

Rétro

hebdo

2 F

Chaque jeudi

3 pages de petites annonces



Renault-Saviem 1950

ACTUALITE

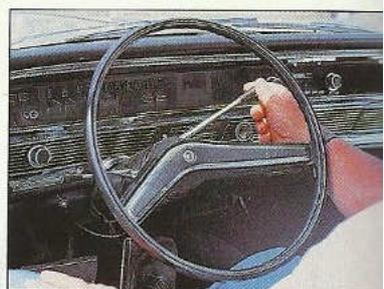
Grand Prix de Divonne-les-Bains
Course de côte de Ste-Hippolyte

SPORT

Portrait : Tazio Nuvolari

SOUVENIR

La route des années 50



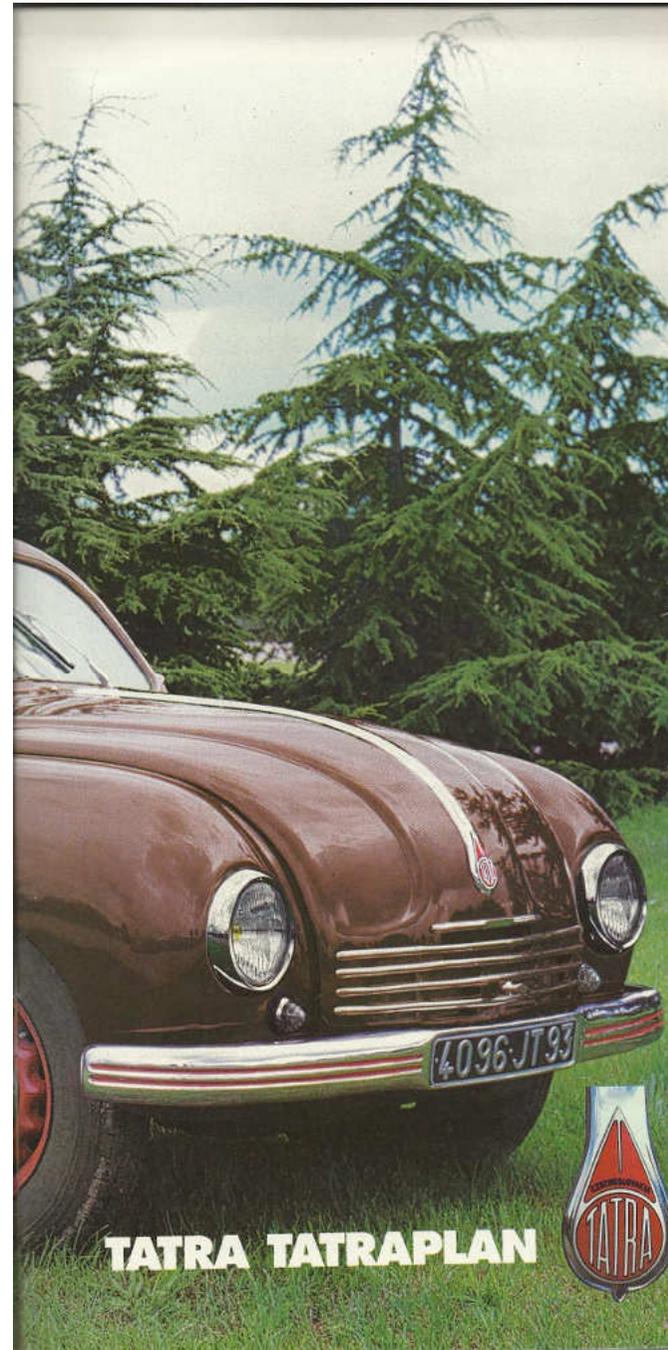
Entretien : les boîtes automatiques U



Tatra Tatraplan 1949



FLEUR d'apparatchiks



Si je vous dis châssis-poutre, vous pensez Lotus. Tout faux. Si j'ajoute 4 cylindres à plat refroidis par air, 9 litres d'huile et deux carburateurs, vous vous dites Porsche. Encore raté, tovaritchs, mais venez faire un tour en Tatraplan quand même...

Par Gérard Cayeux - Photos : Pierre Audebert

En découvrant la Tatra Tatraplan, deux similitudes viennent à l'esprit, un d'ordre esthétique et l'autre d'ordre technique. Par ses galbes, cette voiture tchèque rappelle une Saab 96 et par ses caractéristiques c'est la marque Porsche qui fait surface. Comme la marque suédoise, Tatra s'est construite dans les poids lourds et, à moindre titre dans l'aviation. À l'instar de Ferdinand Porsche avec lequel il était ami, le concepteur Jan Ledwinka fit un passage chez le constructeur autrichien Steyr. Cette Tatra est, dans une certaine mesure, jumelle technique de la Coccinelle et des productions de Stuttgart.

Poisson et crustacé

Inaugurée en 1934, la ligne des productions de Nesseldorff trouve son inspiration dans la forme des poissons. Il en résulte une aérodynamique très favorable (Cx aux environs de 0,30) et une esthétique particulière due à la présence d'une arête dorsale proéminente.

Sur ce modèle, le capot arrière possède des branches béantes qui permettent au moteur de capter l'air nécessaire au refroidissement, donnant à la bête un look que le capitaine Nemo n'aurait pas renié. Mue par 50 chevaux sa tonne et demie, avec armes et bagages, permet des pointes à 130 km/h quand même.

À l'Est, du nouveau

Que ceux d'entre vous qui pensent que la voiture produite à l'Est est synonyme de piètre finition, montent un jour dans une Tatra. La conception et la qualité d'assemblage impressionnent et l'on se rappelle alors que ces deux de coléoptères étaient entièrement montés à main, l'usine n'en produisant que trois exemplaires par jour.

TATRA TATRAPLAN





Radiateur d'huile, une ou deux roues de secours, batterie, réservoir de liquide de frein, réserve de graisse, batterie et réservoir de carburant. Il reste de la place pour... une brosse à dents.

Les portes avant, de type « suicide », possèdent une double gâche de sécurité et on trouve un crochet de remorquage sous la jupe, un équipement rarissime pour l'époque. Le ciel de toit est recouvert d'un velours épais, qui plairait beaucoup sur le marché américain actuel.

Prévues pour séduire hors de leurs frontières, ces Tatra avaient de nombreux arguments qui ne pesaient – hélas ! – pas lourd, face à leur prix ainsi qu'au manque de réseau. On peut penser qu'elles étaient trop exotiques pour le goût du client français. Les marchés autrichien, allemand et belge furent les plus réceptifs à ces droïdes de machines. Seul l'exemplaire présenté au Salon de Paris trouva acquéreur.

Coconing

Pas étonnant avec une telle ligne, que l'intérieur ressemble à un œuf, mais alors un très gros œuf. Les portes avant s'ouvrent seulement, obligeant à une gymnastique qui vous fait regretter les excès de tartines beurrées et de pâtes ; tandis que leurs homologues arrière se montrent plus accueillantes, les passagers pouvant se tenir à une main courante.

Si le confort est légèrement moins bon à l'avant, le compartiment à bagages derrière la banquette arrière n'est accessible qu'après manipulation de cette dernière. Si vous avez oublié votre passeport dans une valise, la Tatra vous fera regretter l'étourderie.

La clé de contact a du être empruntée à une moto de l'époque car elle sert également à allumer les phares. Un drôle de voyant vert signale que la pression d'huile est bonne, s'il s'éteint tout va mal. Soit les bielles sont en train de couler, soit l'ampoule a grillé !

Déconcertante

La grille de vitesses au volant impose un temps d'adaptation : première et seconde occupent la place des troisième et quatrième sur une boîte classique et réciproquement. Conclusion, le passage des derniers rapports nécessite de tirer le levier vers soi.

A bien y réfléchir, cette disposition inhabituelle est plus pratique car la première sert au décollage seulement. La direction est parfaite, douce et terriblement directe. A l'époque cela devait surprendre encore plus, bien que le



L'avis du propriétaire

« Un rêve de gosse »

Alors qu'il était enfant, Jean-Claude Lerat était déjà fasciné par les Tatra rencontrées en Belgique au cours de voyages effectués en compagnie de son père. Véritable Tatra-philie, possédant plusieurs exemplaires de véhicules de la marque, il est également devenu fana de culture tchèque. Son fantasme ? Avoir assez d'argent pour les acheter toutes !

« D'accord, circuler en Tatra à notre époque présente certains inconvénients – à cause d'un freinage un peu limite mais surtout le comportement des autres utilisateurs – dont la curiosité est excitée par cette voiture insolite – est carrément dangereux. Toutefois, c'est le lot de tous ceux qui roulent en anciennes, je crois. Si on replace cette voiture dans son contexte des années 50, sa vitesse de croisière, 110 km/h au minimum, et ses qualités routières la classent parmi les meilleures. Rendez-vous compte, en trente années d'utilisation, elle ne m'a laissé en panne que deux fois. J'ai cassé le pignon de distribution en céleron, c'est Serge Pozzoli qui m'a dépanné, et gratuitement de Saint Graal. Heureusement, elle est fiable, la miennne totalisant 480 000 kilomètres avec la boîte de vitesses d'origine. Le moteur a été refait deux fois, la deuxième refaçon ayant pour cause principale... la première, qui avait été mal faite. La seule chose à craindre, côté moteur, est une tendance des guides de soupapes à descendre dans les culasses en aluminium. Sinon, rien ne casse. Tant mieux car trouver des pièces... »



Photo en haut à droite : carter en alliage coulé, 4 cylindres à plat et deux carburateurs pour un moteur qui n'est pas sans rappeler celui d'une Porsche. La jupe arrière se démonte facilement et l'ensemble moto-propulseur se dépose en 1 h 30.



La montre, digne d'une pendule de cuisine, bénéficie d'un mouvement suisse. L'équipement d'origine comprend l'allume-cigares ainsi que le cendrier, signes de luxe en 1950.



Le compartiment à bagages est accessible via une trappe située derrière la banquette arrière. Deux autres panneaux donnent accès à la mécanique ainsi qu'à la jauge de boîte de vitesses.

rayon de braquage soit à peine meilleur que celui d'une Traction. Si la conduite fait penser à celle d'une Coccinelle – sensibilité au vent latéral incluse – elle rappelle également une Porsche 912.

Tant que la route est sèche, le châssis est si vif et précis qu'il est préférable d'éviter les grands coups de volant en entrée de courbe. Une averse vous renverra à vos chères études de dynamique, et vous ouvrirez alors le livre au chapitre « tout à l'arrière ».

Délices capitalistes

Remise dans son contexte, une Tatra était une sacrée machine à effacer les kilomètres, capable d'écouler la concurrence. Seules les performances du moteur déçoivent un peu, car il ne brille ni par son couple, haut perché, ni par sa puissance, somme toute modeste.

Heureusement la finesse de la ligne permet de garder facilement une vitesse de 110 et plus. A cette allure, tout pourrait être simple si les freins se montraient plus coopératifs. Non contents d'être dure, la pédale du milieu ne risque pas de vous envoyer dans le pare-brise,

transformant la Tatra en superbe école d'anticipation. Silencieuse, confortable, spacieuse, rapide une fois lancée et tenant bien la route, cette voiture est l'archétype du produit injustement méconnu.

En la conduisant, nous nous sommes sentis privilégiés, nous aussi. Surtout si l'on sait que les modèles suivants ne pouvaient être achetés par le *szulgum pecus* qu'après avoir servi à un membre du parti, un apparatchik.

La surprise et l'intérêt suscités sur son passage ne font que plus regretter sa rareté en collection et seule une sortie lors d'un rallye Tatra vous donnera l'occasion d'en contempler plusieurs modèles d'un seul coup d'œil. Faites-vous une idée neuve et demandez donc à aller faire un tour en Tatra. Comme nous, vous ne manquerez pas d'être surpris et conquies.

Remerciements à Jean-Claude Lerat, le fort sympathique propriétaire de cette irréprochable Tatra. Pigiste à ses heures pour *Rétro Hebdo* (voir l'article paru dans notre n° 18 « 100 ans de Tatra »), Jean-Claude Lerat a été un très précieux et prolifique documentaliste.



Fiche technique

Tatra Tatra 600

- **Période de fabrication**
1948 à 1952, 6 334 exemplaires produits.
- **Motorisation**
Moteur : 1 951 cm³, alésage x course : 85 x 86 mm. Type : 4 cylindres opposés, à plat. Taux de compression : 6 à 1. Puissance réelle : 52 ch SAE à 4 000 tr/min. Alimentation : 2 carburateurs Solex 32 LUBIP. Refroidissement : par air forcé, soufflerie sous carter. Allumage : rupteur, batterie et bobine. Distribution : soupapes en tête commandées par basculeurs et tiges. Puissance fiscale : 11 CV.
- **Châssis/Suspension/Freinage**
Châssis-poutre, carrosserie en acier. Suspension AV : roues indépendantes, deux ressorts à lames, parallélogramme déformable, amortisseurs hydrauliques. Suspension AR : roues indépendantes, tubes fusées oscillants, barres de torsion, amortisseurs hydrauliques. Freins : 4 tambours à commande hydraulique non assistée ; direction à crémaillère.
- **Transmission**
Propulsion. Boîte de vitesses : boîte-pont, 4 rapports + MA. Embrayage : monodisque à sec.
- **Poids/Dimensions/Performances**
Poids en ordre de marche : 1 155 kg. L x l x h (m) : 4,54 x 1,67 x 1,52. Empattement (m) : 2,7 ; voies AV/AR : 1,3 x 1,3 m. Pneumatiques : 600 x 16. Consommation moyenne : 11 litres environ. Vitesse maximum : 130 km/h.
- **Prix à l'époque**
976 600... centimes, bien sûr au Salon 51. Options : demultiplication finale + courte, spéciale terrain montagneux. En France, une idée de la concurrence en 1951 : Citroën 15/6 : 130 km/h et 840 000 F ; Peugeot 203 Luxe : 116 km/h, 655 000 F ; Renault Frégate : 112 km/h, 855 000 F.

La cote Rétro Hebdo ©

Selon son état, une Tatra Tatra 600 vaut de 15 000 à 80 000 F. Etat 1 : 15 000 F. Etat 2 : 35 000 F. Etat 3 : 65 000 F. Etat 4 : 80 000 F. Ces différents états sont définis en page 51 dans la cote Rétro Hebdo/Arnaud Séné ©.