

*Gut zu wissen*

**TVR GRIFFITH 500 HC**

**Eckdaten:** V8-Motor, ohv, 4997 cm<sup>3</sup>, 340 PS, 1060 kg, 260 km/h, 1993 bis 2002  
**Preis:** 50 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Schlichter, aber sehr schneller V8-Roadster alter Schule. Trotz Leichtbau und Brutalo-Motor ein ehrlicher Kerl

**LOTUS ELISE SPORT 160**

**Eckdaten:** R4-Motor, dohc, 1795 cm<sup>3</sup>, 160 PS, 730 kg, 215 km/h, 2000 bis 2001  
**Preis:** 40 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Ultra-analoges Fliegengewicht ohne Netz und doppelten Boden. Fahrdynamisch die Versprechung des Himmels auf Erden



TEXT & FOTOS Sven Wedemeyer  
**Same same,**  
 TVR Griffith und Lotus Elise haben viel gemeinsam. Trotzdem sind sie

**but different**  
 grundverschieden. Wir fahren die sportlichsten Derivate des 90er-Jahre-Brit-Pops.





Die Frontansicht der Elise ist eine Mischung aus Ferrari Dino und Lotus Elan. Die Felgen gehören zum Sondermodell Sport 160

**DATEN UND FAKTEN**

**Lotus Elise Sport 160, Baujahr 2000**

**MOTOR** Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihen-Motor, hinten quer, Bohrung x Hub 80,0 x 89,3 mm, Hubraum 1795 cm<sup>3</sup>, max. Leistung 160 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 174 Nm bei

5000/min, Verdichtung 11,0 : 1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über doppelte, Zahnriemen-getriebene Nockenwellen und Hydrostößel, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, elektronisch gesteuerte Einspritzung

**KRAFTÜBERTRAGUNG** hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Cabrio mit zwei Türen und zwei Sitzen, selbsttragendes Aluminium-Chassis aus genieteten und verklebten Strangpressprofilen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecks-Querlenkern, Koni-Gewindefahrwerk mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisatoren, hydraulische Scheibenbremsen vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Reifen vorn 195/50-15 auf 6x15- und hinten 225/45-16 auf 7,5x16-Aluminiumfelgen

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2300 mm, Länge x Breite x Höhe 3726 x 1701 x 1201 mm, Gewicht 730 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 215 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 5,1 s, Verbrauch 7-9 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 2000 bis 2001, insgesamt 311 Exemplare (gesamte S1-Baureihe: 10.571)

**K**raft ist Masse mal Beschleunigung. Wer im Physikunterricht aufgepasst hat und die Formel aufs Wesentliche umstellen kann, weiß, wozu das führt.

Ein leichtes Auto, ohne technischen Firlefanz, ist immer besser. Die Engländer waren stets Meister in diesem Fach. Was uns MG Midget oder Lotus Seven seit Jahrzehnten unter Beweis stellen. Doch beide sind Vertreter einer Ära, die so lange zurück liegt, dass man sie nur noch in ruckelnden Schwarz-Weiß-Bildern vor Augen hat. Zum Glück trauten sich manche Hersteller selbst in den knallbunten 90ern, dieser britischen Tradition treu zu bleiben. Während automobile Adipositas im großen Stil um sich griff, retteten Lotus und TVR die Leichtigkeit des Seins in die Moderne.

Bei Lotus folgte man einem großen Erbe, das bis heute niemand besser auf den Punkt brachte als Lotus-Gründer Colin Chapman: „Simplify, then add lightness“. Genau dieses Credo trifft auch auf die 1995 vorgestellte Lotus Elise, die Enkelin des Seven, zu. Weniger Auto war kaum möglich, und auch günstiger konnte ein echter (!) Sportwagen kaum sein. Auf Basis eines wagemutigen, aber letztlich sehr erfolgreichen Aluminium-Gestells kreierten die Ingenieure aus Norfolk eine Fahrmaschine, der 122 PS für spürbare Rasanz genügten. Der Rover-Vierzylinder mutierte im rundlichen Hintern der Elise zu so etwas wie einem neuen Twin Cam-Motor. Die ersten Exemplare des Zweisitzers wogen nur gut 700 Kilogramm, was bei Lotus bemerkenswerter Weise als Enttäuschung gewertet wurde. Doch der Erfolg überstieg alle Erwartungen. Über 10.000 Exemplare der ersten Serie wurden bis 2001 verkauft, und erst vor etwa zwei Jahren endete der Siegeszug der fahrdynamisch genialen Baureihe.

**Ehrenrettung im Eiltempo**

Fast so lange hielt auch das Konzept des TVR Griffith durch. Mit anderen Mitteln, aber ähnlichen Zielen vor Augen, entwarf man den Roadster und seinen technischen Zwilling namens Chimaera Anfang der 1990er als ernsthaft sportlichen Zweisitzer. TVR war seinerzeit gezwungen, sich von den längst überholten Keilen der 1980er zu verabschieden. Und der dezent gestaltete Griffith – ohne sichtbare Stoßstangen – wurde zum Schnellsten, was Blackpool zu bieten hatte. Im Griffith 500, der ab 1993 das Programm nach oben abrundete, arbeitete ein stark

modifizierter 5-Liter-Rover-V8, der mit der guten Tonne Eigengewicht leichtes Spiel hatte. 2002 wurde der letzte Griffith produziert – wie es sich für TVR gehört von Hand.

Nun ist es nicht gerade üblich, ein über-schaubares Vierzylinder-Cabrio gegen einen willig brüllenden V8 antreten zu lassen, der fast den dreifachen Hubraum unter seine lange Haube zwängt. Doch was in der Theorie abstrakt wirkt drängt sich bei näherer Betrachtung regelrecht auf. TVR Griffith und Lotus Elise sind nicht nur zwei Cabriolets von der Insel, besonders leicht und mit ihrem analogen Wesen ohne Assistenzsysteme aufs Wesentliche reduziert. Sie ähneln sich auch in der Formensprache – mit abgedecktem Fahrlicht, rundem Fisch-Maul und darin integrierten Aufblend-Leuchten. Organische Formen, umständliche Alarmanlagen und Stern-artige Alu-Felgen beweisen, dass beide typische Kinder der 1990er sind. Zumal sie auf mittig positionierte Motoren und Teile aus der Großserie setzen. Die Lichtschalter der Elise stammen vom Peugeot 205, ihr Blinkerhebel von Vauxhall. Aus gleichem Hause kommen auch die Rückleuchten des TVR, nämlich vom Vectra. So war das damals.

Wie auch der 500 HC (High Camlift) von TVR war das Sondermodell Elise Sport 160 der Klimax dessen, was seinerzeit möglich war. Das Elise-Werkstuning zum Finale der ersten Serie umfasste unter anderem einen anderen Zylinderkopf (ohne variable Ventile), Sportauspuff, Koni-Gewindefahrwerk, den prägnanten Heckspoiler und „Victory“-Felgen. All das macht die auf 160 PS erstarkte Elise zu einer kleinen, piekfein austarierten Performance-Maschine. Nur wenige der ohnehin nur 311 Exemplare haben überlebt, denn etliche wurden im Lotus-Cup verheizt.

Unser Testwagen brabbelt zum Glück völlig gesund aus seinem Janspeed-Auspuff, hat in jeder Kurve enorme Reserven und gleitet so geschmeidig, ja geradezu fluide über Buckelpisten, dass man sich und die ganze Welt in Frage stellen muss. War das jetzt flott? Geht da noch mehr? Ist Leistung wirklich alles? Die Elise ist so unfassbar leicht und effizient, dass man sich ihrer Schnelligkeit kaum bewusst ist. Fünf Sekunden auf 100 sind möglich.

Der unaufgeregte, im Zweifel einfach brüllende Vierzylinder passt ganz wunderbar dazu, vermittelt aber in keinem Gang des sauber zu schaltenden Getriebes die Art von Schub, den der TVR schon knapp über Leerlauf in den Asphalt stemmt. Der

**DATEN UND FAKTEN**

**TVR Griffith 500 HC, Baujahr 1995**

**MOTOR** Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-V8-Motor, vorn längs, Bohrung x Hub 94,0 x 90,0 mm, Hubraum 4997 cm<sup>3</sup>, max. Leistung 340 PS bei 5600/min, max. Drehmoment 490 Nm bei

3750/min, Verdichtung 10,0 : 1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zentrale, Ketten-getriebene Nockenwelle und Hydrostößel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, elektronisch gesteuerte Einspritzung

**KRAFTÜBERTRAGUNG** hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Cabrio mit zwei Türen und zwei Sitzen, Gitterrohr-Rückgrat-Rahmen aus Stahl, vorn und hinten Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecks-Querlenkern mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisatoren, hydraulische Scheibenbremsen vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Reifen vorn 225/50-15 auf 7 x 15 – hinten 245/50-16 auf 7,5 x 16-Aluminiumfelgen

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2282 mm, Länge x Breite x Höhe 3892 x 1943 x 1205 mm, Gewicht 1060 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 260 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 4,2 s, Verbrauch 12-17 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1993 bis 2002, insgesamt 1.640 Exemplare (gesamte Baureihe: 2.265)



Nochmal Rover, aber V8. Die Abgasführung nach vorn ist abenteuerlich, genau wie die Leistungsentfaltung



Bequeme Ledersitze, viele Armaturen in Holz und Drehregler aus Metall wirken exklusiv



Erstaunlich angenehme Sitze aus Glasfaserverbund direkt überm nackten Alu-Chassis

Der Rover-Motor im Heck will drehen und ist bei guter Pflege viel umgänglicher als der ihm voraus-eilende Ruf



Die Heckleuchten stammen vom Opel Vectra und stehen auf dem Kopf. Abgesehen vom Auspuff wirkt der Griffith fast dezent



Die Rennsport-Anzeigen von Stack bei der Elise sind legendär. Der TVR-Tacho bis 300 ist eine Andeutung seines Potenzials

V8 des Griffith hat – wenig überraschend – einen gänzlich anderen Charakter. In der Realität schafft er knapp 300 PS, was immer noch genug ist, um in jeder Situation mit dem Limit zu spielen. Dabei trompetet er ab 3.000 Umdrehungen ganz herzerwärmend. Viel höher muss man den Motor nur selten drehen, auch wenn er es kann. Leistung ist im Überfluss vorhanden, was den TVR zum geistigen Erbe der Shelby Cobra macht. Die Bedienkräfte sind dabei nicht herausfordernd, aber wesentlich höher als in der Elise.

### Die moderne Cobra

Auf den Alu-Pedalen des Lotus steppen die Füße wie Teeny-Finger auf einem Smartphone. Die Lenkung der Elise ist göttlich und versaut jeden Fahrer bis in Ewigkeit. Kein moderner Supersportwagen reicht ihr in Sachen Transparenz und Feedback das Wasser. Im TVR – trotz gut 300 Kilogramm mehr auf den Rippen immer noch ein

Leichtgewicht – muss man sich die Geschwindigkeit mehr erarbeiten. Sein absurd-kurzer Schalthebel in der breiten Mittelkonsole liegt schwer in der Hand. Es gibt – anders als im Lotus – eine optionale Servolenkung, die perfekt zum Griffith passt. Die Sitzposition ist ähnlich tief und überraschend komfortabel, aber wesentlich besser zugänglich. Der TVR fordert vom Fahrer vielleicht mehr Kraft, aber auch weniger Kompromisse. Er hat bei geschlossenem Verdeck einen akzeptablen Kofferraum und bietet so weltmännische Features wie elektrische Fensterheber. Im Lotus verzichtet man darauf bewusst, ebenso wie auf ein wasserdichtes Dach, nennenswerten Gepäckraum oder einen verstellbaren Beifahrersitz.

Trotzdem muss man beide Briten nicht ständig am Limit bewegen, um gut unterhalten zu sein. Auch innerhalb der StVO bereiten sie jede Menge Spaß, bieten guten Windschutz und können sogar cruisen. 70

Sachen auf der Landstraße fühlen sich nicht nach einem Fehler an. So trennt die beiden Silberlinge weniger als sie vereint. Zwei eigenwillige Charaktere, die für das beispielhafte, ungekünstelte Vermächtnis ihrer ur-englischen Marken stehen. ■

### Fazit



Griffith oder Elise? Echter Kerl mit großem Herzen oder asketische Athletin mit Biss? Eine Geschmacksfrage. Der breitbandige, maskuline Griffith bedient mit seinem dominanten V8 ein Muster, das nicht alt zu werden scheint.

Im Lotus spürt man den Willen, die Referenz für Sportlichkeit neu zu definieren. Das gelingt bravourös. Einmal in Fahrt sind beides geniale Open-Air-Raketen, und eine fahrerische Offenbarung. **Sven Wedemeyer**

Optische Täuschung: Der TVR ist kleiner als ein MX-5, die Elise hat sogar den größeren Radstand. Mit 120 Zentimetern Höhe sind beides Fludern



## Lotus Elise S1

Spätestens seit Einstellung der Elise-Baureihe hat die Serie 1 Kultstatus erreicht. Unfassbarer Fahrspaß für überschaubares Geld.

### KAROSSERIE-CHECK

■ Lotus verwendete für die Grundstruktur der Elise ein völlig neues Verfahren, bei dem ähnlich wie etwa im Fensterbau **Aluminium-Strangpressprofile** zu einem Rahmen verklebt und vernietet wurden. Das Ergebnis wiegt nur 68 Kilogramm, ist extrem stabil, aber auch sensibel. Schon das Aufbocken mit geschlossenem Unterboden und Diffusor muss gelernt sein, denn **Schäden am Rahmen** sind schnell ein Todesurteil. Unfallfahrzeuge sind daher unbedingt zu vermeiden. **Motorträger** und **Querlenker** aus Stahl sind teilweise rost anfällig. Die skulpturale Gfk-Hülle leidet mitunter an Osmose, was sich in Blasen und **Lackproblemen** äußern kann. Ein nicht ganz dichtes Verdeck darf hingegen als britischer Standard verstanden werden.

### TECHNIK-CHECK

■ Im Grunde ist die Elise ein sehr einfaches Auto, auch wenn ihr Konzept radikal wirkt. Der Rover-Motor ist allerbeste **Großserientechnik**. Auf den Einsatz im Heck war er jedoch nicht vorbereitet. Das Aggregat mit seinen ellenlangen Stehbolzen ist vor allem **thermisch sensibel**. Regelmäßige Wartung und ein Gefühl für die Betriebstemperatur vorausgesetzt, sind trotzdem weit über 250.000 km möglich. Das Fahrwerk ist stabil, leidet aber unter forschem Einsatz. Individualisierungen und Tuning sind persönliche Geschmackssache, mindern aber den Wert. Seltene Sondermodelle wie die Sport 160 verlangen einen Aufschlag.

### PREISE

Bei Einführung 1996 (Elise S1)..... **49600 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... **31700 / 9400 Euro**  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... **75,71 / 234,17 Euro**

### ERSATZTEILE

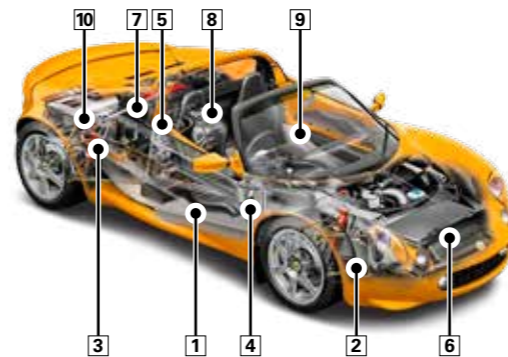
■ Längst ist man bei spezialisierten Fachbetrieben besser aufgehoben als bei einem der nur acht deutschen Lotus-Händler. Und mit etwas Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten kann auch viel selbst gewartet oder repariert werden. Das ändert nichts daran, dass einige Teile mittlerweile selten sind.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

**Elise Shop**, Coenecoop 3E1, 2741PG Waddinxveen, Niederlande, Telefon +31-182-379326, [elise-shop.com](http://elise-shop.com)  
**baseline cars**, Romain-Rolland-Straße 14-24, 13089 Berlin, Telefon 0170-2003636, [baselinecars.de](http://baselinecars.de)  
**Lotus Club Deutschland**, Am Reiherwald 28, 35606 Solms, Telefon 0177-6801518, [lotus-club-deutschland.de](http://lotus-club-deutschland.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Ramponierter Unterboden           | 6 Gerissener Kühler             |
| 2 Verschlissene Achsteile           | 7 Alternder Zahnriemen          |
| 3 Rost an Motorträger u. Querlenker | 8 Rostiger Tank                 |
| 4 Müde Türscharniere                | 9 Zerkratzter Innenraum         |
| 5 Hitze Probleme des Motors         | 10 Fehler bei Lambdasonden/Kats |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

## TVR Griffith 500 HC

Den Griffith gibt es in verschiedenen Ausbaustufen von vier bis fünf Liter Hubraum. Fast alles lässt sich auch auf das Modell Chimaera übertragen.

### KAROSSERIE-CHECK

■ Nur ein Zehntel aller Griffith wurden mit **Linkslenkung** ausgeliefert. Sie kosten gern 10.000 Euro mehr. Während die Kunststoff-Karosserie abgesehen von Steinschlägen oder Parkreplern wenig Anlass zur Sorge gibt, ist der **Zustand des Rahmens** kritisch zu betrachten. Das pulverbeschichtete Rohr-Geflecht rostet vor allem bei UK- und Winterautos, was man oft kaum sieht. **Flugrost an Seitenschwellern, Querlenkern** oder **Türunterkanten** ist ein Indiz für größere Probleme, die das Abheben der Karosserie erfordern können. Manche **Windschutzscheiben** werden über die Jahre milchig. Sie sind sehr teuer und schwer zu montieren.

### TECHNIK-CHECK

■ Der hochgezüchtete Rover-V8 ist ein recht umgänglicher Geselle, insofern man die **Nockenwelle** als Verschleißteil betrachtet. Leistungsverlust bei hohen Drehzahlen ist ein klares Indiz. Die **Getriebe** gelten als stabil, wenngleich das spätere Borg-Warner T5 dem Rover LT77 vorzuziehen ist. Problematisch ist eher die Peripherie. **Serien-Bremsen** sind schnell am Limit. Im heißen Motorraum leiden Schläuche und Gummis. Die **Krümmen** neigen zu Rissen, während der hintere Teil des Auspuffs schnell aufsetzt. Alu-Kühler helfen genauso wie Zusatzlüfter oder früher öffnende Thermostate. Die optionale Servolenkung ist eine Empfehlung – sie ist direkter. Wenn die Türen hängen ist eine teure Reparatur beim Profi nötig.

### PREISE

Bei Einführung 1993 (Griffith 500) ..... **88888 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... **35700 / 14500 Euro**  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... **xxxx / xxxx Euro**

### ERSATZTEILE

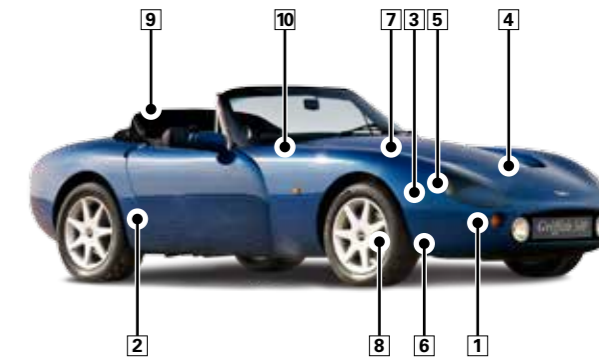
■ Spätestens seit 2006 sind bei TVR alle Lichter dunkel. Doch Experten und Clubs kümmern sich rühlig um den Erhalt der englischen Sportwagen. Die Ersatzteillage ist in Deutschland naturgemäß angespannter als in Großbritannien. Einige Teile gibt es aber nicht für Geld und gute Worte. Kurbelwellen für den 5-Liter sind beispielsweise extrem rar.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

**FTVR Car Club**, Baustraße 52, 45359 Essen, E-Mail [info@tvrclub.de](mailto:info@tvrclub.de), [tvrclub.de](http://tvrclub.de)  
**GPA-Tech GmbH**, Mercatorstraße 40a, 46485 Wesel, Telefon 0281-94867823, [gpa-tech.de](http://gpa-tech.de)  
**ACS Pro**, Bahnhofstraße 71, 61267 Neu Anspach, Telefon 06081-5821980, [acs-pro.de](http://acs-pro.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |                               |                                   |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Parkschäden                 | 6 Leckage an der Ölwanne          |
| 2 Rost an Rahmen und Fahrwerk | 7 Kupplungsgeber undicht          |
| 3 Verschlissene Nockenwellen  | 8 Strapazierte Bremsanlage        |
| 4 Hitze Probleme              | 9 Undichtes Verdeck               |
| 5 Undichte, gerissene Krümmer | 10 Startprobleme bei heißem Motor |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

\* Quelle: Herzenssache „Der Assekuradeuri“, Jahresprämie „Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km“