen Halle untergebracht.

Hier waren über ein Dutzend G32 in Arbeit (drei davon für den italienischen Importeur; für diesen Markt hegt man offensichtlich rechte Ambitionen, sind Prospekte doch sogar in Italienisch verfügbar!). Erstmals wird dieses Modell nun mit Linkslenkung angeboten, und sogar der 1.9 Ford mit Katalysator ist lieferbar und war auch im Fahrzeug eingebaut, das in die Schweiz kommt.

Der fertig aufgebaute G32 mit sehr ansprechendem Interieur kostet lediglich umgerechnet ca. Fr. 25'000.--. Bei solchen "Dumpingpreisen" ist nicht verwunderlich, dass Ginetta - sehr zum Verdruss der "alten" Fans - einen sehr lukrativen Zusatzerwerb ausbaut, nämlich die (Wieder-)Herstellung von alten Modellen.

So ist u.a. der G4 Serie 2 wieder zu haben (£ 18'000.00, also ca. Fr. 45'000.-- für ein Auto ohne Motor und Getriebe!), aber auch der G12-Rennwagen. Bisher wurde dieses letztere Modell vor allem nach Japan verkauft; die Kosten belaufen sich mit Lotus Twin-Cam-Motor auf £ 33'000.00, d.h. ca. Fr. 82'500.--). Es versteht sich von selbst, dass diese sehr einfachen und spartanischen Autos in der Herstellung bedeutend weniger kosten als der G32.

Nachdem für eine "Replica" des G10/11 (Rohkarosserien waren bereits vorhanden!) ohne Motor und Getriebe (= "rolling chassis") ebenfalls £ 18'000.00 genannt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass zur Zeit mehr oder weniger jedes Modell für diesen Preis zu haben ist...



Unter den weiteren Firmen, die wir besuchten waren u.a. Evante (Lotus Elan-Nachbau von hervorragender Qualität; Form für neues Modell wurde bei unserem Besuch gerade bearbeitet und wurde uns erklärt) und JBA (diese Firma stellt einen "klassischen" Roadster auf Cortina-Basis her; es war ein "Tag der offenen Türe" im Werk veranstaltet worden, wobei jedoch nur die Chassis im Haus hergestellt werden).

Abschliessend kann folgende Erfahrung vielleicht weitergegeben werden: Sowohl am TVR-Club-Jahrestreffen wie bei einem Besuch beim TVR-Händler David Gerald fiel auf, dass die Autos für unsere Begriffe mehrheitlich in "lausigem" Zustand waren. Dies hindert jedoch niemanden, die Autos gleichwohl mit Täfelchen "Top Zustand" etc. auszustatten. Entsprechend sind die Preise: Unter Fr. 20'000.-- ist ein fahrbarer TVR kaum mehr erhältlich.

Wer also ein spezielles Auto (Marcos, TVR, Reliant etc.) sucht, sollte sich lieber in Deutschland oder in der Schweiz umsehen. Das Verhältnis Zustand/Preis ist bedeutend besser als in England, von der Linkslenkung ganz zu schweigen.

Verkaufsangebote

Kürzlich waren drei Marcos auf dem Markt (Kopien der Inserate nachfolgend). Vielleicht ist der eine oder andere noch zu haben. Beim Marcos "GT II 1970" handelt es sich übrigens um einen 2LV4 mit Rechtslenkung. Die beiden andern Fahrzeuge gehören Clubmitgliedern (Carmelo Longobardi bzw. Bruno Girsberger).

Bruno Girsberger verkauft seinen Marcos nur, weil er ihn nie mehr Zeit fand um ihn auch zu bewegen. Ihm ist vor allem viel daran gelegen, dass das Auto in gute Hände kommt. Der Marcos wurde vor drei Jahren neu gespritzt, neue Stossdämpfer sind montiert, ebenso neue Lederpolster. Vor dem Verkauf wird er von Bruno auch neu vorgeführt.

Marcos GT II

3. 1970, blauschwarz, Fr. 38 500.—
Preis gegen GE.

21502881

Tel. 053 37 26 24, Fax 053 37 31 06

**Marcos Coupé**

1970, 3-l-Volvo-Motor, Fr. 35 000.—

28223

Garage Gabriel Lovey SA

VW — Tél. 022 48 10 48 — Audi
29, route de Jussy, 1226 Thônex

**Marcos 31 1971**

6-Zylinder, klassischer Sammlersportwagen,
neue Ledersitze, div. Extras, Topzustand, ab
MFK, VP Fr. 27 700.—

14T31554

Tel. 052 27 42 51

Zeitungsartikel

In der Mai-Ausgabe von "auto illustrierte" ist ein zweiseitiger Testbericht über den TVR S2 publiziert. Der Artikel ist nicht sehr aufschlussreich, vor allem wird nichts vom "Fahrfeeling" vermittelt, das in englischen Zeitschriften derart gelobt wurde.

In der Juni-Ausgabe des deutschen Heftes "Markt" wird ein Farbbericht über die Reliant Scimitar-Modellreihe abgedruckt. Am Fototermin vor einem Jahr waren auch Oli Hofmann und ich mit unseren Autos dabei.

Schliesslich findet Ihr als Beilage einen Bericht über den neuesten Marcos Mantula Spider aus "Kitcars International".

Wie Ihr der weiteren Beilage, den Preislisten entnehmen könnt, sind die Preise angehoben worden, wobei sich Marcos aber immer noch rühmen kann, sehr viel für das Geld zu bieten, wenn Vergleiche mit andern Kitcars (Replicas von Jaguars etc.) angestellt werden.

So, das wäre es wieder für einmal. Zum Schluss nochmals meine zwei Bitten:

- vergesst die Anmeldung für das Nürburgring-Treffen nicht und
- sendet mir ein paar Worte für das Clubheft

Mit bestem Dank und vielen Grüßen

Beilagen