

CLASSIC DRIVER



TVR Chimaera 450

22. November 2011 | Classic Driver

Der Mix macht's

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Mathias Paulokat

Als eine der wenigen britischen Marken schaffte TVR den Sprung in die Neunzigerjahre. Dem TVR Chimaera wurde dabei die Rolle des komfortablen Coupés mit großem V8 zuteil.

Zuerst irritiert der Name. Die Typenbezeichnung Chimaera kann man nur schwer aussprechen und auch die Automarke TVR ist eher selten im Portfolio der europäischen Autoliebhaber enthalten. Aufklärungsarbeit tut also not. Doch es lohnt sich, denn das was in den Jahren 1992 bis 2003 die Werkshallen im englischen Blackpool verließ, war ein Sportwagen reinsten Wassers.

TVR, das war bis zum vorzeitigem Aus im Jahr 2008 eine Sportwagenschmiede, die sich seit 1947 mit dem Bau von extrem leichten Coupés und Cabriolets beschäftigte. Gitterrohrrahmen und Leichtbaukarosserien waren ebenso Markenzeichen der Fahrzeuge, wie leistungsstarke Sechs- und Achtzylindermotoren. Mit dem TVR Griffith landete man einen beachtlichen Verkaufserfolg. Der parallel angebotene Chimaera sollte vor allem komfortorientierte Kunden ansprechen, da er über einen längeren Radstand verfügte und so deutlich mehr Platz bot. Dennoch setzte auch der Chimaera auf das Thema Fahrspaß. Vor allem das aufwendige Fahrwerk mit Einzelradaufhängung rundum und die ausgefeilte Gewichtsbalance sorgten dafür, das auch dieser TVR Kreise um die etablierte Konkurrenz fuhr. Das gewöhnungsbedürftige Design störte dabei die wenigsten, denn im Inneren bot der TVR klassische englische Tugenden, wie Wurzelholz und zahlreiche Rundinstrumente.

Modellpflege mit Augenmaß

Während seiner elfjährigen Bauzeit erfuhr der Chimaera zahlreiche Modifikationen, die – in Kombination mit den teilweise sehr individuellen Außenfarben im Stile der 90er Jahre – jedes Auto zu einem Unikat machten. Auf der Motoreseite profitierte der Hersteller vor allem von der universellen Bauweise des Gitterrohrrahmens, der eine einfache Adaption der verschiedenen Motoren möglich machte. Generell spielten dem TVR jedoch V8-Motoren die Bälle für die exzellenten Fahrleistungen zu. Von 4,0 über 4,5 bis hin zu 5,0 Litern reichte die Bandbreite der ursprünglich von Rover konstruierten Aggregate. Der Feinarbeit von TVR war es dabei zu verdanken, dass die Motoren im Laufe ihrer Bauzeit zu zuverlässigen und leistungsstarken Aggregaten reiften. Selbst die vergleichsweise hohe Leistungsausbeute der letzten Ausbaustufe von 320 PS (mit Katalysator) konnte der Standfestigkeit wenig anhaben. Gleiches gilt auch für die Kraftübertragung, bei der TVR auf ein Fünfgang-Schaltgetriebe aus dem Hause Borg Warner setzte. Dass dieses sich bisweilen nur unter Protest zum Gangwechsel überreden ließ, spielte für die Kundschaft vermutlich nur eine untergeordnete Rolle, denn die kurzen Schaltwege und das ungeheuer direkte Fahrgefühl entschädigen für vieles.

Geschmacksache blieb über die gesamte Bauzeit die eigenwillige Optik des als Coupé und als

Cabriolet lieferbaren TVR Chimaera. Zwar renovierte TVR die GFK-Karosserie mehrfach, ersetzte die Fiesta-Rückleuchten durch Exemplare in eigenständigem Design und retuschierte die Scheinwerfer, doch blieb die optische Erscheinung stets gewöhnungsbedürftig. Insbesondere die an den Porsche 911 angelehnten Kotflügel mit angedeuteten Peilkanten sowie das traurig abgesunkene Heck machten aus dem TVR Chimaera nicht gerade einen Boulevard-Beau. Doch wer die Eigenständigkeit des Chimaera liebt, wird vermutlich über derlei Einwände nur schmunzeln und sich vielmehr an dem herausnehmbaren Targa-Dach der Cabrioletversion erfreuen. Eine Besonderheit, die das Auto auch für längere Fernreisen im Open-Air-Modus adelt.

Qualität trotz Kleinserie

Der „Technik“ aus Großbritannien eilte, zumindest solange das Management der Hersteller noch nicht von deutschem Perfektionismus durchsetzt war, ein zweifelhafter Ruf voraus. Umso mehr überrascht es, dass der TVR Chimaera auch nach Jahren kaum Probleme bereitet. Die Grundkonstruktion des Gitterrohrahmens gilt als solide. Probleme treten lediglich bei verdeckten und schlecht reparierten Unfallschäden auf. Vereinzelt können Rostschäden in den vorderen Radkästen auftreten, die jedoch nicht abhängig vom Baujahr sind. Gerissene und spröde Karosserieteile treten in der Regel selten auf, lediglich stark strapazierte Fahrzeuge zeigen hier erste Schwächen.

Antriebsseitig stellt insbesondere die Thermik die Fahrer auf eine harte Probe. Schnell wird es dem großen V8 im Stop-and-Go-Verkehr zu heiß. Doch die meisten Fahrzeuge verfügen heute über nachträglich eingebaute Ölkühler samt Ventilatoren, sodass dieses Problem kaum mehr auftritt. Sporadische Undichtigkeiten an den Motoren sind dem zunehmenden Alter geschuldet und keinesfalls nur dem TVR vorbehalten. Der Innenraum des TVR hat naturgemäß nicht den gleichen Anspruch wie der eines Großserien-Mercedes-SL, besticht aber durch seine Liebe zum Detail. Das bisweilen elektrische Probleme auftauchen, Verkleidungsteile abfallen oder die Sitzbezüge Falten werfen, sollte man einem Kleinserienfahrzeug wie dem TVR nicht daher übelnehmen.

Doch bevor es mit dem Chimaera auf große Fahrt geht, haben die Götter den Fleiß gesetzt. Denn wer ein linksgelenktes Exemplar sucht, wird schnell feststellen, dass das Angebot rar ist. Als Alternative käme ein Rechtslenkerfahrzeug in Betracht, das meist zwischen 12.000 und 20.000 Euro angeboten wird. An einen Umbau dieser Modelle auf Linkslenkung ist jedoch kaum zu denken, da zum Einen die Ersatzteilsituation aufgrund der maladen TVR-Werke schwierig ist, zum Anderen sich der Umbau finanziell kaum lohnen dürfte. Aber nach einigen Übungsrunden dürfte man auch mit dem Rechtslenker eine glückliche Beziehung eingehen, denn die Mischung aus Fahrspaß und Reisetauglichkeit stimmt.

Verschiedene TVR finden sich im Classic Driver Marktplatz

Fotogalerie