

23 PAGES
DE PETITES ANNONCES



ESSAI D'UNE TATRA 87
le dinosaure tchèque p. 32

la vie de L'AUTO

CHAQUE SEMAINE, LE N° 1 DE LA PRESSE AUTO DE COLLECTION

N° 1352 • 19 FÉVRIER 2009

LÉGENDE



ASSURANCE

L'assurance de votre
véhicule de collection
à partir de

23€

Devis gratuit

0821 827 010 03 26 35 17 07

www.legendassurance.fr

Rétromobile c'est show P. 4



Un facès imposant, surtout avec le projecteur central. Ce dernier a d'ailleurs été supprimé sur les derniers exemplaires produits.

Un tableau de bord simple et clair : jauge de carburant, thermomètre et tachymètre, avec une aiguille qui part à gauche.

Caractéristiques techniques

Moteur AR, 8 cylindres en V
5 pistons en tête par banc de
5 paliers, alésage 74,9 mm x
course 2 968 cm³, rapport
alimentaire par 1 carburateur
C. Refroidissement par air pulsé
à maxi 75 ch à 3 600 tr/min.
Boîte AR, boîte mécanique
à 4 vitesses.
Châssis AR, porte-avant
central et berceau AR portant
le moteur AV indépendante
des roues. Suspension AR
à ressorts oscillants.
Amortisseurs sur les 4 roues.
Essieux porteuses, tout acier,
à double ressort.
Longueur 2,85 m ;
largeur 1,67 m ; hauteur 1,50 m ;
poids à sec 1 369 kg,
poids en charge 1 480 kg,
vitesse max 190 km/h.
Produit entre 1942 et de 1945 à 1950.

Corr. Jean-Marc KOHLER

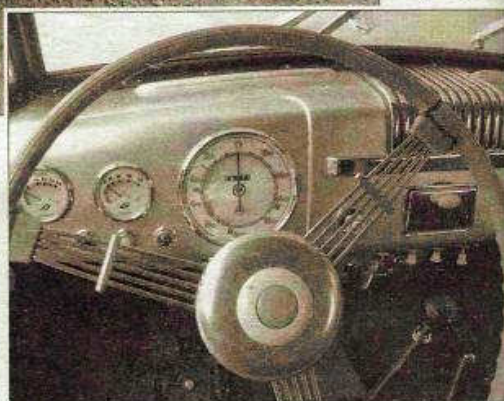
Ce n'est pas tous les jours que l'occasion se présente d'essayer une auto aussi originale, avec 600 000 km au compteur. Son premier propriétaire, directeur d'une raffinerie de pétrole, a beaucoup bourlingué. Elle a bien sûr été entièrement restaurée dans son pays d'origine, la République tchèque, avec une petite modification : le montage d'un chauffage d'appoint Webasto, supplantant celui d'origine à l'efficacité toute relative.

Avec ses 4,75 m de long et son arête dorsale, elle ne passe pas inaperçue. L'accès à bord est aisé, les portières "suicide" dégagant un vaste espace. Sur cet exemplaire de 1948, le volant est à gauche : il était à droite sur les premiers mo-

delles, qui correspondent à la poutre maîtresse du châssis, et qui porte le levier de vitesses. La grille des 4 rapports est en H, avec la marche arrière en bas à gauche, sécurisée par un verrou. La clé de contact est à l'extrême gauche de la planche de bord en tôle peinte. Reste à appuyer sur le bouton du démarreur : la Tatra s'ébranle avec un bruit de VW Coccinelle en plus fort. Ce qui semble assez logique car le moteur, un V8 avec refroidissement à air pulsé par deux turbines, est à l'arrière.

En route

Si la vision vers l'avant est correcte à travers le pare-brise en trois parties (une réminiscence de Panhard ?), elle est quasi nulle vers l'arrière, les ouïes de refroidissement ne laissant passer qu'un filet de lumière. En passant les vitesses,



il passe rapidement la deuxième car la première tire très court, puis la troisième qui peine à reprendre les tours. Les rapports passent correctement, pour autant qu'on leur en laisse le temps, car les synchros sont lents. Arrêt ravitaillement : le réservoir de 50 litres est dans le compartiment avant, prévu pour abriter deux

commandés par pédale sur le tunnel. Quant aux bagages, ils prennent place entre la banquette arrière et la cloison moteur. Gradué jusqu'à 180 km/h, le tachymètre est déroutant, car l'aiguille tourne dans le sens inverse de celles d'une montre. Pensée pour l'autoroute, la boîte "longue" ne convient que fort



L'étude aérodynamique a été particulièrement poussée. Les "écopes" servent au refroidissement du moteur.

Un profil de sautien avec cette arête dorsale. Efficace, question profilage mais néglige, question visibilité.

Le mot du propriétaire



LVA : Pourquoi avez-vous porté votre choix sur ce modèle ?
Jean-Claude Guggenberg : Parce qu'elle est tellement différente des autres voitures. Ses lignes sortent totalement de l'ordinaire, c'est un peu le Chrysler Airflow de l'Est. Elle ne laisse pas de glace, sa technique de toit à l'amère y contribue. Son moteur arrière, un 8 cylindres en V refroidi par air a un bruit si caractéristique. La vie à bord est très "désolée". Le volant vers l'avant ne souffre aucune critique, en revanche vers l'arrière et lors de manoeuvres, c'est autre chose. L'espace intérieur permet de voyager avec confort. Toute sa conception technique affirme sa différence : châssis-poutre, 4 roues indépendantes, etc.



LVA : Possédez-vous d'autres voitures des pays de l'Est ?
J.-C. G. : Cette T 87, je l'ai depuis 7 ans et je l'adore, mais d'autres modèles de l'ancien bloc communiste ont aussi mes faveurs, à commencer par deux autres Tatra, 803 et 613, mais aussi Wartburg et Trabant.



... à l'arrière de l'habitacle par un aileron se caractérisant par un aileron à bord est très "épaisse". La sillon vers l'avant se soufre aussi critique, en manque vers l'arrière et lors de décollage, s'est autre chose. L'espace intérieur permet de voyager avec confort. Toute la conception technique offre sa différence : châssis-poutre, 4 roues indépendantes, etc.

LWA : Possédez-vous d'autres voitures des pays de l'Est ?
J.-C. G. : Cette T 87, je l'ai depuis 7 ans et je l'adore, mais d'autres modèles de l'ancien bloc communiste ont aussi mes faveurs. À commencer par deux autres Tatra, 603 et 613, mais aussi Wartburg et Trabant.

Spécies, l'habitacle est aussi particulièrement intéressante pour l'époque, surtout avec le panneau de toit ouvert. Du beau travail de tôle pour les portières avant, à cause des forces gâchées.

Le plein de carburant se fait sans le capot avant : les roues de secours sont ici absentes. Ne pas la présence d'un radiateur d'hélicoptère.

la vallée de la Sagne annonce une belle côte. Optimiste, je pousse la deuxième, puis passe la troisième pour voir immédiatement l'allure tomber et le rythme du moteur avec : il y a un vrai "trou" entre les 2^e et 3^e rapports. Arrêt-photos dans un petit chemin, j'en profite pour jeter un coup d'œil à la mécanique : le très lourd capot s'articule sur une charnière au sommet de l'aileron : il faut placer rapidement la trigle de maintien, souvent brillante, puis poser délicatement l'ensemble.

Copiée par Porsche ?

La direction est très douce, la charge étant surtout sur l'arrière avec le moteur en porte-à-faux. Très à l'aise en ligne droite, l'auto l'est moins en courbes serrées, avec un survirage prononcé en dépit des suspensions indépendantes sur les quatre roues. Remarquablement équipée, avec un toit coulissant, des sièges-

couchette et même un antivol sur la direction, elle est rapide, confortable, peu bruyante (sauf en côte) et freine bien, du moins selon les normes de l'époque. Pas mal pour un modèle conçu il y a plus de 70 ans ! Ardent défenseur de la structure à poutre centrale et du moteur arrière, son concepteur Hans Ledwinka passe pour avoir influencé Ferdinand Porsche, à tel point qu'une longue bataille juridique opposera Tatra à Volkswagen, ne trouvant son épilogue qu'en 1961. Quant à la T 97 techniquement très proche, mais à moteur 4 cylindres 1,7 litres, les autorités d'occupation la trouveront probablement trop concurrentielle pour en autoriser la fabrication après 1939, alors que la T 87 a les faveurs de nombreux officiers supérieurs du Reich et du responsable du programme automobile allemand, le docteur Fritz Todt lui-même. ■



En porte-à-faux arrière, le V8 est plutôt imposant. Remarquez le délicat travail de fondrière des culasses.