Wilde Sorte

Bei TVR fühlt man sich den Urviechern unter den Sportwagen verpflichtet. Da passt der ***TVR Tuscan S*** *bestens.*

Aufregende Kurven, keine Türgriffe: Auch formal fällt der TVR aus dem Rahmen

Was ein echter TVR-Fan ist, der schreckt so leicht vor nichts zurück. Nikolai Smolensky zum Beispiel kaufte kürzlich aus Begeisterung gleich die ganze Firma. Der 24 Jahre junge russische Milliardär will dafür sorgen, dass künftig genügend Geld in der Kasse ist, um dem englischen Kleinhersteller in diesen schwierigen Zeiten das Überleben zu sichern. Man darf ihm viel Erfolg wünschen.

Rund 1000 Autos produziert TVR im Jahr, bei ständig wachsender Modellpalette. Im Moment zählt das Angebot fünf Typen, jedes davon in unterschiedlichen Varianten. Der gemeinsame Nenner: kaum High Tech, aber dafür Power bis zum Abwinken. Jeder TVR basiert auf einem massiven Rohrrahmen, die Karosserien werden aus GFK modelliert, und vorn unter den Hauben (grundsätzlich so lang wie möglich) findet man hausgemachte Motoren. Peter Wheeler, der TVR seit 1981 bis vor kurzem sein Eigen nannte, fand es stets effizienter, gleich alles selbst zu machen.

Zu den schärfsten Ausführungen zählt der auf diesen Seiten vorgestellte Tuscan S. Schon beim bloßen Hinsehen betäubt der Zweisitzer die Geschmacksnerven. Ein Ferrari oder auch ein Porsche verführen mit fein gewürzter Harmonie, der TVR hingegen geht runter wie ein Chili-Burger – brutal, unsophisticated, aber irgendwie unwiderstehlich.

Weit hinter der Vorderachse unter einer fest verschraubten Abdeckung feuert ein Vierliter-Reihensechszylinder, dem das Werk 400 PS attestiert. Weil Ex-Chef Wheeler der Anblick von Türgriffen schmerzt, hat der Tuscan keine, weder innen noch außen: Geöffnet wird elektrisch mittels Tasten – versteckt unter den Außenspiegeln und innen gut getarnt neben dem Radio.

Typisch TVR: hausgemachte Schalter aus Aluminium, Schaltstummel, keine Airbags

Beim Einstieg taucht man sodann in eine Welt der Formen, die gängige Designvorstellungen (wenn auch nicht Qualitätsmaßstäbe) spielend überwindet. Weiche, lederbezogene Rundungen umwogen den Fahrer, garniert von reichlich Aluminium. Schalter aus der Großserie glänzen durch Abwesenheit, selbst die eigenwilligen Instrumente und die Pedale sind selbst geschnitzt. Großgewachsene sitzen erstaunlich bequem in diesem Flachmann, Schaltstummel und Handbremse findet man in Brusthöhe auf dem mächtigen Mitteltunnel.

Schon beim Anlassen wird klar, dass politische oder auch jede andere Korrektheit bei TVR verpönt ist. Der große Sechszylinder mit seinen sechs Einzeldrosselklappen schüttelt

Der böse Blick und die lange Haube verschaffen dem Tuscan Respekt

Auch auf der Rennpiste zu Hause: 400 PS sorgen für die richtige Stimmung

Klassische Proportionen: Motor hinter der Vorderachse, Fahrer vor der Hinterachse, ausgewogene Gewichtsverteilung

sich wach, rotzt sodann lautstark in seine karbonverschalten Auspuffrohre, die aussehen, als stammten sie von einem Superbike. Ein Probetritt auf das Gaspedal lässt ihn verzögerungsfrei aufheulen, ein Kriegsschrei, der Anwesenden das Blut in den Adern gerinnen lässt – nichts für Schreckhafte, so viel steht schon mal fest.

Der Tuscan ruckelt los, Laufkultur ist offensichtlich nicht die starke Seite dieses Sechszylinders. Auch der Leistungseindruck haut einen zunächst nicht um: Der lang übersetzte erste von fünf Gängen lässt ihn in Kombination mit dem langen Gaspedalweg mit gebremstem Schaum Fahrt aufnehmen. Aber schon nach wenigen Metern wendet sich das Blatt: Spätestens wenn der digitale Drehzahlmesser 5000 anzeigt, herrscht Hochstimmung unter der Haube.

Wenn 400 PS (und 451 Newtonmeter) nur 1165 Kilogramm zu bewegen haben, kann man sich die Folgen ausmalen. Nur dass sie in einem TVR noch gravierender ausfallen als etwa bei einem Mercedes SLR, der über ein ähnlich vorteilhaftes Leistungsgewicht verfügt.

Während es sich vorn so anhört, als hätte sich der Tuscan bei Vollgas unversehens in einen Rennwagen verwandelt, zeigt der rückwärtige Teil des Autos, dass die Übertragung der frei werdenden Kräfte trotz Differenzialsperre eine nicht zu unterschätzende Aufgabe darstellt: Wer den Hahn im falschen Moment aufdreht, den spült es mit dem Heck voraus von der Piste. Schnell ist im TVR nur, wer die Sache beherrscht.

Auf elektronische Hilfestellung via ASR, ESP oder ABS hofft man vergebens. Selbst ist der Mann, lautet die Devise, auch wenn einem beim Lenken inzwischen eine Servopumpe beisteht. Es ändert nichts daran, dass schnelle Richtungswechsel hier ohne Netz und doppelten Boden erfolgen.

Konzentration ist gefragt, denn die direkte Lenkung setzt Lenkbewegungen unverzüglich um, und ebenso spontan bestraft der Tuscan Fahrfehler. Gaswegnehmen oder gar Bremsen in der Kurve sind im Interesse der Fahrstabilität zu unterlassen. Bisweilen lässt sich erhöhter Pulsschlag freilich auch bei fehlerfreier Handhabung nicht ausschließen.

Unebene Fahrbahnen etwa verführen den Tuscan dazu, nach eigenem Gusto den Kurs zu ändern. Dergleichen Überraschungen drohen bei heftigen Bremsmanövern, was besonders im oberen Geschwindigkeitsbereich – gute Exemplare erreichen 305 km/h – die Fahrkunst auf eine harte Probe stellt.

Immerhin mangelt es dem derart geforderten TVR-Fahrer nicht an Komfort. Die Federung überrascht mit unverhoffter Nachgiebigkeit, Klimaanlage, CD-Player und sogar ein Navigationsgerät fehlen nicht, und bei gutem Wetter lässt sich wie beim Porsche Targa das Dach entfernen und im Kofferraum verstauen. Die ebenfalls herausnehmbare Heckscheibe muss jedoch in der Garage bleiben.

Die Frage, ob das den Preis von 80 500 Euro rechtfertigt, ist, wie alles an diesem Auto, Ansichtssache. Mildernd wirkt sich aus, dass das Vergnügen, mit der eigenen Automarke allein auf weiter Flur zu sein, schon immer ein teures war. Resümee: Wer es am liebsten roh und ohne Filter hat, liegt im TVR Tuscan richtig.

Text: **Wolfgang König**
Fotos: **Achim Hartmann**

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
Zweisitziger Roadster, Länge × Breite × Höhe 4235 × 1810 × 1200 mm, Radstand 2360 mm, Leergewicht 1165 kg.

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 255/35 ZR 18.

Kraftübertragung
Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe.

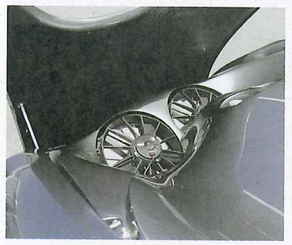
Motor
Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 3996 cm³, Leistung 293 kW (400 PS) bei 7000/min, maximales Drehmoment 451 Nm bei 5250/min.

Fahrleistungen

0 – 100 km/h	4,8 s
Höchstgeschwindigkeit	305 km/h
Testverbrauch (Super Plus)	13,1 L/100 km

Grundpreis

TVR Tuscan S	Euro 80 500,–



Eigene Haube für Kühler und Ölkontrolle, üppig dimensionierte Bremsen, 18-Zoll-Räder