

# TVR V8 S



## PURE ET DURE

**Dans cette extraordinaire cabriolet anglais, c'est toute une tradition qui se perpétue, dans l'ignorance totale et heureuse de tout compromis. Du sport, du chien et de l'efficacité. A conseiller à tous ceux qui considèrent les monospaces comme des castrats...**

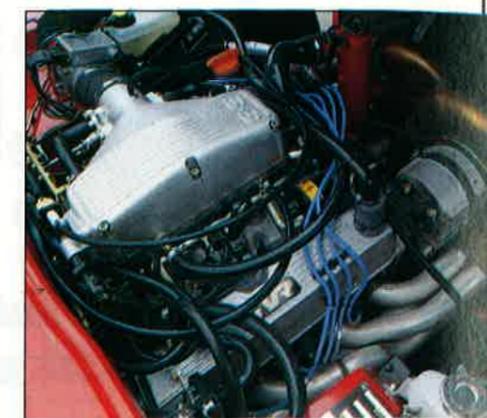
Le nom de TVR est peu connu en France ou l'on a tendance à l'apparenter aux initiales anonymes d'une quelconque réplique. Or il s'agit d'une marque patentée qui exporte sa production depuis de nombreuses années aux USA et qui jouit d'une excellente réputation. Basse, pas très grande, la S3 V8 se distingue par ses formes rondes et le fait qu'elle ne ressemble qu'à elle-même. Le bossage du capot se remarque surtout lorsque l'on se trouve à l'intérieur allongé dans

le baquet, face à une planche de bord cousue de simili avec sa batterie de compteurs, son beau volant bois aux branches chromées. La conception technique de cet engin est tout à fait classique, mais une fois encore originale, puisque le châssis et la suspension ne doivent rien à la grande série. Le cadre se compose d'un treillis de robustes tubes, constituant une poutre centrale, avec des doubles bras triangulés (tubulaires) à l'avant et des bras tirés à l'arrière. Le tout est suspendu par des combinés ressorts amortisseurs et l'on peut régler à sa mesure toute la géométrie. Cette possibilité constitue d'ailleurs la clé du comportement sur un véhicule de ce type. Le moteur est un V8 3,9 litres Rover que l'on retrouve sous le capot du Range. Il est installé très en retrait de l'essieu avant, avec le carter d'embrayage déjà à l'intérieur de la poutre centrale. Les échappements sont retournés, les gaz partant vers l'avant entre moteur et radia-

teur, pour rejoindre le gros catalyseur commun et s'échapper ensuite sous la carrosserie. Le parcours se termine sous le coffre, avec deux silencieux chromés, façon Jaguar Type E. La position de conduite est correcte, mais comme il vaut mieux rester près du volant pour pouvoir le tourner, on frôle souvent la colonne de direction des genoux. Avec un peu d'habitude, on arrive à lire tous les compteurs, ce qui n'est tout de même pas évident au départ. La direction est dure, mais reste encore maniable ; d'ailleurs qui se plaindrait de cela ou encore de la boîte type camion (précise et relativement rapide). Quant au pédalier, il n'appelle aucune critique et autorise bien sûr le talon-pointe, mais il faut un gros mollet pour actionner l'embrayage. La boîte ne paraît pas idéalement démultipliée, notamment sur les derniers rapports (4 et 5) ou la TVR "tire" un peu long, mais cela sert par ailleurs la consommation qui est loin d'être négligeable (comp-



La planche de bord est magnifique et finalement assez rationnelle.



Le V8 Rover 3,9 litres est disposé très en retrait de l'essieu pour une bonne répartition des masses. Les collecteurs d'échappements partent vers l'avant et se regroupent sur le catalyseur.

### FICHE TECHNIQUE

**MOTEUR** : V8 3950 cm<sup>3</sup> (94 X 71 mm). Rapport volumétrique : 9,8.  
Vitesse du piston au régime de Couple : 9,23 m/s  
Vitesse au régime de puissance maxi : 14,8 m/s

**PUISSANCE** : 270 ch à 6000 tr/mn  
Couple : 37,4 mkg à 4000 tr/mn

**TRANSMISSION** : Boîte 5 rapports.  
Km/h pour 1000 tr moteur : 1 : 10,32 ; 2 : 16,40 ; 3 : 24,48 ; 4 : 34,28 ; 5 : 43,39.

Différentiel Sachs à glissement limité  
Suspensions : doubles triangles AV avec combinés. Triangles obliques AR.

**DIRECTION** : à crémaillère.

Diamètre de braquage : 11,4 m

**FREINS** : disques ventilés AV.

Disques pleins AR

Roues : 15 X 7 J avec pneus

Bridgestone 205/60 ZR 15

**CHASSIS** : tubulaire acier.

Revêtement epoxy

Carrosserie : en polyester. Vitres

électriques, toit multi position

**DIMENSIONS** : L/l/h :

3,958/1,665/1,223. Empattement :

2,286 m. Voies AV/AR : 1,438 m.

Coffre : 240 dm<sup>3</sup>

Réservoir : 55 l

**POIDS** : 1050 kg.

**VITESSE** maxi : 230 km/h

0 à 100 km/h : 5,3 s

400 m D.A. : 14,1 s

1000 m D.A. : 25,7 s

TVR FRANCE

7 Esplanade de Fontainebleau (RN7)

94320 Thiais.

(1) 46 86 13 30



Un fantastique engin de plaisir

ter 20 litres car le tempérament de la TVR ne vous incitera qu'au plaisir). Les accélérations sont redoutables et la motricité presque parfaite sur sol sec, grâce au différentiel auto bloquant et aux larges pneus. Sur mauvaise route, on sent toutes les aspérités, mais la voiture ne fait pas de bond et le volant reste bien isolé. La tenue de route est très saine du fait de la motricité, mais aussi de la conception de la TVR (avec deux personnes à bord, assise juste devant l'essieu arrière et ce moteur très reculé, la répartition doit être très équilibrée). On peut réaccélérer brutalement dans les virages serrés, sans crainte de demi-tour. En fait, cet engin se révèle extrêmement sain et ceci suffit à démontrer tout le savoir faire de TVR en matière de conception, bien sûr, mais aussi de mise au point du châssis.

Il est vrai que cet engin a déjà de la bouteille, mais cela vaut tout de même le coup de tirer

son chapeau. Dans tous les cas, la conduite représente un grand plaisir. Au chapitre des défauts, qui dans cette catégorie ne sont jamais rédhibitoires, mais contribuent aussi indirectement au plaisir du pilotage, il faut mentionner le freinage. La pédale manque de consistance et l'on n'a pas envie de tâter la limite. Mais dans la plupart des cas, le frein moteur apporte un efficace soutien. Enfin, il faut citer aussi la stabilité. Passé 180 km/h, la TVR cherche sa route et il faut du cœur pour aborder 200. Problème d'aérodynamisme sans doute. La TVR V8 est une auto d'amateur, c'est évident, mais elle n'est pas aussi difficile à conduire qu'on pourrait le croire. C'est en tous cas un engin sans concession, donc un objet rare aujourd'hui, mais si vous avez un jour la chance de pouvoir en conduire une, vous verrez qu'elle n'a rien d'un chef d'œuvre en péril. ■