

TVR Tuscan S : L'enfer et le paradis réunis

La plus aboutie et la plus performante des TVR jamais construites connaît une troisième déclinaison. Baptisée "S", cette nouvelle Tuscan s'attaque, sans trembler, à la Porsche 911 Turbo.

Blackpool ne respire pas la joie de vivre. C'est pourtant le site touristique le plus couru du Royaume Uni. Situé à une trentaine de kilomètres au nord de Manchester, sur la mer d'Irlande, la cité balnéaire est appréciée pour son interminable esplanade, lieu de promenade battu par les vents, et son climat, plus clément qu'ailleurs. Les enfilades de maisons de brique rouge et la densité du trafic font aussi partie du décor. Les deux principales ressources du chef-lieu du Lancashire sont le tourisme, bien sûr, et... la sécurité sociale britannique qui y a installé son siège. La troisième se nomme... TVR. Le long de Bristol Avenue, le petit constructeur 100% anglais - une caractéristique suffisamment rare pour être soulignée - étend son "empire". Trois cents personnes au total oeuvrent de 8h30 à l'heure du thé dans une ambiance familiale, décontractée et passionnée. Insatiable, l'entreprise de Peter Wheeler, qui produit entre 1 500 et 2 000 véhicules chaque année, compte aujourd'hui cinq modèles dans sa gamme, construits autour de trois plateformes : la petite pour les "vieilles" Griffith et Chimaera, la grosse pour la Cerbera et la moyenne pour la nouvelle Tamora et la fameuse Tuscan.

Lancée au printemps 2000, la Tuscan repose, comme toutes les TVR, sur un châssis tubulaire en acier recouvert d'une peau en composite. Toujours aussi élégante et racée, la nouvelle version s'est offert un discret becquet pour seule appendice et la mention "S" flanquée entre les deux rampes de feux arrière. Mais la partie la plus fascinante de la carrosserie demeure le capot moteur qui décrit une vague unique dans l'automobile de série. Son physique de cinéma lui a même valu d'être choisie par John Travolta pour son prochain long métrage.

Parfaitement équilibrée dans ses proportions, la Tuscan impressionne encore davantage par son habitacle... une véritable pièce de joaillerie tout aussi flatteuse à l'oeil que plaisante à l'usage. Cuir, Alcantara et aluminium s'y cotoient avec raffinement. L'ensemble des commandes, spécifiques à la Tuscan, renvoient aux plus belles heures de l'automobile britannique. Le soin apporté à la confection de chaque élément mérite le détour. La firme de Blackpool joue désormais dans la cours des grands du luxe. Les équipes de Peter Wheeler ont concentré, depuis quelques années, leurs efforts sur la qualité... la finition de la Tuscan en témoigne.

Mais TVR n'en a pas oublié pour autant son slogan : The Spirit of Driving. Cet état d'esprit, si particulier, se ressent au tour de clé. Le feulement du "Straight Six" (six cylindres en ligne) en dit long. Ce bloc, conçu et développé à Bristol Avenue, ne doit rien à Rover, contrairement au V8, toujours usité par les Griffith et Chimaera. Pour la "S", sa cylindrée a été portée à 4-litres et sa puissance à 390 ch.

Le couple, colossal, culmine à 50,8 mkg, disponible à 5 250 tr/mn. Avec un tel pedigree, la Tuscan S revendique des performances dignes des meilleurs GT. Un journaliste anglais a même été contraint de se rendre sur une autoroute allemande pour aller au bout du potentiel d'accélération. Verdict : plus de 300 km/h dans un enfer sonore comparable au tonnerre des fins d'après-midi estivales. Soumis aux départementales du Lancashire, nous avons dû nous contenter de pousser le troisième rapport jusqu'à la zone rouge (7 000 tours)... avant d'être "sermonné" par une diode rouge intimant l'ordre de passer le rapport supérieur juste avant l'intervention du rupteur. La Tuscan S, c'est le plaisir de l'accélération dans toute sa dimension... mais un plaisir qui se mérite. Chaussée de superbes jantes alliage de 18 pouces, la TVR ne demande qu'à suivre les contours, parfois fortement bosselés, du bitume albion. Deux mains ne sont donc pas de trop pour contrôler les vigoureuses embardées du train avant et le regard, tendu vers la trajectoire, a peu de temps à consacrer au paysage. Même si le propos peut paraître éculé, la Tuscan S est véritablement une voiture d'homme... et même d'homme mûr. A l'instar de la Porsche Turbo, il est pratiquement impossible de sonder ses limites sur route ouverte. Le potentiel de la mécanique et la faible marge d'erreur autorisée, malgré la présence d'un différentiel à glissement limitée, font souvent rimer "enfer et paradis". Grisante et terrifiante à la fois, la Tuscan S hérite, par ailleurs, d'une commande de boîte ferme, précise et au débattement racourci mais ses 390 chevaux mériteraient désormais une fonction séquentielle, uniquement disponible sur la version compétition, dotée du fameux V12 maison. Sur la version "série", la puissance du freinage invite même à une certaine audace, les étriers quatre pistons ramenant promptement la rebelle à la raison.

Reste qu'à 500 000 F environ, soit 300 000 F de moins qu'une 911 Turbo, la Tuscan S représente une alternative crédible et attachante... une automobile exigeante qui donne autant qu'elle ne demande, une voiture comme on en fait plus qu'à Blackpool, entre la promenade des Anglais et la "Sécu".

Par Lionel Robert

Source : AutoMoto.com

P.S. : Vous pouvez trouver toutes les informations (ainsi que des images dont celle-ci) sur le site de TVR

Par

Publié sur Cafeduwweb - Archives le mercredi 24 octobre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduwweb.com/lire/508-tvr-tuscan-s-l039enfer-paradis-reunis.html>