

TVR S

SPORTIVE SANS AGE



La TVR S est un peu l'archétype de toute une série de voitures marginales fabriquées en Angleterre ou aux États-Unis par des petits constructeurs et vendues en kit la plupart du temps. Comme on peut s'en douter, l'utilisation est aussi marginale, et ces engins sont le plus souvent réservés à la parade ou la balade...

Sans afficher aucune des tares de ces engins (qui souffrent de manière endémique de mauvaise finition, d'une fiabilité douteuse etc.), la TVR S reste quand même une auto d'usage limité, mais limité en tout cas à un réel plaisir automobile.

La carrosserie tout en plastique présente un état de surface parfait, et toutes les parties s'ajustent sans jeux excessifs. On peut en dire autant du tableau de bord, avec son originale planche de bord qui doit disparaître d'ailleurs avec l'arrivée du modèle catalysé. Les portières, en revanche, avec leurs glaces qui ne descendent pas et un bout de plastique qui dépasse, sont

à revoir, mais nous les évoquons dans la partie technique. Dans le coffre, où se trouve une petite roue de secours galetée, on pourra loger une valise, à condition évidemment de ne pas avoir démonté les panneaux du toit. A signaler, une vraie roue de secours est proposée en option "gratuite" au client, qui occupe évidemment pas mal de place aussi, et qui devrait poser quelques diffi-

cultés pour loger le toit d'ailleurs.

Pas trop de problème pour s'installer dans le petit siège, entre la portière et le vaste tunnel qui s'évase vers l'avant. Le pédalier n'est pas tout à fait dans l'axe du siège, mais ce n'est pas le plus ennuyeux. En fait, il est beaucoup trop étroit, à tel point que prenant le volant pour la première fois, on freine au lieu de débrayer. Quand au talon pointe, il faut renoncer à le faire, à moins de rapporter une semelle sur la pédale d'accélérateur. Il existe trois positions de montage du pédalier, car le recul du siège dans l'habitacle est très limité. De toute manière, il faut savoir qu'au-delà de 1,80 mètre, vous ne pouvez conduire les bras tendus, à moins toutefois de vous allonger. Contact : le bruit du moteur prend possession de l'habitacle. Profond, brutal, il évoque une énorme cylindrée, mais son intensité quand on accélère fort est vraiment inhabituelle. On se demande même comment un tel "silencieux" a



pu être un jour homologué. La direction n'est pas trop dure. Elle est directe et relativement précise à basse vitesse, car après, il faut compter avec des phénomènes plus complexes de suspension. Il faut prendre garde à ne pas prendre appui sur le volant en changeant de vitesse avec le minuscule levier placé très en arrière sur le tunnel, et provoquer ainsi un écart. Remarquons que cette voiture, malgré sa direction directe, ne pose pas trop de problèmes pour conserver un cap, ce qui n'est pas nécessairement le cas des véhicules proposant cette caractéristique, qui présentent des points centraux assez flous. Il faut de la poigne pour manier la boîte, mais la sélection est précise, à défaut d'être rapide. Les synchros sont de toute manière un peu justes pour une utilisation sportive. Chaque sélection s'accompagne d'un à-coup brutal. Évidemment et on dirait même heureusement, il n'existe aucune filtration. Les perfor-

mances sont très élevées, notamment en accélérations et reprises, grâce à des rapports courts et au couple du moteur. On ne craint à vrai dire aucune GTI, ce qui est la moindre des choses. Par contre, il faut reconnaître que la TVR n'est pas faite pour rouler longtemps à grande vitesse. A cause du bruit d'abord, mais aussi à cause de son aérodynamique qui la rend relativement instable.

▲ Une allure sympathique et familière, ni moderne ni ancienne.

◀ L'habitacle n'est pas particulièrement spacieux ou confortable, mais on s'y sent toujours bien calé entre la porte et le tunnel. Sur demande, on peut disposer d'un pédalier reculé.

◀ Un comportement ni bon ni franchement mauvais. Disons, facilement prévisible...

La suspension n'est pas trop dure et la TVR, de ce côté, serait presque confortable, d'autant que l'amortissement paraît efficace. On accroche bien ici ou là les tuyaux d'échappement, mais la suspension ne talonne jamais, par exemple. A la limite, je dirais qu'elle est sans doute un peu trop souple pour un usage sportif. Mais qui se soucie exclusivement de sport avec un tel engin !

La motricité sur route sèche n'est pas extraordinaire. On peut faire en seconde un demi-tour à l'accélérateur, par exemple. Mais sur les autres rapports, cela s'arrange.

La tenue de route n'est pas malsaine en elle-même. En fait la TVR S prévient assez bien et surtout, il faut la forcer pour prendre un virage rapidement. En un mot, pour aller vite, il faut prendre sur soi !

Le comportement est d'abord sous-vireur. On a en premier lieu une perte de directibilité, la voiture cherchant son



1. La prise d'air sur le capot monocorps est factice.

2. Remarquez le travail réalisé pour le galbe des ailes.

3. Le bloc optique arrière imposant contraste avec la sobriété du logo.

4. Le bouchon d'essence est magnifiquement réalisé mais toujours dépourvu de serrure.

cap, et ensuite un peu plus tard, l'essieu arrière glisse. A cet instant tout redevient facile, et il ne reste qu'à corriger à l'accélérateur et au volant pour remettre la voiture en ligne, ce qui ne pose pas de trop gros problèmes la plupart du temps. Mais il existe des engins plus facilement contrôlables. L'ennui en fait, avec la TVR, c'est que l'on ne sait pas vraiment comment le décrochage va se terminer. Tout se passe parfaitement une fois ou deux, et la troisième fois, inexplicablement, on a du mal à corriger... La direction ne présente pas le moindre rappel, ce qui ne facilite pas toujours la correction non plus. Mais cette caractéristique correspond aux souhaits de la clientèle anglaise qui entend conserver un côté "compétition".

Le freinage demande un bon mollet pour obtenir un ralentissement. Mais n'appuyez pas trop fort non plus, car les roues avant bloquent vite. L'importateur nous a expliqué qu'il s'agissait d'un problème de répartition, les roues arrière ne freinant que trop peu. Ce défaut sera revu sur les nouveaux modèles à catalyseur qui apparaîtront en cours d'année.

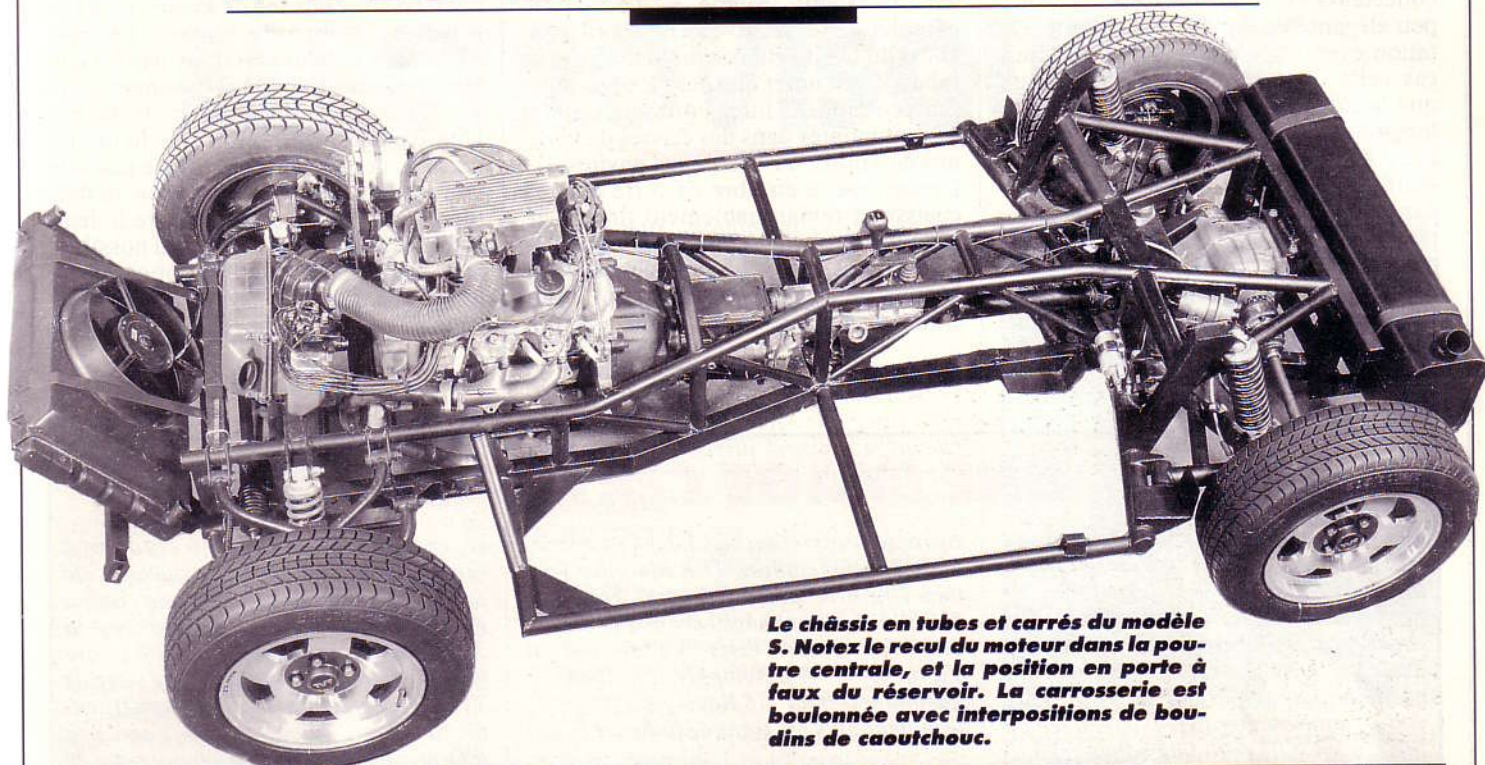
La TVR S possède incontestablement du charme, de l'allure et du tempérament. Malgré ses imperfections (bruit, comportement typé, freinage douteux, motricité imparfaite, etc.), ou peut-être même à cause d'elles, cette voiture restitue une facette oubliée du plaisir de conduire. On retrouve une époque où les voitures ne se conduisaient pas toutes seules et où l'inconfort signifiait le voyage.

Contre toute attente, j'ai trouvé la TVR S bien finie et très agréable à conduire. Roulez avec sur une petite route de campagne ou même à 120 km/h (ce qu'elle accepte très bien) sur autoroute; vous ne vous ennuyerez pas... On ne peut pas en dire autant des autres... ■

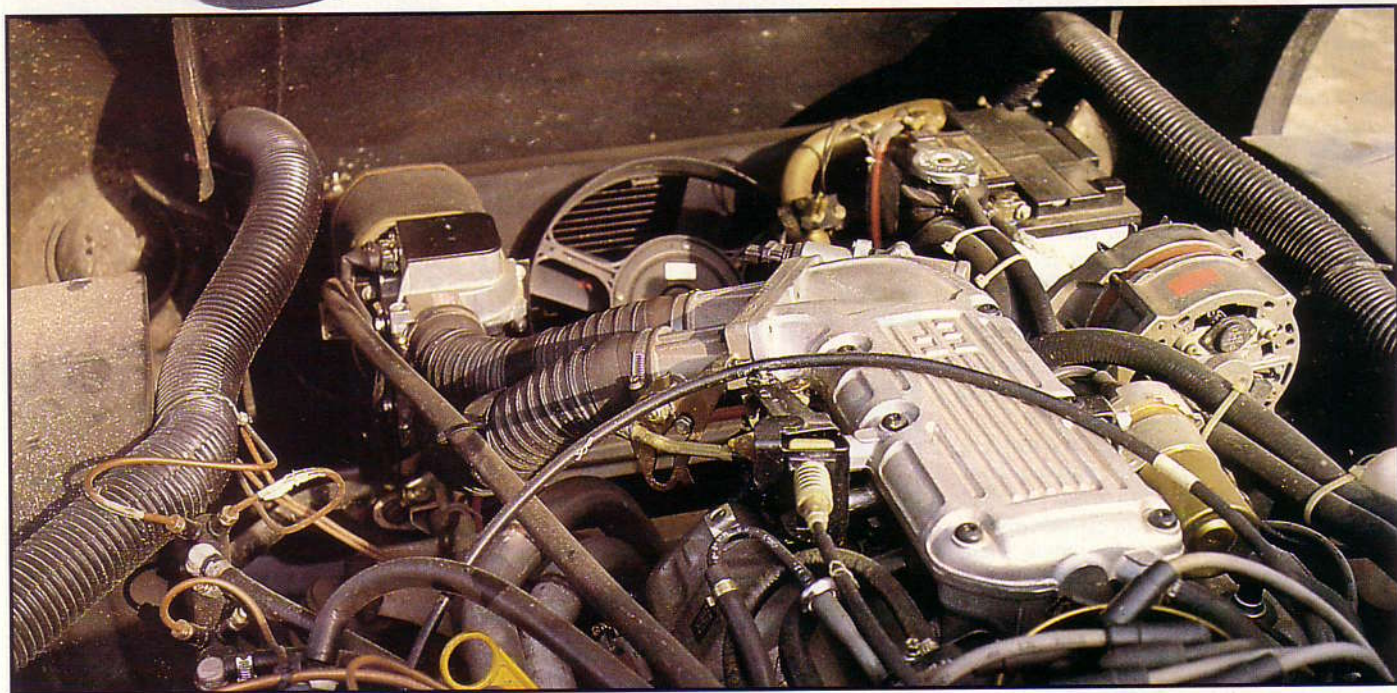
FICHE TECHNIQUE

Moteur : V6 FORD 2935 cm ³ (93 x 72 mm). Rapport volumétrique : 9,5/1 Injection électronique	Freins : Disques ventilés de 239,7 mm à l'avant et tambours arrière.
Puissance : 150 ch à 5 700 trs/mn Couple : 23,8 mkg à 3 000 trs/mn	Carrosserie : Châssis tubulaire en acier avec poutre centrale et carrosserie en polyester boulonnée dessus. L/l/h : 4/1,45/1,17 m.
Transmission : Propulsion. Km/h pour 1 000 trs moteur : 1° : 9,18 ; 2° : 17,05 ; 3° : 24,49 ; 4° : 30,86 ; 5° 37,65	Empattement : 2,286 m. Voies AV/AR : 1,398 m
Suspensions AV : doubles triangles, combinés, barre antiroulis AR : triangles obliques, combiné.	Carburant : 54,5 L
Direction : Crémaillère. Diamètre de braquage : 9,6 m	Roues : Jantes alliage 15/7 " avec pneus Bridgestone 205/60VR 15
	Poids : 900 kg
	Importateur : TVR France 7, Esplanade de Fontainebleau, 94320 Thiais.

PAS DE MYSTERE



Le châssis en tubes et carrés du modèle S. Notez le recul du moteur dans la poutre centrale, et la position en porte à faux du réservoir. La carrosserie est boulonnée avec interpositions de boudins de caoutchouc.



Un bon vieux Ford 2,8 litres, la mâne des petits constructeurs anglais...

LA TVR S a été voulue économique. En 1986, la firme annonçait qu'il fallait seulement 250 heures pour la fabriquer, contre 400 pour monter une 350 i. Si l'on retrouve toujours le tunnel central tubulaire, les modifications par rapport à ce dernier modèle sont nombreuses. Le cadre d'abord ne comporte pas que des tubes ronds de 3,8 mm, mais aussi des carrés, de 6,3 mm de

diamètre. La suspension avant fait appel à une double triangulation tubulaire, alors que la 350 i fait appel à des éléments en tôle emboutie. Ces triangles, comme le reste du châssis et de la carrosserie sont d'ailleurs directement fabriqués par TVR, qui représente plus qu'une simple usine d'assemblage comme MVS.

Le personnel atteint en effet 200 person-

nes, et on fabrique quelque 15 voitures par semaine (4 seulement chez MVS). La suspension arrière est confiée à des triangles obliques, alors que la 350 i dispose de triangles perpendiculaires. Le groupe motopropulseur est disposé assez en retrait pour obtenir une répartition des masses équilibrées avec les passagers dans l'habitacle et le réservoir plein. Celui-ci est installé en total porte

à faux arrière, derrière le pont. Le recul du moteur ne permettait pas de faire passer les tubes d'échappement le long du tunnel. Il a fallu retourner les collecteurs vers l'avant. Cette solution peu élégante facilite d'ailleurs l'implantation éventuelle d'un turbo et en tout cas celle du catalyseur. On remarque que la tubulure comporte des tubes de longueur inégales, ce qui est peu favorable à l'efficacité de l'échappement. Autre inconvénient du recul du groupe dans le châssis : le levier se trouve disposé trop loin vers l'arrière, et le coude prévu n'est pas suffisant. La boîte de vitesse d'origine Ford, comme le pont, adopte des démultipli-

cations spécifiques et relativement courtes, ce qui assure une bonne souplesse. A moins de 1 000 trs/mn en cinquième, la voiture avance toute seule sur le ralenti. Même si l'ensemble complet pèse relativement lourd (900 kilos) du fait du châssis tubulaire en gros tubes, il faut noter que des moteurs puissants comme le 3 litres Ford sont généralement montés dans des caisses de berlines de l'ordre de 1 500 kilos environ. La carrosserie en fibre de verre est très épaisse et remarquablement finie. Elle est conçue en quatre éléments avec les portières et capot. Le pare-chocs avant fait partie intégrante du capot, tout comme celui arrière d'ailleurs, ce qui

incite à se méfier (ce modèle n'est pas homologué aux États-Unis). On remarque que les plaques de renforcement au niveau de la charnière du capot sont en contreplaqué enrobé de résine. Le pare-brise est collé dans le montant. Les portières sont conçues en deux parties collées avec des glaces sans montants qui ne s'escamotent pas complètement. Une baguette de renfort pas heureuse du tout, permet à la vitre de ne pas trop vibrer et donne l'illusion d'un déflecteur. Le toit à mi-chemin entre le hard top et la simple capote offre la possibilité de rouler en targa et une bonne robustesse générale. Le système est bien conçu et facile à manœuvrer. ■

UNE IMAGE CERTAINE

TVR correspond aux initiales de son fondateur, Trevor Wilkinson, qui fonda la société en 1947 pour fabriquer des voitures de sport. Le premier modèle conçu par Wilkinson était un torpedo assez rudimentaire, avec une carrosserie en aluminium sur un châssis Alvis. Cette voiture pouvait être livrée assemblée ou bien en kit. Elle se fit une bonne réputation dans les courses de clubs sur les petits circuits anglais, ainsi qu'aux USA. En 1958, Wilkinson sortit la Grantura qui sera l'archétype de toute la production future... La voiture comportait une carrosserie fermée en résine armée de fibre de verre et un châssis tubulaire avec une poutre centrale également tubulaire. En même temps, la firme se rapprochait de la fabrication en série. Dans les années 60, ce châssis sera habillé de plusieurs carrosseries plastiques, avec des moteurs V 8 toujours plus puissants. En 1968, la société est rachetée par Martin Lilley, âgé de 22 ans qui change la raison sociale en TVR Engineering Ltd et qui remplace la Grantura par la Vixen équipée de moteurs Ford 1 600 qui sera maintenue jusqu'en 1972. En 1968, la Tuscan est présentée, pratiquement toujours sur la même base châssis, amie avec des moteurs V 6 et V 8 Ford. En 1972, la série M est présentée, avec une carrosserie qui s'apparente déjà à celle de l'actuel modèle S. Cette voiture reçoit une grande variété de moteurs : Ford 1 600 Triumph 2,5 L, Ford 3L atmosphérique ou suralimenté (265 ch). La TVR Turbo V6 est d'ailleurs historiquement la première voiture anglaise à moteur turbocompressé. En 1977, la gamme Tasmin est présentée au Salon de Bruxelles sous forme de coupé, puis un peu plus tard en cabriolet. Ces voitures reçoivent des moteurs Ford V 6 2,8 litres de 160 chevaux. En 1981, la

carrosserie est retouchée. La même année, au Salon de Londres, TVR lance les Tasmin 200 avec des 4 cylindres Ford. En 1982, la société change encore une fois de propriétaire, avec Peter Wheeler qui va s'attacher à la développer. En 1984, la Tasmin reçoit un V 8 Rover de 3 500, puis le moteur plus puissant de la Rover Vites-

se, en remplacement du V 6 Ford turbo (Tasmin 350 i). L'année suivante, le nom de Tasmin est abandonné. Enfin, en 1986, TVR arrive en France avec la 350 i et le modèle S (V 6 Ford 2,8 L) qui vient de faire son apparition. Le siège de TVR France se trouve en région parisienne, à Thiais, non loin de l'aéroport d'Orly. La marque pense vendre entre 20 et 30 voitures du modèle S2C, version catalysée de la S2 équipée du V 6 Ford 2,9 L, qui sera seul importé. ■



◀ Le tableau de bord de la 350 i, nettement plus luxueux que celui de la S.

La 350 i à moteur V8 Rover.

