

Der Bau klassischer britischer Sportwagen folgte einigen sehr einfachen Maximen: Simpel in der Konzeption, geizig mit jeder Unze überflüssigen Gewichts, ungeniert in der Demonstration persönlichen Stils.

Vornehmlich in erstgenannter Hinsicht haben sich die beiden hier vorgestellten Testkandidaten – Lotus Elan Turbo SE und TVR S3C – von dieser automobilen Lebensart sang- und klanglos verabschiedet. Dies drückt sich auch deutlich in ihrem Preis aus. Bekommt der anglophile Kunde für das viele Geld wenigstens unverwechselbare britische Sportwagen-Identität geboten?

Eines scheint indes in beiden Fällen sicher: Anders als die meisten ihrer Artgenossen verdanken sie ihre Entstehung nicht dem Geistesblitz, aus einer Limousine oder einem Coupé mittels Blechschere und Schweißbrenner ein Cabrio abzuleiten. Sie sind vom ersten Strich auf dem Reißbrett an auf ein Autoleben ohne festes Dach vorbereitet.

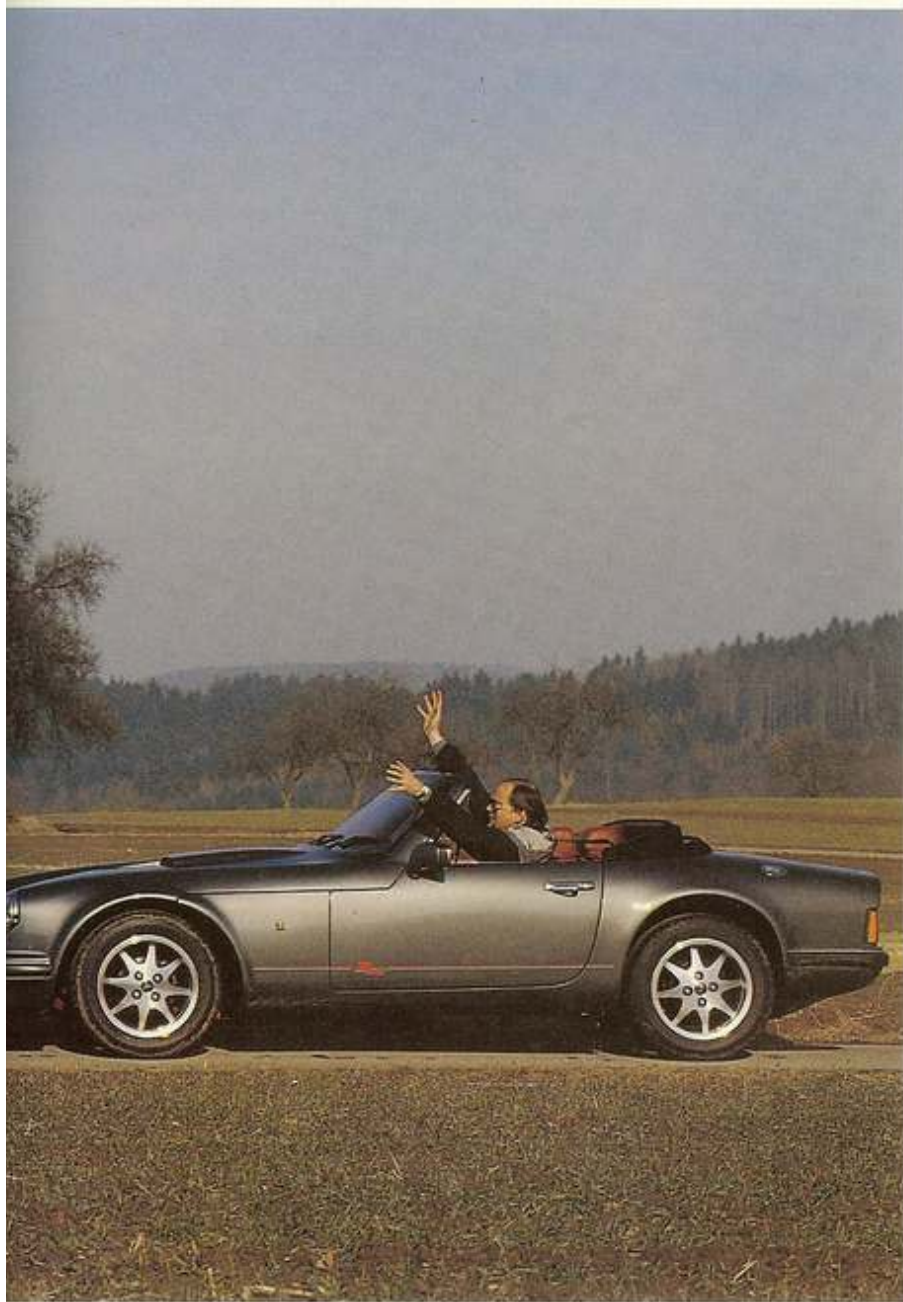
Am deutlichsten zeigt sich dies im Fall des Elan und des S3C bei der Auslegung der Chassis. Beide stützen ihre vier Räder ausnehmend verwindungssteif an einem Zentralträgerahmen ab. Das breite Rückgrat bildet beim Lotus ein voluminöses Kastenprofil aus verzinktem Stahlblech, das sich am Bug in Form eines Y (engl.: „wei“) gabelt. Hier finden Antriebseinheit, Radaufhängungen und Feder/Dämpfer-Elemente zwei starke Arme, um sich innig festzuhalten. Am Fuß des Y spreizen sich zwei Querträger zur Abstützung von Federn und Dämpfern.

Fotos: Augustin



Cabrio-Spaß '91: Lotus Elan Turbo SE und TVR S3C

Tell me Y



Seitliche Ausleger zwischen A- und B-Säule erhöhen einerseits die Torsionsfestigkeit des Backbone-Chassis und bieten zudem wirksamen Schutz der Passagiere bei Seitenaufprall.

Die ungewöhnliche Leichtigkeit des Prinzips begeisterte Lotus-Gründer und Ingenieursgenie Colin Chapman schon bei der Kreation des Ur-Elan anno 1962. Das originelle Blechchassis hat bis heute in den Modellen Excel und Esprit des Hauses ungebrochen Gültigkeit.

Unter ihrer Kunststoffhaut verbergen sich erstaunlich viele Gemeinsamkeiten, wie das Y-förmige Chassis. Dennoch buchstabieren die beiden neuen Cabriolets von Lotus und TVR den Begriff des englischen Sportwagens völlig unterschiedlich

Den Chapman-Linien folgt auch weitgehend das Rahmenfachwerk des TVR. Statt galvanisierten Blechs bilden hier jedoch dreidimensionale Dreiecksverbände aus meist runden Stahlrohren eine biege- und verwindungssteife Einheit. Dieser Bauweise hatte sich TVR-Namensgeber TreVoR Wilkinson ebenfalls bereits in den sechziger Jahren bei seinen Modellen Grantura und Griffith bedient.

Gemeinsam ist den Zweisitzern von Lotus und TVR auch die leichtgewichtige Kunst-

stoffkarosserie, die, unbelastet von Stabilisierungsaufgaben, mit der tragenden Struktur verschraubt ist.

Die Geister scheiden sich allerdings ganz entschieden in puncto Antrieb. Während der TVR dem gestandenen Heckantrieb treu bleibt, wagt sich der Elan auf das schlupfintensive Terrain des Vorderradantriebs.

TVR in Blackpool vertraut nach alter Väter Sitte auf Komponenten aus dem Ford-Regal: Der 2,9-Liter-V6 tut üblicherweise in Scorpio oder Sierra Dienst. Statt der 145 Serien-PS soll er im S3C dank Fächerkrümmer und Modifikationen am Luftmengenmesser gediegene 170 PS abgeben – trotz Katalysator, auf den das C auf dem Typenschild hinweist. Nach Stand der Fahrleistungen scheint dies durchaus glaubhaft. Das stabile Fünfganggetriebe und die Hinterachse setzen im bürgerlichen Leben brave Sierra- und Scorpio-Limousinen in Bewegung.

Lotus greift ebenso preislich auf Großserienmechanik zurück. Doch statt eines großvolumigen Saugers geben die Planer in Hethel/Norfolk einem Turbotriebwerk mit vergleichsweise bescheidenem Hubraum (1588 cm³) den Vorzug. In diesem Fall sitzt der Lieferant Isuzu in Japan. Isuzu ist über die Konzernmutter General Motors (GM) mit den Briten verschwägert.

Die Nippon-Connection brachte einen 1600er-Turbo-Vierzylinder ins Haus, der nach allen TÜV-Segnungen einschließlich Abgasreinigung per geregelten Kat immerhin 158 PS bereitstellt. Quer über der Vorderachse eingebaut, arbeitet er einer Getriebe-/Achseinheit zu, die ebenfalls aus der Gemini-Kompaktlimousine der Japaner stammt.

Der Elan macht auf verblüffende Art deutlich, wie gut das Lotus-Entwicklerteam unter Roger Becker und John Miles die Nachteile des Frontantriebs unter Kontrolle gebracht hat und wie wenig dabei vom markentypisch guten Handling auf der Strecke blieb.

Die Beschleunigungsmeßfahrten offenbarten ein Maximum an Traktion: Ohne nennenswerten Schlupf an den Antriebsrädern konnten die Tester bis über 4000/min hoch-

Cabrio-Spaß '91: Lotus/TVR



drehen, bevor sie die Kupplung einrücken lassen. Eine Zeit von 7,4 Sekunden von null auf 100 km/h ist denn ein sehr gutes Ergebnis.

Einen nicht zu unterschätzenden Beitrag dazu liefert sicher auch die Getriebeübersetzung, die es erlaubt, den Elan im zweiten Gang bis auf 104 km/h zu treiben.

Ausgesprochen artig benimmt sich der britische Flachmann auch auf der Rennstrecke. In 1.23,8 Minuten umrundete der Elan den kleinen Kurs in Hockenheim. Dabei gab er auch in engen Kurven, wo andere Fronttriebler intensiv mit den Antriebsrädern scharren, kaum Laut.

Lotus-like sind auch seine Manieren beim Einlenken. Das serienmäßig servounterstützte Zahnstangengetriebe verlangt nur geringe Bedienkräfte und liefert ausreichend Informationen über Fahrdynamik und Radeinschlag. Dabei macht sich die kopflastige Gewichtsverteilung – immerhin drücken bereits statisch 66 Prozent des Gewichts auf die Vorderräder – kaum durch lästiges Untersteuern bemerkbar. Hier ist sicher auch die beachtliche Spurweite des Elan von 1486 Millimetern hilfreich (TVR: 1400 mm).

Der Schlüssel zu solch ausgeprägter Neutralität liegt wesentlich in der aufwendigen Fahrwerkskonstruktion und in einer gekonnten Abstimmung. So spendierten die Techniker separate Hilfsrahmen für die vorderen Dreieckslenker. Sie halten sich über zwischengeschaltete Gummielemente am Chassis fest, die jedoch Elastizitäten nur in Fahrzeuglängsrichtung zulassen.

Ohne Komforteinbußen konnten dafür die Silentblocks an den Querlenkern äußerst steif ausfallen. Folge: Der Nachlaufwinkel konnte relativ klein gehalten werden, was den Kraftaufwand beim Einlenken gering hält. Er bleibt aufgrund des tiefen Schwerpunkts auch weitgehend unbeeinflusst von der Radlastverschiebung beim Bremsen und Beschleunigen.

Allenfalls bei hartem Zutritt auf die untadelig standfesten Bremsen kann sich in Kurven ein leicht werdendes Heck durch sachttes Ausschwenken bemerkbar machen, was jedoch auch für weniger geübte Fahrer kaum problematisch sein dürfte. Lastwechselreaktionen sind dem Elan dagegen fremd. Trotz des kurzen Radstands neigt der kultivierte Britte auch auf holprigen Autobahnpassagen nicht zum Stuk-

Ja, so warn's...: Der S3C von TVR verkörpert auch in seiner Fahrdynamik beste britische Sportwagentradition. Im Interieur dominieren Holz und Leder. Nüchtern und neutral gibt sich der agile Lotus Elan. Die funktional gestylte Armaturentafel würde auch einer Kompaklimousine aus der Großserie gut zu Gesicht stehen



kern. Der Feder/Dämpfer-Abstimmung gelingt ein feiner Kompromiß zwischen tadellosem Fahrkontakt auf Bodenwellen und gefühlvollem Ansprechen schon bei geringen Unebenheiten.

In seiner unabweisbaren Perfektion stellt der neue Lotus

kaum gesteigerte Anforderungen an die Fahrkunst. Mühelos schnelle Fortbewegung wird so unversehens zum Normalfall. Die Charakterfrage, jenes Know-how im Umgang mit lieb gewonnenen Unzulänglichkeiten, stellt sich dem Elan-Piloten nicht.



Auch der japanische Motor des Elan bewährt sich nicht eben als sprudelnde Quelle von Emotionen. Ein nichtssagendes Brummeln tönt der Besatzung aus dem Motorraum entgegen, das sich zu höheren Drehzahlen hin zu einem angestrengt klingenden Crescendo

steigert. Selbst das subtile Pfeifen des Laders und das gedämpfte Flap-flap des Abblasventils vermitteln nicht den gewünschten phonetischen Kick.

Respekt verlangt allerdings die sauber angepaßte Laderkennlinie ab: Der Isuzu-Treib-

satz gibt seine Leistung gleichmäßig und ohne nennenswertes Turboloch ab. Die Vehemenz, mit der er den Elan in Bewegung setzt, wird dem Lotus-Treiber in erster Linie beim Durchlesen des Meßprotokolls nachvollziehbar.

So eigenständig den Designern in Hethel das Kunststoffkleid des Elan gelungen ist, so uniform geriet ihnen das Interieur. Zumindest haben sie

auch Schalter und Instrumente aus dem Opel-Teilelager bei.

Die Verarbeitung des Elan genügt inzwischen auch gehobenen Ansprüchen. Sie steht der eines Großserienwagens à la Golf kaum nach. Nahezu tadellos fiel denn auch die Konstruktion des Faltdachs aus, das bei Bedarf unter einer Kunststoffklappe hinter dem Passagierabteil Platz findet. Es läßt sich mühelos und schnell aufspannen oder verstauen.

Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleiben die davon verursachten Windgeräusche akzeptabel. Dazu neigt es kaum dazu, sich aufzublähen. Dafür zeigte sich die Stoffkappe des Testwagens der Intensiverieselung in der Autowaschmaschine nicht ganz gewachsen. Von der Oberkante der Seitenfenster bahnten sich kleine Sturzbäche ungebeten ihren Weg auf die teuren Lederpolster der Sitze.

Solch unliebsames Vordringen der Elemente ins Wageninnere verhinderte das aufwendige Dach des TVR nachhaltig. Die beiden aufsteckbaren, festen Dachpaneele bilden einen stabilen Verbund mit dem faltbaren Heckteil, das sich über einen Bügel an den B-Säulen abstützt.

Die eigenwillige Bedachung bietet zudem den Vorteil, den S3C je nach Witterung als Targa oder Voll-Cabrio zu betreiben. Allerdings erfordern die anfallenden Dachdeckerarbeiten einiges Geschick und eiserne Nerven, wenn große Tropfen aus dunklem Gewölk drohen, die gediegenen Sitzmöbel zu verschandeln.

Trotz des gebotenen Aufwands legen sich die Windgeräusche im TVR deutlich nach-

hiermit bewiesen, daß sie ihr Geschäft so gut verstehen wie ihre Kollegen von der Industrie, die eine x-beliebige Kompaktklimousine möblieren und tapazieren dürfen. Ergonomie, Übersichtlichkeit und Bedienfreundlichkeit lassen keine Wünsche offen. Dazu tragen

Cabrio-Spaß '91: Lotus/TVR

haltiger auf die Nerven der Passagiere als beim Lotus. Untermauert wird das Lied des Windes durch munteres Quietschen aus dem Cockpit-Bereich und durch das rustikale Poltern des V6 im Motorenabteil.

Dies alles mahnt zu betüchlicher Gangart, solange das Wetter ein Geschlossenhalten des Verdecks nahelegt. Dafür entschädigt sich die zur Muße genötigte TVR-Besatzung durch das Parfüm quadratmeterweise verarbeiteten Con-



Drück und marschier: Der 1,6-Liter-Isuzu-Motor im Elan wird von einer sauber angepaßten Turbine aufgeladen

Oldie but goody: Der Stoßstangen-V6 im TVR stammt von Ford. Er kompensiert fehlende High-tech mit Hubraum



nolly-Leders und den seidigen Glanz erlesenen Furniers. Auf den enggeschnittenen Sportsitzen hält man es auch über lange Etappen bequem aus.

Auch die Bedienung des TVR vollzieht sich nach altenglischer Tradition. Kupplung und Schaltung verlangen ausgetrainierte Muskeln.

Auch die Lenkung funktioniert nach dem Prinzip schwer, aber direkt. Sie übersetzt die Befehle am zierlichen, enorm griffigen Momo-Lenkrad präzise in den gewünschten Einschlagwinkel der Vorderräder.

Technische Daten und Meßwerte

Lotus Elan Turbo SE

Motor:
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, dohc, Zahnriemen, Ventiltrieb über Kipphebel mit hydraulischem Ventilspielausgleich, 4 Ventile pro Zylinder, Turbolader, Ladeluftkühler, max. Ladedruck 0,6 bar, Bohrung x Hub 80 x 79 mm, Hubraum 1588 cm³, Verdichtung 8,2:1, Leistung 158 PS (116 kW) bei 6600/min, Literleistung 99,5 PS/L (73,0 kW/L), max. Drehmoment 200 Nm bei 4200/min, elektronische Einspritz- und Zündanlage

Kraftübertragung:

Fünfgang-Schaltgetriebe, Vorderradantrieb, Übersetzungen: I 3,333, II 1,916, III 1,333, IV 1,027, V 0,829, Achsantrieb: 3,833:1

Fahrwerk:

vorn doppelte Querlenker, Stabl, hinten Trapezlenker, Querlenker, Stabl, Servolenkung

Bremsen:

vorn und hinten Scheibenbremsen, Ø 256/236 mm, vorn innenbelüftet, vorn und hinten Einzelkolben-Festsattel

Bereifung:

205/50 ZR 15 auf Felge 6½ x 15

Abmessungen

3803/1885/1230 mm (Länge/Breite/Höhe)

TVR S3C

Motor:

Wassergekühlter Sechszylinder-60-Grad-V-Motor, vorn längs eingebaut, ohv, Stirnräder, Ventiltrieb über Stoßstangen und Kipphebel, 2 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 93 x 72 mm, Hubraum 2935 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 170 PS (125 kW) bei 5400/min, Literleistung 57,9 PS/L (42,6 kW/L), max. Drehmoment 259 Nm bei 3675/min, elektronische Einspritz- (Bosch LE-Jetronic) und Zündanlage

Kraftübertragung:

Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Übersetzungen: I 3,36, II 1,81, III 1,26, IV 1,00, V 0,82, Achsantrieb: 3,84:1, Sperrdifferential

Fahrwerk:

vorn doppelte Dreieckquerlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker

Bremsen:

vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, Ø 238 mm, vorn Zweikolben-Festsattel, Trommeln hinten 228 mm

Bereifung:

205/60 R 15 V auf Felge 7 x 15

Abmessungen

3958/1665/1223 mm



1086 kg (lt. Kfz-Schein 1110 kg) **Gewicht vollgetankt:** 1072 kg (lt. Kfz-Schein 1040 kg)

6,6 kg/PS **Leistungsgewicht:** 6,3 kg/PS

1270 kg **Zul. Gesamtgewicht:** 1230 kg

10,9 L/100 km Super **Testverbrauch:** 12,5 L/100 km Super

Fahrleistungen

Beschleunigung:		Beschleunigung:	
0-40 km/h 2,4 s	0-120 km/h 10,2 s	0-40 km/h 2,0 s	0-120 km/h 10,6 s
0-60 km/h 3,7 s	0-140 km/h 13,7 s	0-60 km/h 3,6 s	0-140 km/h 14,3 s
0-80 km/h 5,4 s	0-160 km/h 18,7 s	0-80 km/h 5,3 s	0-160 km/h 19,8 s
0-100 km/h 7,4 s	0-180 km/h 25,7 s	0-100 km/h 7,6 s	0-180 km/h 28,1 s
400 m mit stehendem Start: 15,3 s		400 m mit stehendem Start: 15,3 s	
1000 m mit stehendem Start: 28,0 s		1000 m mit stehendem Start: 28,3 s	

Elastizität:

im 4. Gang	im 5. Gang	im 4. Gang	im 5. Gang
aus 2130/min	aus 1720/min	aus 1900/min	aus 1560/min
60-100 km/h 9,0 s	12,8 s	60-100 km/h 7,7 s	10,5 s
60-120 km/h 12,9 s	18,3 s	60-120 km/h 11,8 s	15,7 s
60-160 km/h 22,6 s	32,3 s	60-160 km/h 21,1 s	28,7 s

7100/min **Schalt Drehzahl:** 5600/min
53/104/152/194 **Reichweite der Gänge:** 54/97/140/177

Tachometerabweichung

50/51, 100/102 950/153 (Anzeige/effektiv): 50/48, 100/97, 150/152

1,23,8 min **Kleiner Kurs Hockenheim:** 1,23,2 min

214 km/h bei 6350/min **Höchstgeschwindigkeit:** 215 km/h bei 5600/min

73480 Mark **Grundpreis des Basisfahrzeugs:** 70000 Mark

Wichtige Extras:

Klimaanlage 2930 Mark, Sperrdifferential 2870 Mark

Lederausstattung 2450 Mark

ca. 79000 Mark **Preis des Testwagens:** 76740 Mark

Sie kommt ohne Servounterstützung aus, ihr Feedback ist ausgezeichnet.

Der Federungskomfort im TVR erinnert ebenso wie das Fahrerlebnis auf das angenehmste an einen Morgan. Weder Federn noch Dämpfer machen sich bei kleineren Unebenheiten im Asphalt extra auf den Arbeitsweg. Daher schüttelt der TVR seine Besatzung auf Hoherstrecken ordentlich durch. Dafür gestattet die stramme Abstimmung kaum Seitenneigung des Wagenkörpers in Kurven.

Wer es wünscht, kann den S3C mit bewußtem Einsatz des Gaspedals zu unterhaltsamen Heckschwenks überreden. Ruhiges Einlenken und Zurückhaltung am Pedal dankt er dafür mit nahezu unerschütterlicher Neutralität. Eine Zeit von 1,23,2 in Hockenheim, sechs Zehntelsekunden schneller als der Elan, sind der Lohn für die kompromißlose Fahrwerkabstimmung.

Ein weiteres Plus gegenüber dem kultivierten Lotus ist die Bridgestone RE-71-Bereifung, die unter Hitzestress bei weitem nicht soviel an Haftung verliert wie die speziell entwickelten Michelin MXX2 auf den Elan-Felgen. Sie hindern den Lotus nachhaltig an freundlicheren Rundenzeiten.

Dafür bewährten sich die XM+S 300-Winterreifen, die sport auto dort probeweise montierte, auf Schnee und Eis um so besser.

Zum kernig-britischen Auftreten des S3C paßt auch der 2,9-Liter-V6 von Ford. Drehmoment heißt das Zauberwort des gutmütigen Poltergeistes. Er beflügelt den TVR bei aller Gemütsruhe zu Fahrleistungen, die denen seines nachgewachsenen Konkurrenten von der Insel kaum nachstehen: null auf 100 km/h in 7,6 Sekunden.

Nüchterne Meßdaten werden die Wahl zwischen S3C und Elan jedoch kaum nachhaltig beeinflussen, zumal sie beiden Kontrahenten ein gleich gutes Zeugnis ausstellen. Wer den „British way of drive“ in vollen Zügen auskosten möchte, wird sich hinter dem Wurzelholz-Armaturenbrett des TVR wohler fühlen. Der kosmopolitische Sportwagen der neunziger Jahre kommt dagegen eindeutig von Lotus.

kr