

TVR gehört zu den Exoten unter den Exoten. Die im britischen Blackpool beheimatete Manufaktur hat sich auf Kleinstserien von Sportwagen mit Kunststoffkarosserie spezialisiert – und das immerhin so erfolgreich, daß TVR zu den wenigen noch eigenständigen Relikten der englischen Automobilindustrie zählt. Fünf Modelle umfaßt das aktuelle Programm, alles Coupés und Roadster mit Ford- oder Rover-Motorisierung. Neueste Variante ist der zweisitzige V8S mit 3,9 Liter großem Rover-Achtzylinder.

Das Schnittmuster ist das gleiche wie vor 20 Jahren, das merkt man schon beim Einsteigen: Wenn man sich mit den Beinen in den schmalen Fußraum eingefädelt und mit der rechten Hand zweimal vergeblich blindlings nach dem Schalthebel getastet hat, wird einem schnell klar, daß das Wort Ergonomie bei der Konzeption dieses TVR wohl noch nicht erfunden war.

Das Lenkrad befindet sich zwar am gewohnten Platz, aber der Schalthebel ist so unvermutet weit hinten und so eigentümlich weit rechts plaziert, daß normal gewachsene Fahrer beim Einlegen des zweiten und vierten Ganges jedesmal mit dem Ellenbogen an die Rückwand des Passagierabteils stoßen. Doch der untrainierte TVR-Pilot braucht nur ein wenig Geduld, um den Umgang mit dem Schalthebel und den verstreut liegenden Schaltern für Fensterheber, Heizung, Lüftung und Kofferraumdeckel zu lernen, dann läßt sich der TVR fast wie ein normales Auto bedienen.

Während der Eingewöhnungsphase sortiert der TVR-Fahrer die Gänge des hakelig zu schaltenden Fünfganggetriebes noch etwas bedächtig. Er kommt aber schnell darauf, daß der Antrieb nur wenig Arbeit am Schalthebel verlangt. Der vom Range Rover sowie vom Morgan Plus 8 bekannte 3,9 Liter-V8 mit zeitgemäßer Bosch-KE Jetronic-Einspritzanlage verfügt über eine ungewöhnlich flach verlaufende Drehmomentkurve. Ihr Gipfelwert von 348 Newtonmetern bei 3750/min läßt schon ahnen, wie elastisch sich der bullige Motor im Alltagsbetrieb gibt.

Tatsächlich zieht der Rover-Achtzylinder schon knapp über der Leerlaufdrehzahl so kräftig durch, daß ein Mitrollen im Stadtverkehr im fünften Gang möglich ist, obwohl der Motor dabei nur mit 1200/min arbeitet. Er pflegt damit die Tugenden des klassischen amerikanischen V8, der er tatsächlich ja auch ist. Anfang der sechziger Jahre hat ihn Buick entwickelt und dabei als einziges Zugeständnis an die Neuzeit einen Leichtmetallblock vorgesehen. Der machte den Motor teuer, weshalb Buick sich schon 1967 entschloß, die komplette Konstruktion an die damals noch unabhängige Firma Rover zu verkaufen.

Auch das niedrige Gewicht des TVR-Roadsters verspricht viel Fahrdynamik. Vollgetankt brachte der Testwagen gerade 1085 Kilogramm auf die Waage (Gewichtsverteilung vorn/hinten: 47 zu 53 Prozent). Von null auf 100 km/h sprintet der englische Leichtathlet in 6,6 Sekunden, wobei die Hinterräder in den unteren Gängen bei Voll-

Fotos: H.D. Seufert



TEST
TVR V8S

Die Hitze der Ach



Kein Dach über dem Kopf, aber einen Achtzylinder unter der Haube: TVR V8S für Freunde offener Lebensart

Den klassischen TVR-Roadster aus England gibt es jetzt auch mit Achtzylindermotor. 229 PS aus 3,9 Liter Hubraum machen den zweisitzigen Sportwagen mit der Kunststoff-Karosserie zum heißen Ofen.



Kantiges Heck mit Stauraum für Dachschaalen und Notrad

TVR-Cockpit: Leder über alles und weit verstreute Schalter



Eine Motorhaube wie ein Buckelwal; der Rover-Motor erfordert eine umständliche Krümmerführung



gas zum Durchdrehen neigen. Noch beeindruckender ist die Zwischenbeschleunigung in den oberen Gängen. Von 80 auf 120 km/h im fünften Gang vergehen gerade mal 8,1 Sekunden. Zum Vergleich: Ein Ferrari 512 TR nimmt sich für die gleiche Übung 1,4 Sekunden mehr Zeit.

Der TVR hält sich streng an britische Roadster-Traditionen, indem er der Devise „hart, aber herzlich“ treulich folgt. Zwar bewältigt das Fahrwerk wellige Landstraßen noch einigermaßen erträglich, aber Autobahn-Querfugen schlagen nahezu ungemildert bis in den verlängerten Rücken der Passagiere durch. Das Eigenlenkverhalten des TVR ist in Kurven weitgehend neutral. Aber auf Lastwechsel reagiert der TVR nicht ohne Tücke, denn der überraschende Schwank zum Übersteuern erfordert eine kundige Hand am Lenkrad.

Die Zahnstangenlenkung verzichtet auf jede Servo-Un-

ster kippt der Überrollbügel nach hinten, und die beiden Glasfaser-Dachschaalen über den Sitzen lassen sich mit einfachen Handgriffen abnehmen.

Der TVR ist auch offen für lange Strecken geeignet. Wenn der Fahrtwind dabei auf ausgedehnten Autobahn-Etappen allzu störend wirken sollte, läßt sich die Zugluft von hinten durch den aufgestellten Überrollbügel und die aufgespannte Heckscheibe fast völlig ausperren.

Angenehmer Nebeneffekt: Auch bei leichten bis mittelschweren Regen-Schauern dringt kein Tropfen in den Innenraum. Sie werden vollständig vom Fahrtwind darüber hinweggeweht, solange die Fahrgeschwindigkeit nur deutlich über 50 km/h liegt.

Auch die Übersichtlichkeit der Karosserie hat ihre Eigenarten. Der TVR-Pilot muß lernen, mit den gewaltigen Abmessungen der hoch ausgebeulten Motorhaube fertig zu werden. Sie öffnet übrigens samt Scheinwerfer-Partie in einem Stück, ganz ähnlich wie früher beim Jaguar E, und gibt den Anblick auf ein imponierendes Stück Antriebstechnik frei: Der Rover-Achtzylinder ist so weit hinten im pulverbeschichteten Gitterrohrrahmen eingebaut, daß die Auspuffkrümmer weit nach vorn geführt werden mußten. Die 15 Zentimeter starken Sammelrohre tragen insgesamt drei Metall-Katalysatoren und sehen wegen ihrer ungewöhnlichen Dicke ein wenig nach Kraftwerkstechnik aus.

Doch nur mit dieser Krümmer-Anordnung konnte der V8 überhaupt im TVR-Rahmen plaziert werden. Speziell dieser Motor und das abnehmbare Dach machen den Spaß am kernigen Zweisitzer aus. Wer aber Perfektion im Detail erwartet, der muß sich woanders umsehen. *Michl Koch*

terstützung und fordert im Stand energisches Zupacken. Bei steigendem Tempo bleibt sie immer etwas ungenau, wirkt dazu stöbig und paßt damit zum antiquierten Charme des britischen Roadsters.

Auch die Dachkonstruktion wirkt altertümlich. Der Dachausbau ist nicht unkompliziert und mit einem gewissen Kraftaufwand verbunden, doch mit einiger Übung gelingt die Offenlegung ziemlich schnell: Nach dem Einknicken von zwei Kniehebeln vor dem Heckfen-

Karosserie

Unübersichtliche Kunststoffkarosserie, zweisitziger, ausreichend geräumiger Innenraum, klappbarer Überrollbügel, zweiteiliges Hardtop, kleiner Kofferraum, schlechte Verarbeitung

Antrieb

Drehmomentstarker Achtzylindermotor mit üppigen Kraftreserven, deutlich spürbare Vibrationen im unteren Drehzahlbereich, gute Fahrleistungen, hakelig zu schaltendes Fünfganggetriebe.

Fahrwerk

Neutrales Fahrverhalten in Kurven, bei Lastwechseln Neigung zum Übersteuern, harte Federung und straffe Dämpfung, kein ABS lieferbar, im Stand schwergängige Lenkung

Wirtschaftlichkeit

Sehr hoher Anschaffungspreis, hoher Benzinverbrauch, voraussichtlich geringer Wiederverkaufswert, sehr dünnes Service-Netz, kurze Wartungsintervalle, extrem hohe Prämie bei Vollkasko

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine zentrale Nockenwelle (Stirnradantrieb), Ventile über Stößel, Stößelstangen, Kipphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Mechanische Kraftstoffeinspritzung KE-Jetronic (Bosch). Geregelter Dreiwegekatalysator. Leistung 168 kW (229 PS) 5500/min, spezifische Leistung 44,6 kW/L (60,9 PS/L). Hubraum 3942 cm³, Bohrung x Hub 94,0 x 71,0 mm. Verdichtungsverhältnis 10,5:1. Maximales Drehmoment 348 Nm bei 3750/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,8 m/s. Ölinhalt Motor 5,2 L, Kühlsysteminhalt 6,0 L. Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 870 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sperrdifferential (25%). Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,320, II. 2,090, III. 1,400, IV. 1,000, V. 0,790. Achsantrieb 3,540:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 42,9 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern. Zahnstangenlenkung, 3 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 7 J x 15.

Karosserie

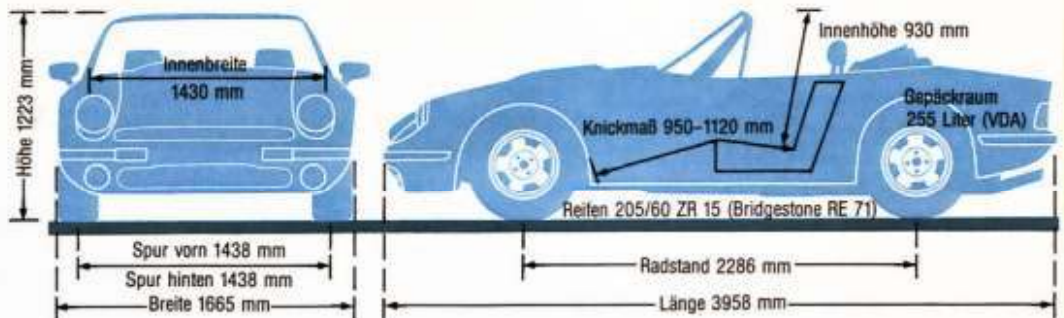
Zweisitziges Cabrio mit zwei Türen. Polyester (GFK)-Karosserie. Rohrrahmen. Luftwiderstandsbeiwert c_w*. Stirnfläche A*. Sitztiefe vorn 480 mm, Wendekreis rechts/links 11,1/11,2 m. Lenkraddurchmesser 340 mm. Tankinhalt 55 L. Leergewicht 1085 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 47,0/53,0%, zulässiges Gesamtgewicht 1250 kg, Zuladung 165 kg.

Wartung

Inspektion alle 10 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km

DIN-Verbrauch*

* keine Werksangaben erhältlich



Test-Werte

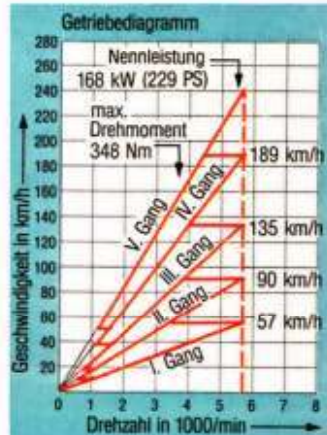
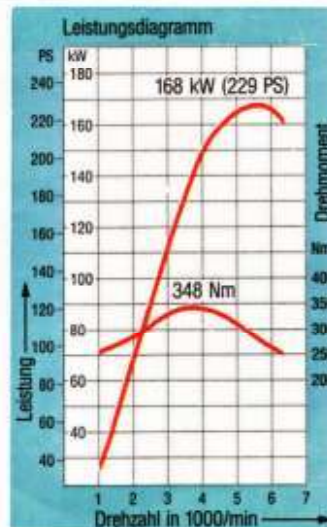
Fahrleistungen	
Beschleunigung	
0-80 km/h	4,5 s
0-100 km/h	6,6 s
0-120 km/h	8,9 s
0-160 km/h	16,6 s
0-200 km/h	32,0 s
1 km mit stehendem Start	26,9 s
Elastizität	
60-100 km/h (IV. Gang)	6,0 s
80-120 km/h (V. Gang)	8,1 s
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h

Testverbrauch	
Super plus minimal	13,7 L/100 km
maximal	17,9 L/100 km
Durchschn.	15,5 L/100 km
Reichweite	355 km

Lenk- und Pedalkräfte	
Lenkung im Stand	258 N
Lenkung bei Fahrt	68 N
Kupplungspedal	210 N
Gaspedal	25 N
Bremspedal kalt	460 N
Bremspedal warm	580 N

Bremsweg	
aus 100 km/h kalt	47,1 m (Verzögerung 8,2 m/s ²)
aus 100 km/h warm	51,5 m (Verzögerung 7,5 m/s ²)

Innengeräusch	
Standgeräusch	62 dB(A)
Bei 50 km/h	73 dB(A)
Bei 100 km/h	80 dB(A)
Bei 130 km/h	81 dB(A)
Bei 160 km/h	84 dB(A)



Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis DM 86 568,-
Testwagenpreis DM 93 737,-

Serienausstattung

Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar, Drehzahlmesser, Fensterheber elektrisch betätigt, Innenausstattung in Teilleder, Lederlenkrad, Leichtmetallräder, Nebelscheinwerfer, Radio-Cassettengerät mit elektrischer Antenne, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Sperrdifferential

Zusatzausstattung		DM
Alarmanlage		1380,-
Eiswarnanlage		298,-
Lenkrad und Schaltknopf in Edelh Holz		528,-
Metallic-Lackierung ¹⁾		1368,-
Pedaleinstellung kurz/lang		236,-
Vollerausstattung ¹⁾		5801,-
Zentralverriegelung		455,-

¹⁾ im Testwagenpreis enthalten

Steuer

DM 13,20 pro 100 cm³ Hubraum DM 528,-

Haftpflicht

(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1625,-

Teilkasko

(Typklasse 35²⁾, Regionalklasse R 2, ohne Selbstbeteiligung) DM 799,-

Vollkasko

(Typklasse 35²⁾, Regionalklasse R 2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 5616,-

²⁾ Typklassen-Einstufung über Anhaltswert