

# TVR Tuscan V8 1969

MAL010



**TVR**

A British Sixties Super Car

Ein britischer SUPER SPORTWAGEN aus den Sechszigerjahren

## TVR – the make history

TVR was founded in 1947 by Trevor Wilkinson, initially named Trevcar Motors, changed in 1954 to TVR, an derivate of TreVoR's name.

From the beginning the concept of a fibreglass body work laid over a tubular steel chassis has been the TVR approach. Cars were often sold in kit form to avoid exhorbitant British taxes. This practice stopped in the early 1970's when that particular tax loophole was closed.

Throughout the 1950ies and the early 1960ies, TVRs were powered by a variety of 4-cylinder engines most of which, in common with their rivals in that era, were under two litres, and produced less than 100 bhp. The TVR Jomar and Grantura were the main outputs of this era. The Grantura was produced in significant numbers.

TVR went through a number of financial crisis and even changed name from time to time.

## TVR – die Geschichte

TVR wurde 1947 von Trevor Wilkinson ursprünglich unter dem Namen „Trevcar Motors“ gegründet, änderte die Bezeichnung aber bereits 1954 zu TVR, eine Abwandlung von TreVoR's Name.

Von Anfang an wurde nach dem Prinzip Polyester-Karosserie auf Stahlrohrrahmen-Chassis gearbeitet. Die Autos wurden oft in Bausatz-Form verkauft, um die hohen britischen Steuern zu umgehen. Diese Praxis wurde erst in den 70er-Jahren verunmöglicht, als die Regierung diese Gesetzeslücke stopfte.

Während der 50er- und 60er-Jahren wurden die TVRs durch verschiedene Vierzylinder-Motoren mit unter 100 PS angetrieben, ähnlich wie dies auch die Konkurrenz tat. Die Haupterzeugnisse dieser Ära waren die TVR Jomar und Grantura. Mit dem Grantura wurden erstmals grössere Stückzahlen (einige hundert) erreicht.

TVR durchlief eine Reihe von finanziellen Krisen und änderte immer wieder den Namen.



Using the British chassis of the Grantura the American motor dealer Jack Griffith created a high powered Special in the 1960s. He replaced the standard engine in his TVR Grantura with a Ford 289 (4.7 litre) V8, the TVR Griffith was born. Trevor left TVR in 1962 and ownership passed to Martin Lilley in 1965.

Throughout the 60ies and 70ies TVR used a number of engines; ranging from Triumph 2500's to the 3 Litre Essex Ford V6, the chassis became longer and wider, the bodies more elegant. In this area the original Tuscan V8 (a successor of the TVR Griffith), the Vixen (following on the Grantura, the M Series (including the Taimar and the Convertible 3000S) and the Tasmin were produced, with some decent financial success.

Auf Basis des britischen Chassis des Grantura kreierte der amerikanische Autohändler Jack Griffith in den 60er-Jahren einen Special, indem er das Grantura-Chassis mit einem amerikanischen Achtzylinder-Motor (Ford 289) kombinierte. Das Fahrzeug wurde TVR Griffith genannt und war ein grosser Erfolg, insbesondere in den USA.

Inzwischen hatte Trevor TVR 1962 verlassen, nach einigen Besitzerwechseln kam Martin Lilley 1965 ans Ruder.

Während der 60er- und 70er-Jahren änderte sich die Auswahl an Motoren, es kamen 6-Zylinder von Triumph und Ford (Essec V6) zum Einsatz. Die Chassis wurden länger und breiter, die Karosserien eleganter. In dieser Ära folgte der TVR Tuscan V8 dem Griffith und übernahm dabei dieselben Gene. Dem Grantura folgten die TVR Vixen (4-Zylinder) und schliesslich die M-Serie mit den Modellen M, Taimar und 3000 S, dem ersten Cabriolet seit den 50er-Jahren. Die Stückzahlen stiegen. Zu Beginn der 80er-Jahren ersetzte der kantige Tasmin die klassisch geformte M-Serie.



During the 1980's TVR began to make use of the Rover V8 under Peter Wheeler's leadership; The V8 engine was modified by TVR and used in several formats from 3.5 to 5.0 Litre.

It was not until the 1990's that TVR developed its own engine; the AJP8. This was a lightweight alloy engine developed by Al Melling, John Ravenscroft and Peter Wheeler (hence AJP!). The new engine was first used in anger in the Cerbera and Tuscan race versions. Wheeler managed the development of a straight six derivative of the AJP8 known as the Speed 6. Cars in the Peter Wheeler area included the S1 - S4, Griffith, Chimaera, Cerbera, Tamora, T350 and the Tuscan, as well as the Sagaris.

Mitte der 80er-Jahre begann TVR unter der Führung des neuen Besitzers Peter Wheeler Rover Achtzylinder-Motoren einzusetzen. Die Motoren wurden dabei immer stärker und grösser, bis mit dem 5.0-Liter mit rund 340 PS im neuen Griffith und Chimaera der Höhepunkt erreicht wurde.

In den 90er-Jahren begann TVR einen eigenen Motor, AJP8, zu produzieren. Dieser war leicht und aus Aluminium und wurde durch die Herren Al Melling, John Ravenscroft und Peter Wheeler (daher AJP) konzipiert. Später kam ein 6-Zylinder-Derivat dazu, das auch unter Speed 6 bekannt wurde. Unter Peter Wheeler wurde eine reichhaltige Produktpalette entwickelt und recht erfolgreich vermarktet: S1-S4, Griffith, Chimaera, Cerbera, Tamora, T350 und den neuen Tuscan. Das extremste Fahrzeug dieser Zeit war der TVR Sagaris, ein FIA-Rennwagen für die Strasse.



In 2004 Nikolay Smolenski (then only 24 years old) bought the ailing TVR Group. Despite promises that TVR would remain a British company, by the end of 2006 the company was in serious financial trouble; around 300 TVR employees were laid off and Smolenski finally had to sell the company (to the US), since then the survival of one of the last British car brands is unclear.

2004 trat Nikolay Smolenski, ein 24 Jahre alter Russe, die Nachfolge von Wheeler an. Trotz vielen Versprechungen, eine britische Firma zu bleiben, kam TVR wiederum in finanzielle Schwierigkeiten und wurde schliesslich 2006 an neue amerikanische Eigner verkauft, rund 300 TVR-Mitarbeiter wurden entlassen, die Produktion stillgelegt. Seither ist die Zukunft dieser traditionellen englischen Marke unklar.

## TVR – the race history

TVRs were always used in racing. From the beginning ambitious amateur drivers used the small and light cars in club races. TVR reacted and offered many tuning parts and lightweight versions of the Grantura. In 1962 TVR decided to take racing serious and sent cars to both Sebring and Le Mans. During the following years racing activities were performed again primarily by private drivers. In the 90ies TVR started its own racing series with the new Tuscan and finally a TVR team also returned to Le Mans in 2004.



## TVR – Renngeschichte

Schon von Beginn weg wurden TVRs für Rennzwecke genutzt, dank des tiefen Gewichtes und Schwerpunktes waren sie durchaus konkurrenzfähig, z.B. in Clubrennen. TVR reagierte darauf und bot spezielle „Lightweight“ Versionen an. 1962 entschied TVR, seriös in den Rennsport einzusteigen und gründete dafür eine Rennsportabteilung. Man nahm in Sebring und Le Mans teil, der grosse Erfolg liess aber auf sich warten und TVR zog sich wieder zurück. Privatfahrer nutzten die schnellen Sportwagen aber weiterhin in Rennen. In den 90er-Jahren gründete TVR eine eigene Rennserie, die Tuscan Challenge. Und 2004 kehrte die Marke TVR mit dem 400R nach Le Mans zurück.

## TVR Tuscan V8 – the cars

TVR built three series of TVR Tuscan V8 between 1967 and 1970. The three series can be distinguished by their body styles, interiors and engine choices. The first series (200-001 ...) had a short wheel base (SWB) body. These cars were quite similar to the Griffith 400 they replaced. The second series (LWB001 ...) were built on a long wheel base (LWB) chassis and had a modified interior. The third and last series (MAL001 ..., MAL stands for Martin Lilley) was the most diversified batch. Most of the 22 (or 21?) cars were carrying a Vixen S2 style body, current research indicates that MAL15 most probably was the last car with this body style, while later cars were built with a wide and more modern body similar to the later M cars. The interior of the early MAL cars were similar to the LWB cars, MAL010 though already shows an interior similar to the Vixen S2/S3. With MAL007 or 008 the transition from bonded to bolted bodies was done.

## TVR Tuscan V8 – die Fahrzeuge

TVR baute zwischen 1967 und 1970 drei Serien von 8-Zylinder-Tuscans. Die Fahrzeuge der drei Serien unterscheiden sich bezüglich Form, Interieur und Motorenwahl. Die erste Serie (200-001 ...) hatte eine Chassis mit kurzem Radstand, SWB für „short wheel base“ genannt. Diese Fahrzeuge waren vergleichbar zum Griffith 400, den sie sozusagen ersetzten. Die zweite Serie (LWB001 ...) wurden auf Basis des verlängerten Chassis gebaut, daher LWB für „long wheel base“. Sie hatten ein modifiziertes Interieur. Die dritte und letzte Serie (MAL 001 ..., MAL steht dabei für Martin Lilley) war gekennzeichnet durch sehr unterschiedliche Fahrzeuge. Die meisten der 22 (oder 21?) Fahrzeuge hatten eine Karrossiere ähnlich zum parallel gebauten Vixen S2. Gemäss aktuellen Nachforschungen war wohl MAL015 der letzte Wagen mit dieser Form. Die nachfolgenden Fahrzeuge trugen eine breitere und modernere Karrosserie, ähnlich zu den späteren 3000M. Die Interieurs waren bei den ersten Fahrzeugen waren ähnlich wie bei der LWB-Serie, MAL010 zeigt aber bereits ein Interieur wie in den Vixens. Mit MAL007 oder 008 wurde der Übergang zu aufgeschraubten Karrossieren gemacht.



Given TVR only built 58 of these Tuscan V8 overall during four years (book author Robson though claimed 73, investigations by Colin Lyons in 1991 (letter in Sprint June 1991) indicate a lower number though) it can be assumed that they assembled the pieces they had on stock at the time the car was built. The TVR Tuscan V8 all had Ford V8 engines with various power outputs. While early cars had the lower powered 195 bhp version, SE (special equipment cars) had a higher tuned 271 bhp version. It seems that the MAL series only used the stronger engine options, some literature also indicates that the 302 BOSS engine was used for few cars. Of all the MAL-cars roughly ten are known to have survived Most of these cars are left hand driven, it's assumed that only 2 MAL-RHD cars were built over all.

Nachdem TVR über drei Jahre nur 58 dieser TVR Tuscan V8 baute (Buchautor behauptete es waren 72, spätere Nachforschungen von Colin Lyons in 1991 (siehe Brief im Sprint-Magazin von 1991) wiesen auf die tiefere Zahl hin), kann man davon ausgehen, dass jeweils die gerade vorrätigen Teile und Elemente in die Fahrzeuge eingebaut wurden. Alle TVR Tuscan V8 hatten den Ford 289-Motor als Antriebseinheit, die Leistungsausbaustufen variierten dabei. Die früheren Fahrzeuge nutzten die 195 PS Version, SE („Special Equipment Cars) profitierten von der leistungs-gesteigerten 271 PS Version. Es scheint so, als ob die MAL-Serienfahrzeuge alle auf der stärkeren Motor-version basierten, teilweise wird auch spekuliert, dass in späte Fahrzeuge iene 302-BOSS-Maschine eingebaut wurde. Von den 21 oder 22 MAL-Fahrzeugen sind heute noch ca. 10 bekannt, alle mit Linkslenkung. Nur 2 MAL-RHD wurden insgesamt gebaut.

TVR Tuscan V8 MALxxx Register												
Body style	LHD Owner			Naming	Exists	Chassis	Bolted	Interior	Country	Current owner	Previous owners	
Vixen style				Tuscan	1	MAL	1	Bonded	Germany	UK, may have gone to Germany		
							2					
							3					
Vixen style	LHD	Bill	Sanford	Tuscan	1	MAL	4	Bonded	SE style	USA	Bill Sanford-CA,USA	B.Goss (OK), H.Harris (FL), D.Taxacher (PA), E.Coyle Sr (PA), S.Yanoshik (FL), S.Denton (NJ), R.Walle (NJ), G. Sagerman (NJ)
Vixen style		Bill	McInteer	Tuscan	1	MAL	5	Bonded		USA	Bill McInteer- USA	E. Anderson(VA)
Vixen style	LHD				1	MAL	6	Bonded?	SE style	USA		
Vixen style						MAL	7					
Vixen style	LHD	Art	Becker	Tuscan	1	MAL	8	Bolted		USA	Art Becker- N.J,USA- # MAL 008	
							9					
Vixen style	LHD	Bruno	von Rotz	Tuscan	1	MAL	10	Bolted	Vixen S2	Switzerland	Bruno von Rotz - Switzerland	Volker Eickelmann - Germany (92-04), Jan Paulsen - Germany, Michael Christo - UK; David Gerald?, 1991, T. Bartholow Squires (VA, US, 1987)
Vixen style	LHD	Chris	Fassiano		1	MAL	11	Bolted	Vixen S2	USA	Chris Fassino	
							12					
Vixen style	LHD			Tuscan	1	MAL	13	Bolted	Vixen S2	Holland	Unknown - Holland	M.Cliffe (UK), W.Pottenger (IL)
							14					
							15					
Wide Body	LHD			Tuscan	1	MAL	16	Bolted	Wide Body	USA	Unknown - MD,USA	B Zackrisson (OH)
Wide Body							17					
Wide Body							18					
Wide Body	LHD	Guy	Dirkin	Tuscan	1	MAL	19	Bolted	Wide Body	USA	Guy Dirkin	
Wide Body							20					
Wide Body							21					
Wide Body							22					



### **TVR Tuscan V8 MAL010 – history**

MAL010 was built in 1969 and soon exported into the US where it stayed for almost 20 years. Obviously it was used for quarter miles races in California. The car was modified for this and strengthened to better cope with the needs of fast acceleration. One of the owners also upgraded the interior with leather and a US style steering wheel. The last US owner (T Bartholow Squires) lived in Alexandria VA. David Gerald reimported the car into the U.K. In July 1991 the journal "Classic Cars" compared MAL010 with its rivals Lotus Europa, Marcos GT, Reliant Scimitar and Gilbern Genie. One comment "but you get performance with a capital – it is amazing, exhilarating – an experience – the fastest car I have ever driven – but every day – no way – fun rating 10" summarizes the nature of the car quite well.

In 1991 or 1992 the car then came to Germany and was only randomly used on the road until 2004 when the car was bought by the current owner and brought to Switzerland. The TVR specialist "Classic Car Connection" sorted a few of the problems out and made the car road legal in Switzerland. The car received new Minilites and standard size Michelin 185 VR 15 tyres plus a Motolita steering wheel. Other than this the car was left as it was, some things not required (e.g. radio, mid mounted breaking lights) were removed. The cooling system was improved, the carburetors tuned and the back glass screen was replaced with a racing proofed version.

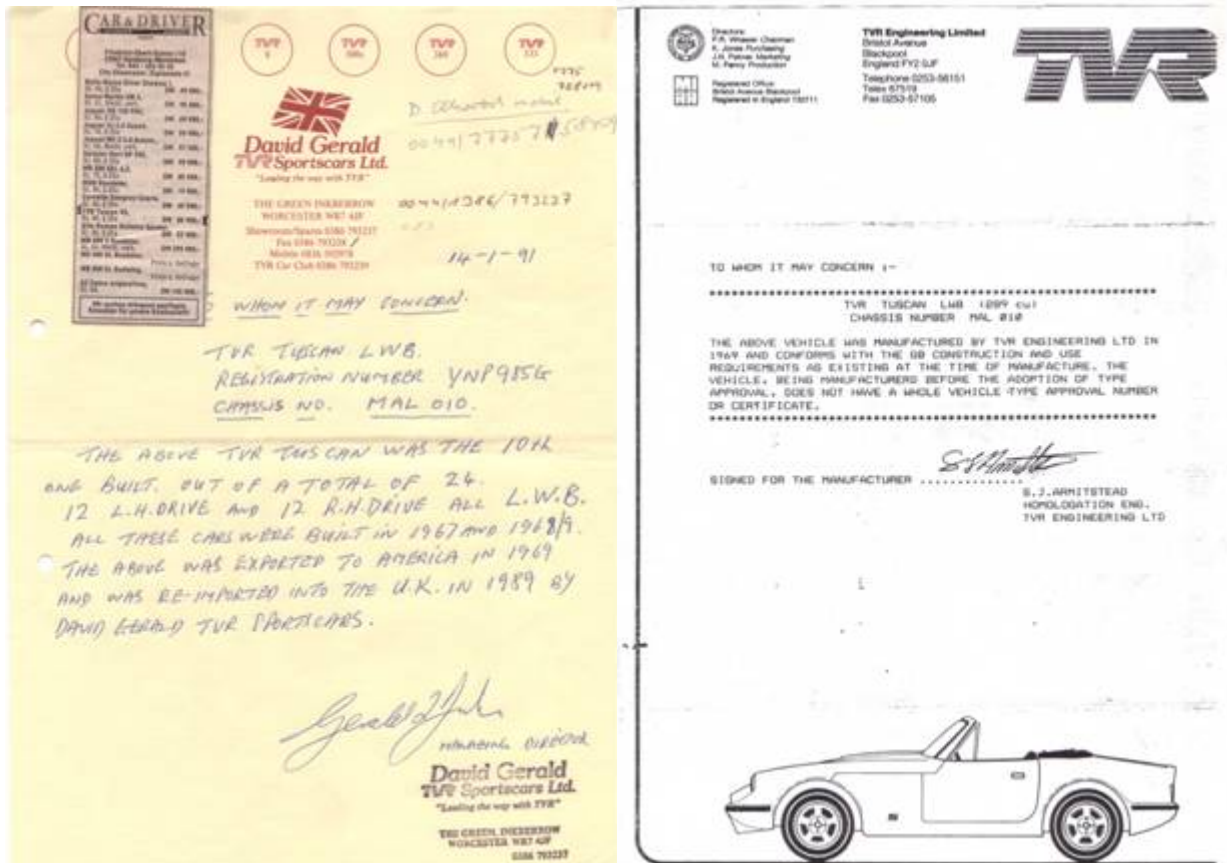
### **TVR Tuscan V8 MAL010 – Geschichte**

MAL010 wurde 1969 gebaut und schon kurz nach Fertigstellung nach den USA exportiert, wo das Fahrzeug für fast 20 Jahre blieb. Der Wagen wurde in dieser Zeit unter anderem in Viertel-Meilen-Rennen eingesetzt (Beschleunigungsduelle). Dazu wurde MAL010 teilweise mit verstärkten Hinterachswellen u.ä. modifiziert. Einer der frühen Besitzer wertete auch das Interieur mit grauem Leder und einem Lenkrad im USA-Stil auf. Der letzte US-Besitzer (T Bartholow Squires) lebte in Alexandria VA. Um 1990 reimportierte David Gerald das Fahrzeug nach England. Im Jahre 1991 verglich das bekannte Magazin „Classic Cars“ MAL010 mit seinen damaligen Rivalen Lotus Europa, Marcos GT, Reliant Scimitar und Gilbern Genie. Einer der Testfahrerkommentare "but you get performance with a capital – it is amazing, exhilarating – an experience – the fastest car I have ever driven – but every day – no way – fun rating 10" fasst die Natur des Fahrzeugs gut zusammen. Kurz darauf wurde das Fahrzeug dann nach Deutschland exportiert und wurde nur noch sporadisch genutzt.

Im Jahre 2004 kaufte der heutige Schweizer Besitzer das Fahrzeug. Der TVR-Spezialist „Classic Car Connection“ löste ein paar kleine Probleme und brachte das Fahrzeug durch die Schweizer Motorfahrzeugkontrolle, damit legaler Strassenbetrieb möglich war. MAL010 erhielt dabei neue Minilite-Felgen und die standard-dimensionierten Michelin 185 VR 15, sowie ein Motolita-Lenkrad. Überflüssige Zubehörteile wie Radio und hochstehende Bremsleuchten wurden entfernt.

Das Kühlsystem wurde verbessert, die Vergaser vollständig neu eingestellt und die Heckscheibe durch

eine erleichterte Rennscheibe ersetzt, das Dach verstärkt.



MAL010 is well documented and certified by documents from both the TVR specialist David Gerald in the UK as well as the factory records.

MAL010 ist sehr gut dokumentiert. Unterlagen von TVR-Spezialist David Gerald wie auch vom Wert bezeugen seine Authentizität.



MAL010 runs a modified Ford V8 with Edelbrock manifold and Holley carburetors. The noise is breathtaking, the acceleration even at low revs impressive for such an old car. No wonder that the Tuscan V8 outperformed a Lamborghini Miura P400 in 1967!

MAL010 hat eine modifizierte Ford 289 V8 Maschine mit Edelbrock-Einlässen und Holley-Vergasern. Der Sound ist atemberaubend, die Beschleunigung selbst aus tiefen Tourenzahlen beeindruckend für ein 40-jähriges Auto. Kein Wunder, dass der Tuscan V8 in den 60-er-Jahren den Lamborghini Miura P400 in Beschleunigungsduellen hinter sich liess.



### **TVR Tuscan V8 MAL010 – recent outings**

In 2005 the Tuscan was brought to the Salzburgring Classic – Sounds of Speed. In 2006 the car participated in the Hittnau Classic. Besides various visits at Oldtimer events, MAL010 was guest of honor at the British Classic Car Meeting in Morges in 2007.

### **TVR Tuscan V8 MAL010 – Einsatz seit 2005**

Im Jahre 2005 erlebte der Tuscan V8 seine europäische Rennpremiere an der Salzburgring Classic – Sounds of Speed. 2006 nahm der Wagen bei der Hittnau Classic teil. Zudem war das Fahrzeug an diversen Oldtimer-Anlässen vertreten und Ehrengast beim British Classic Car Meeting in Morges im Jahre 2007.







16<sup>th</sup> SWISS

**CLASSIC BRITISH CAR MEETING**

1972 Norton Seely V6c  
1969 TVR Tuscan V8c

Saturday 6 October 2007 from 10am to 5pm  
Morges on Lake Geneva  
A gathering of over 1300 British cars  
and motorbikes of all makes

**FREE ENTRY FOR PARTICIPANTS AND PUBLIC**  
Come and join us with your British vehicle.  
No prior booking is necessary – just turn up on the day.

For further information: Swiss Classic British Car Meeting [www.british-cars.ch](http://www.british-cars.ch)  
Tel (00 41) 22 361 79 81 / (00 41) 79 446 27 48 E-mail [british-cars@prolink.ch](mailto:british-cars@prolink.ch)

With our thanks to the town and police of Morges for the use of the quays.

Swiss Classic British Car Meeting [www.british-cars.ch](http://www.british-cars.ch)

In collaboration with



## TVR Tuscan V8 MAL010 – technical data

Chassis:	Multitubular backbone
Engine:	Ford 289
Engine size:	4.7 liter
Performance:	ca. 271 HP
Transmission:	Ford
Weight:	ca. 1'030 kg
Length:	ca. 12 ft 1 inch
Material of coachwork:	Fiberglas (GRP)

## TVR Tuscan V8 MAL010 – technische Daten

Chassis:	Rohrrahmenplattform
Motor:	Ford 289
Hubraum:	4'727 ccm
Leistung:	ca. 271 PS
Getriebe:	Ford
Gewicht:	ca. 1'030 kg
Länge:	ca. 3.87 m
Karosseriematerial:	Polyester (GRP)

## TVR Tuscan V8 MAL010 - documentation

There's a lot of documentation with the car including the last US title and the German „Fahrzeugbrief“. A number of invoices and certifications are available too.



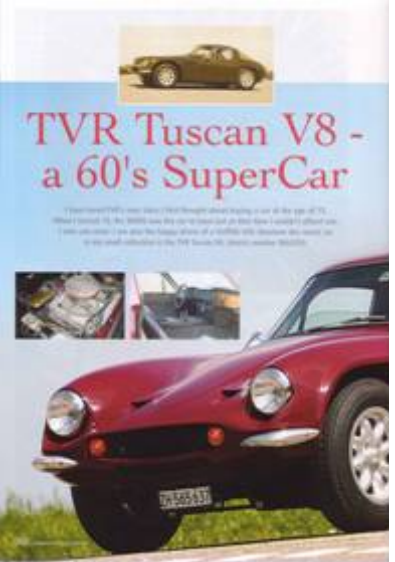
## TVR Tuscan V8 MAL010 – die Dokumentation

Zu MAL010 liegen viele Dokumente vor, inklusive des letzten USA-Titels und des deutschen Fahrzeugbriefes. Viele Rechnungen und Zertifizierungsdokumente runden das Bild ab.



The Tuscan was „tested“ in 1991 by Classic Car, a UK car magazine. In 2006 an article in the UK TVR magazine featured this very car.

1991 wurde MAL010 im englischen Magazin „Classic Car“ portraitiert, zusammen mit seinen damaligen Zeitgenossen. Im Jahre 2006 druckte das TVR-Clubmagazin Sprint einen Artikel über MAL010.



**Current owner**

**Aktueller Besitzer**

Bruno von Rotz / Lenzenwiesstrasse 11 / CH-8702 Zollikon / +41 44 391 35 52 / vonrotz.bruno@bluewin.ch