

# Sportovní auta TVR

Ahoj ministranti, už se vám někdy stalo, že se něco nepovedlo a měli jste sto chutí to vzdát? A když jste to nevzdali, zkusili to znovu a zase se to nepovedlo – neměli jste pak dokonce tisíc chutí to vzdát? A co kdyby se vám to stávalo ještě častěji? Automobilka TVR je příkladem toho, že kdo chce, ten to nevzdá a vždy hledá nějaké cesty...

Na počátku byla v podstatě garáž, tedy trochu větší garáž. Vlastně to byl malý strojírenský podnik, který otevřel v roce 1946 drobný britský podnikatel Trevor Wilkinson. Jeho činnost ničím nevybočovala – opravy automobilů, repasování nákladáků... Asi nejvýznamnějším a zásadním impulsem však bylo setkání Trevora s místním automobilovým nadšencem, se kterým začali kout plány. Hned ten rok (1947) se podnik přejmenoval na TVR (nejedná se o zkratku, jen se vypustila některá písmena ze jména Trevor), dva roky poté vznikla první karoserie podle vlastního návrhu a o další rok později první samostatný model TVR. Tím se „všední“ opravná začala stávat unikátním podnikem se sportovními auty.

Zatím to vypadá jako pohoda, že? Je-  
nomže hned s prvním prototypem (ještě před dokončením) boursal sám autor návr-

hu karoserie. Uf, no nic, chlapi se oklepal-  
li a postavili druhou karoserii. Dokončené  
auto však později opět havarovalo, ale to už  
ho vlastnil někdo jiný.

Automobilka pomalu rostla, přestěho-  
vala se do větších prostor a najala nové za-  
městnance. Už to vypadalo, že se vše ubírá  
dobrým směrem. V roce 1958 se podařilo  
postavit model TVR Grantura, který měl  
povedený design a byly i docela odladěné  
různé konstrukční záležitosti. Objednávky  
se hrnulo dost, ale z různých důvodů auto-  
mobilka nebyla schopná dodávat dostateč-  
né množství aut a včas. Mnoho zákazníků  
si tak koupí rozmyslelo. A tak se opět fir-  
ma začala dostávat do problémů. Z toho-  
to kolotoče (jednou nahoře, jednou dole)  
se firma nevymotala dodnes. Teď je aktu-  
álně neaktivní, ale podle posledních zpráv  
se chystá opět dostat na výsluní automobi-  
lismu v roce 2024 se sportovním V8 coupé

Jeho přímý předchůdce s označením Tasmin  
bylo dokonce první sériově vyráběné auto  
na světě, které mělo lepená skla a rádiovou  
anténu včleněnou v systému vyhřívání zad-  
ního skla. Obě varianty (Tasmin a 280i) se  
vyráběly v letech 1980–1987. Za tu dobu se



vyrábilo 1 041 kusů. Motor je vidlicový šes-  
tiválec Ford o objemu 2 792 ccm, výkonu  
118 kW při 5 700 ot/min. Maximální rych-  
losti dosahuje 215 km/h a zrychlení z nuly na  
stovku zvládá za 7,4 s. Jeho výkonnější ver-  
zi 350i v kabrioletu jsem nedávno našel  
v českém bazaru za 675 000 Kč.

## TVR Sagaris

Vyrobeno bylo pouze 211 kusů  
a to v letech 2005–2006. Interiér je  
oproti 280i kulatý a na první pohled zau-  
jme robustní středový blok, ve kterém je  
umístěna řadič páka a ruční brzda. Karo-  
serie trochu připomíná žábry ryby – auto  
je předurčeno pro sportovní okruhy, bylo  
tedy třeba vyřešit chlazení. Zajímavostí je  
vyboulenina ve střeše na straně řidiče – to  
je pro případ, kdy si řidič bere ochrannou  
přilbu, aby se do auta vešel. Motor je vlastní  
konstrukce, šestiválec o objemu 3 996 ccm,  
výkonu 287 kW při 7 200 ot/min. Maximální  
rychlost je 298 km/h a zrychlení na stovku  
zvládne za 3,8 s.



Griffith a později i s jeho variantou pohá-  
něnou elektromotorem. Automobilce tedy  
budeme držet palce a snad se její sportovní  
sny dočkají realizace.

Dovolil bych si z její produkce vytáhnout  
2 modely – každý z trochu jiné doby, jeden  
hranatý a druhý kulatý, ale oba naprosto za-  
jímavé a každým coulem sportovní!

## TVR 280i

Nádherné hranaté sportovní kupé se  
sklápěcími předními světlomety. Karoserie  
z plastů, motor vpředu a pohon zadních kol.

