

Difficile d'imaginer voitures plus décalées que les Tatra d'après-guerre. Leur look est au moins aussi atypique qu'à pu l'être celui de la DS, mais dans un genre très différent. Quant aux solutions techniques retenues, elles sont étonnantes : bloc tout au refroidi par air (un V-8, excusez du peu !), quatre roues indépendantes, double circuit de freinage, coque autoporteuse... A l'origine de ce surprenant concept, il y a une philosophie, celle d'un homme, Hans Ledwinka, un ingénieur brillant à qui Ferdinand Porsche a beaucoup emprunté et qui mérite qu'on lui rende un jour un hommage à la hauteur de son talent de visionnaire. Et s'il n'était déjà plus là lorsque la 603 a été présentée, la voiture entière respire les idées qu'il a toujours défendues. Avec brio.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

UNE TCHÉQUE ICONOCLASTE

Tatra 2-603



Le moins que l'on puisse dire, c'est que la ligne de la 2-603 est unique en son genre. Mais à ceux qui lui reprochent une esthétique tout en rondeur, le constructeur répond coefficient de traînée aérodynamique. Et là, elle marque des points.

Berline tchèque tout-à-l'arrêté. On dirait le portrait type d'une Skoda des années 70. Sauf qu'ici, le moteur est refroidi par air, la carrosserie a été travaillée aérodynamiquement et sa conception remonterait plutôt aux années 30. Si j'ajoute que ce fut la voiture des apparatchiks mais également de la police secrète et des ministères, vous aurez compris que nous parlons de Tatra, le plus original et le plus iconoclaste des constructeurs du bloc de l'Est, aujourd'hui cantonné dans la production de poids lourds mais hier créateur d'automobiles si techniques et brillantes que certaines des idées dues à son ingénieur vedette, Hans Ledwinka, ont été reprises par un certain Ferdinand Porsche pour mettre au point la Coccinelle. L'histoire de Tatra est atypique. Elle débute dans la petite ville de Nesseldorf, où un constructeur de véhicules hippomobiles se convertit à la locomotion mécanique dès 1897 en produisant la Präsident, la toute première voiture d'Europe centrale. Elle est équipée d'un bicylindre Benz 2/7, monté à l'arrière. Déjà. Suivront de nombreux modèles baptisés types B, C, D... jusqu'au S de 1906, dont le moteur est un petit bijou technologique. C'est un 4 cylindres fondus par paire avec chambres de combustion hémi sphériques et arbre à cames en tête, partageant de plus son carter avec celui

de la boîte de vitesses. Il est conçu par un jeune ingénieur de 28 ans, Hans Ledwinka, qui signe également un autre fleuron de la marque, le type U. Un 15 à 6 cylindres en ligne et freins sur les quatre roues, une autre première mondiale. La Grande Guerre redistribue cependant les cartes, la Moldavie intégrant la nouvelle République tchécoslovaque, la ville de Nesseldorf étant rebaptisée Kopřivnice et l'entreprise prenant le nom de Tatra, en référence, dit-on, aux montagnes qui séparent l'Allemagne et l'Autriche tchèque. Ledwinka, lui, est parti, préférant travailler pour l'Autrichienne Steyr. Mais il n'a pas la liberté qu'il souhaite, et il finit par revenir à ses amours initiales en 1922 pour créer une voiture "populaire", celle que toute l'Europe rêve de fabriquer sans trop savoir ce que peut recouvrir ce vocable. La T11 qui présente au Salon de Prague de 1923 est d'ailleurs aux antipodes du minimalisme d'une 51HP Citroën, ou de l'Austin Seven britannique ou de la Fiat 501 italienne. Elle concentre des innovations qui servent le leitmotiv de la marque : moteur refroidi par air avec cylindres opposés (dans ce cas précis, un 2 / à plat de 1.056 cm³), un châssis à quatre roues indépendantes avec demi-essieux oscillants à l'AR. Assemblée à 3.847 exemplaires jusqu'en 1927, elle laisse place à la T12 (7.222 unités), elle-même accompagnée par les T57 et T54

Le prototype V570 préfigure ce que sera la future Coccinelle. Copie ou hasard ?

(4 cylindres à plat), la T57 poursuivant sa carrière jusqu'en 1948, sa production étant même réalisée sous licence par les Allemands Röhr (le célèbre modèle Junior 1933-1935) et Stoever (Greif Junior 1935-1939), ainsi que par l'Autrichien Austro-Tatra (1934-1948). Toujours aussi novateur, Ledwinka est épaulé par son fils Erich et un autre ingénieur, Erich Jbelacker, aussi passionné que lui par l'évolution des techniques [1]. Il s'intéresse ainsi aux recherches de Paul Jaray, un Suisse qui développe de révolutionnaires idées sur l'aérodynamisme. Le prototype V570 dévoilé en 1933 profite de ces avancées, et ses formes, tout autant que l'implantation arrière de sa mécanique (un bicylindre de 854 cm³), évoquent irrésistiblement la future Coccinelle.

Ce n'est guère étonnant. Du temps

où Ledwinka était chez Steyr, il a

fait la connaissance de Ferdinand

Porsche, ce dernier le remplaçant à

la tête du bureau d'études autrichien.

Les deux hommes sont restés en

Sa partie AR fuselée et surmontée d'un aileron influencé la T87 de 1937 (V-8 à un arbre à cannes par rangée de soupapes) et la T97 (4 à plat de 1.749 cm³ et 40 ch), mais l'annexion par l'Allemagne du territoire des Sudètes, le 10 octobre 1938, stoppe brutalement la montée en puissance de Tatra. Dommage, car la T87 est aujourd'hui considérée comme la voiture-témoignage de Ledwinka, lequel sera arrêté après la guerre pour "faits de collaboration" avec les nazis et purgera six ans de prison avant de s'exiler à Vienne puis à Munich, où il est mort le 2 mars 1967.

Lorsque l'activité reprend en 1945, c'est d'abord avec la T87, version d'exportation par excellence que l'on retrouvera sous toutes les latitudes [3], puis avec une évolution de la petite T57, dernière auto à moteur avant de Tatra. Celui-ci est à la croisée des chemins. Orphelin de son inspirateur, il se cherche, et même si ses ingénieurs peuvent rendre visite à Ledwinka et lui demander quelques conseils, il doit apprendre à vivre sans lui. La T600 – également appelée Tatraplan – présente au Salon de Prague d'octobre 1947 s'inscrit d'ailleurs dans la droite ligne

voulue par Steyr.

La T570 n'a pas de suite commerciale, elle sera de base aux études

des modèles qui vont se succéder et

soient plus ambitieux. La T77 qui

apparaît en mars 1934 est une berline

aérodynamique dotée d'un V8 de 31

et 60 ch, refroidi par air et positionné

à l'arrière, pouvant emmener six

personnes à 140 km/h malgré une

structure lourde. Son châssis est en

effet encore composé d'une struc-

ture en bois sur laquelle sont pointés

des panneaux en tôle et qui repose

elle-même sur un plancher en acier

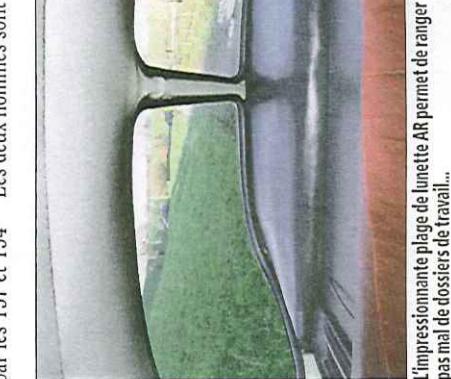
permettant cet élégant compromis.

[1] Erich avait démissionné pour entretenir, comme avant lui son père, chez Steyr.

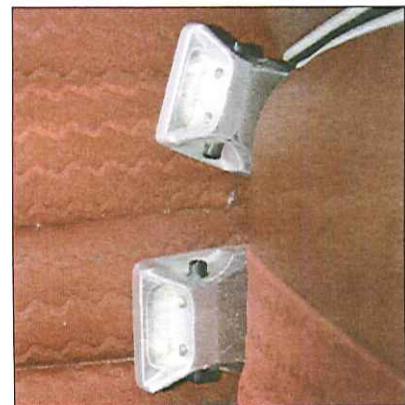
[2] C'est seulement en 1967 que la justice donnera raison à Steyr, obligeant Volkswagen à verser trois millions de marks de dommages et intérêts.

[3] Elle a été produite au final à 3.023 exemplaires, dont 1.695 entre 1945 et 1950.

Tatra 2-603 au travail



L'impressionnante plaque de lunette AR permet de ranger pas mal de dossiers de travail...



Les attaches pour les ceintures de sécurité plutôt rustiques,

"J'admiré Ledwinka"

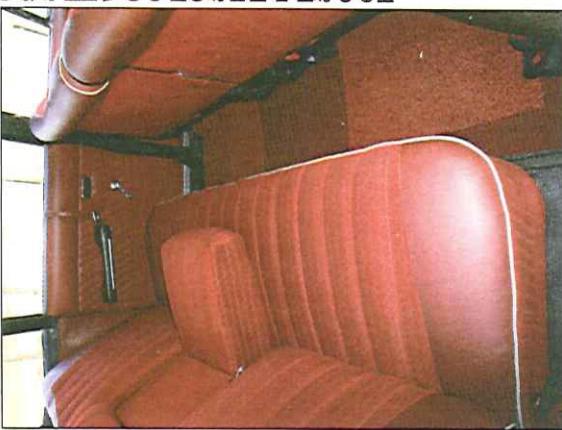
« Je n'en crois pas mes yeux : un Italien qui pourrait remplir son garage de Ferrari, Maserati, Alfa Romeo et autres voitures de rêve mais qui préfère nos voitures ! » C'est comme cela que le directeur du musée Tatra de Kopřivnice, en République tchèque, accueille Nando Pirovano lors de sa toute première visite au Sancta Sanctorum de sa marque préférée, en 1995. Desormais, c'est une belle amitié qui les lie. Outre ses 2-603, Nando possède une 613 et une T87, mais il est surtout un véritable admirateur de l'œuvre de Hans

son Alfa Romeo 2000 berline de 1960 si peu produite et si rare et de ses deux Fiat 130/3200 de la décennie suivante, un coupé Pininfarina et une berline blindée ayant appartenu au comte Agusta, un renommé fabricant d'hélicoptères. ■



Même emprisonné, Ledwinka continue d'inspirer les recherches de Tatra

des T87 et T97, le style étant simplement affiné, perdant au passage une grande partie de son aileron AR, et sa taille est adaptée pour recevoir un 4 à plat de 1.930 cm³. Assemblée en grande partie dans l'usine Skoda de Mlada Boleslav à l'été 1951, elle n'est cependant plus la priorité d'un constructeur à qui l'on impose la fabrication de camions, essentiels au pays passé sous obédience communiste depuis le coup d'état de Prague le 25 février 1948 [4]. Tout aurait pu s'arrêter là. Mais c'est été méconnaître l'opiniâtreté des Tchèques et l'état d'esprit qui règne dans le bureau d'études désormais dirigé par Julius Mackař. L'aîne de Ledwinka plane toujours au-dessus de la tête de ceux qu'il a formés, leur insufflant la passion de l'excellence technique et une insatiable curiosité pour ce qui est nouveau. Contre la volonté même des politiques qui, de toute façon, n'entendent rien à la chose automobile, ils développent un extraordinaire V-8 tout au de 2.545 cm³ ouvert à 90°, arbre



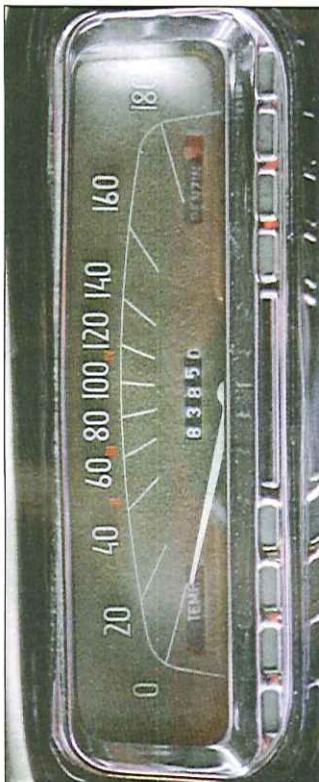
C'est ce qui s'appelle avoir de la place pour les jambes. Voiture d'apparat obligé, les passagers doivent être à leur aise.

Et une fois l'accoudoir relevé, on peut s'installer à trois sur cette large et généreuse banquette.

Au bas des portières AV, une aumônière façon dossier à soufflet.

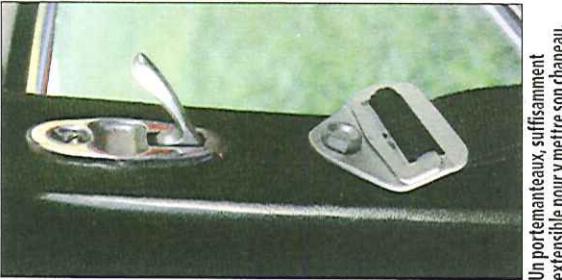


Un instrument de bord minimaliste avec un unique cadran, une jauge à essence peu lisible et une température d'huile qui ne l'est pas plus.



Un portemanteau suffisamment extensible pour y mettre son chapeau.

Cette plaque était offerte à tout conducteur dépassant 500.000 km sans le moindre incident !

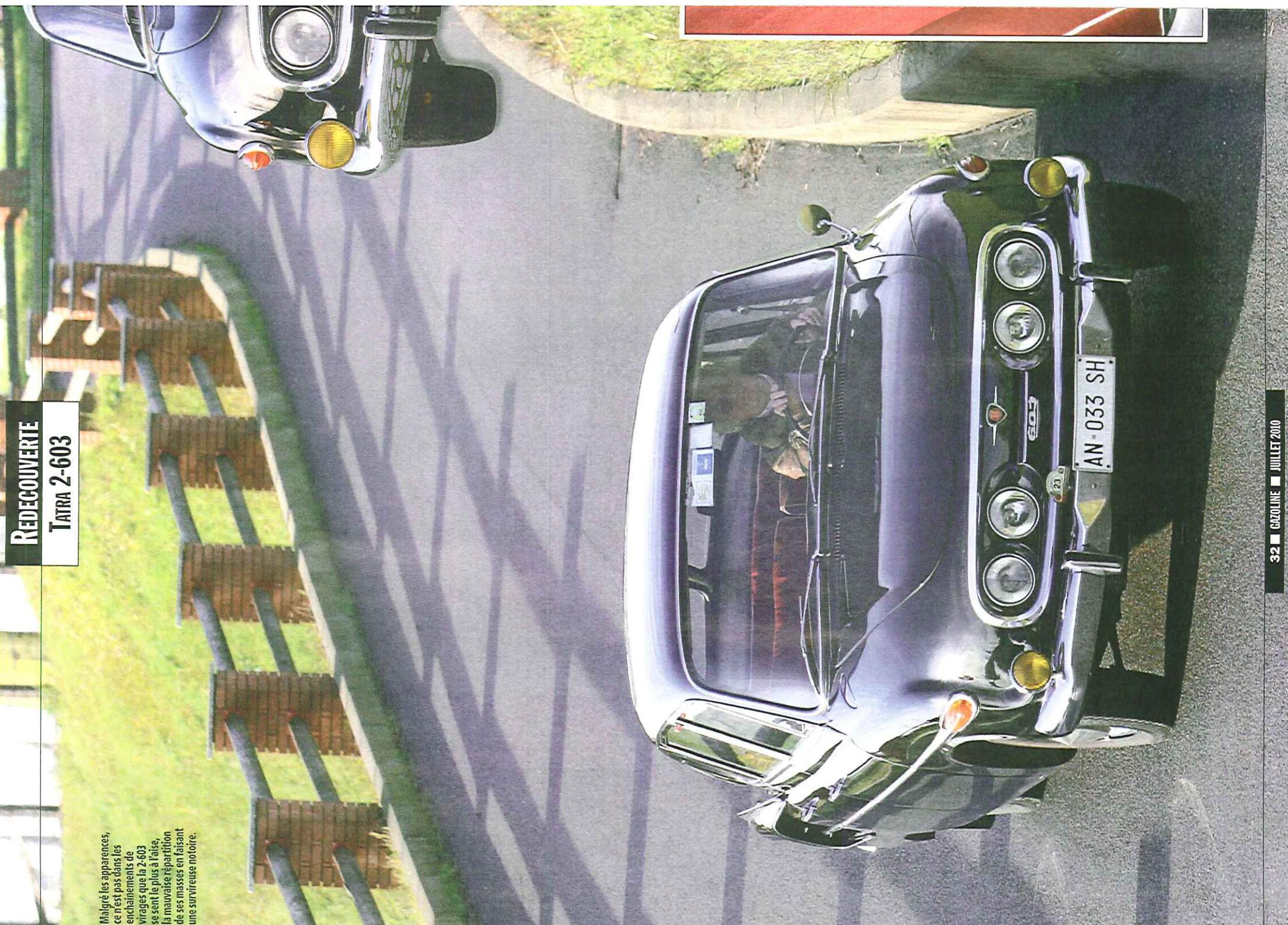


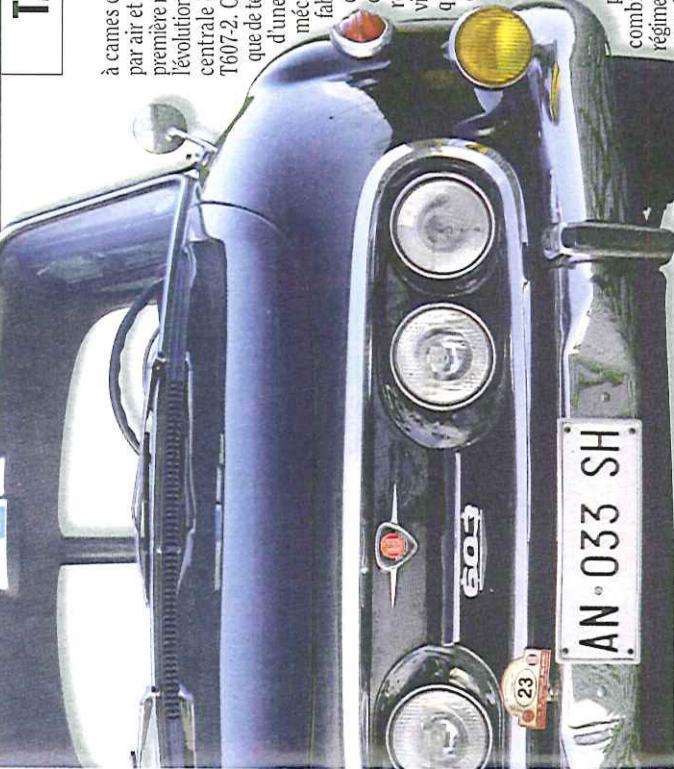
La surface vitrée est plus que généreuse, avec une lunette AR en deux parties débordant très largement sur les cotés.

REDECOUVERTE

TATRA 2-603

Malgré les apparences, ce n'est pas dans les enchainements de virages que la 2-603 se sent le plus à l'aise, la mauvaise répartition de ses masses en faisant une survireuse noire.





à cames central, toujours refroidi par air et comptant 163 ch dans sa première mouture, puis 183 ch dans l'évolution qui les glissent en position centrale dans une monoplace, la T607.2. Officiellement, il ne s'agit que de tests destinés à tracer la voie d'une nouvelle génération de mécaniques pour les camions fabriqués à Kopřivnice. Officieusement, on veut encore croire qu'il est possible de redonner à Tatra une activité automobile alors même que les planificateurs en ont décidé autrement, faisant de Skoda le seul et unique producteur de voitures particulières. L'idée défendue par le constructeur est alors pleine de malice. Il sait combien les apparences du régime sont sensibles aux grosses autos, à ces limousines capables de vous transporter rapidement d'un bout à l'autre du pays pour parader et en mettre plein les yeux aux populations, mais également à leurs homologues soviétiques Hongrois ou Bulgares. Il sait également que seul ce type de véhicules est susceptible de tramer des devises, car il s'exportera plus facilement qu'une vulgaire et massive Skoda 1200. Pour en convaincre les autorités, Mackieře fait réaliser une version dégonflée à 95 ch du V-8 (type F) qui sera installée dans une douzaine de T87, reconnaissables à leur capot AR équipé d'une lunette en deux parties en lieu et place des persiennes. Ces versions sont offertes à quelques personnalités bien en vue, et petit à petit, le concept gagne du terrain. Il faudra cependant quatre ans d'efforts aux dirigeants de Tatra pour faire inscrire au plan quinquennal la création d'une nouvelle voiture particulière, le feu vert n'étant donné que le 29 janvier 1954.

Dès lors, tout va aller très vite. Le prototype de la T603 roule en septembre 1955, la présentation officielle a lieu à l'occasion de la foire de Brno en septembre de l'année suivante et le montage démarre au printemps 1957 non pas à Kopřivnice, mais à Příbor, dans une usine de textile rapidement reconvertie pour l'assembler. Trois ans seulement pour un nouveau modèle ? Le timing sera né trompe personne. Tout a été soigneusement planifié par le bureau d'études depuis 1950 et le premier essai au banc du V-8 immédiat. Techniquement, la voiture est fille de Ledvinka, c'est indéniable. Elle en reprend les grands principes : moteur retrofuté par air positionné en porte-à-faux AR, carrosserie autoportante fixée sur un plancher plat, suspensions à quatre roues indépendantes et freins à tambours à double circuit croisé.

La boîte est à quatre rapports, le montage de sa commande au volant imposant cependant une grille inverse dont le maniement savère aussi complexe que celui d'une Dyna Junior ou d'un coach DB HBR-5, pour les mêmes raisons, le levier

à camées central, toujours refroidi par air et comptant 163 ch dans sa première mouture, puis 183 ch dans l'évolution qui les glissent en position centrale dans une monoplace, la T607.2. Officiellement, il ne s'agit que de tests destinés à tracer la voie d'une nouvelle génération de mécaniques pour les camions fabriqués à Kopřivnice. Officieusement, on veut encore croire qu'il est possible de redonner à Tatra une activité automobile alors même que les planificateurs en ont décidé autrement, faisant de Skoda le seul et unique producteur de voitures particulières. L'idée défendue par le constructeur est alors pleine de malice. Il sait combien les apparences du régime sont sensibles aux grosses autos, à ces limousines capables de vous transporter rapidement d'un bout à l'autre du pays pour parader et en mettre plein les yeux aux populations, mais également à leurs homologues soviétiques Hongrois ou Bulgares. Il sait également que seul ce type de véhicules est susceptible de tramer des devises, car il s'exportera plus facilement qu'une vulgaire et massive Skoda 1200. Pour en convaincre les autorités, Mackieře fait réaliser une version dégonflée à 95 ch du V-8 (type F) qui sera installée dans une douzaine de T87, reconnaissables à leur capot AR équipé d'une lunette en deux parties en lieu et place des persiennes. Ces versions sont offertes à quelques personnalités bien en vue, et petit à petit, le concept gagne du terrain. Il faudra cependant quatre ans d'efforts aux dirigeants de Tatra pour faire inscrire au plan quinquennal la création d'une nouvelle voiture particulière, le feu vert n'étant donné que le 29 janvier 1954.

Dès lors, tout va aller très vite. Le prototype de la T603 roule en septembre 1955, la présentation officielle a lieu à l'occasion de la foire de Brno en septembre de l'année suivante et le montage démarre au printemps 1957 non pas à Kopřivnice, mais à Příbor, dans une usine de textile rapidement reconvertie pour l'assembler. Trois ans seulement pour un nouveau modèle ? Le timing sera né trompe personne. Tout a été soigneusement planifié par le bureau d'études depuis 1950 et le premier essai au banc du V-8 immédiat. Techniquement, la voiture est fille de Ledvinka, c'est indéniable. Elle en reprend les grands principes : moteur retrofuté par air positionné en porte-à-faux AR, carrosserie autoportante fixée sur un plancher plat, suspensions à quatre roues indépendantes et freins à tambours à double circuit croisé.

La boîte est à quatre rapports, le montage de sa commande au volant imposant cependant une grille inverse dont le maniement savère aussi complexe que celui d'une Dyna Junior ou d'un coach DB HBR-5, pour les mêmes raisons, le levier

plus grande nervosité). En 1962, la foire de Brno marque le lancement de la deuxième série, baptisée 2-603, immédiatement reconnaissable à ses deux doubles optiques, ses déflecteurs aux portes AV, ses feux AR plus imposants et son tableau de bord simplifié. L'année suivante, le V-8 gagne quelques chevaux (type H, 105 ch), la dernière grosse modification de style ayant lieu pour le millésime 1968 avec la séparation plus évidente des deux doubles optiques, dans une disposition que l'on qualifiera de plus classique. Elle est associée à des pare-chocs davantage anguleux aux bananes rectangulaires et non plus en obus, à de nouveaux enjoliveurs de roues, à un pare-brise agrandi et à la disparition de la prise d'air de capot AV. On notera cependant l'arrivée de freins à disques en septembre 1968 et de l'allumage électronique en 1973, mais la messé est dite pour cette voiture si esthétiquement dérangeante. Faut-il d'ailleurs s'étonner que celle qui lui succède, l'anguleuse T613, ait été dessinée par Vignale et que ses formes en soient plus consensuelles, même si techniquement, elle reprend l'essentiel des acquis de la T603 ?

C'est pourtant sa différence qui en fait tout le sel. « Lorsque j'étais un adolescent, explique Nando Pirovano, le propriétaire de la 2-603 qui illustre nos pages, j'habitais à Milan, tout près du consulat tchèque, avenue de Buenos Aires. L'auto du consul était alors une Tatra T603, et en la voyant passer quasiment tous les jours, je ne pouvais m'empêcher de la trouver épataante, tant elle ne ressemblait à aucune autre. On la reconnaissait au premier regard, à son bruit, à sa façon de glisser dans le circulation... » Il ne doute pas que sa vocation soit née là, sur le trottoir qui faisait face à l'entrée du consulat alors qu'il attendait que sorte la T603. Les hasards du destin lui ont même fait un clin d'œil puisqu'il est devenu concessionnaire Skoda en 1969, avant qu'il ne se lie au groupe Fiat après la chute du mur de Berlin qui a poussé le constructeur tchèque dans les bras de Volkswagen. « En fait, je n'ai jamais perdu le contact, car jusqu'au milieu des années 90, des marchands de voitures pragois faisaient le tour des anciens agents Skoda pour rapatrier des véhicules que seuls leurs compatriotes étaient encore à même d'apprécier. Nous en avions tous, car le rachat par VW les avaient dépréciées et personne n'en voulait en occasion. Le seul moyen de nous en débarrasser, c'était donc de les envoyer en Tchécoslovaquie, Unjour, pour rigoler, j'ai lancé un défi à l'un

Visuellement, la 603 est étrange, mais passée la surprise, on note un Cx incroyable

ayant été implanté sous la planche de bord dans le premier cas et sur le dessus de boîte dans le second sans que le couvercle des commandes de fourches ait été modifié. C'est esthétiquement qu'elle se distingue le plus de la production de l'époque, constituant un choc visuel qui fut aussi important que celui procuré par la DS, mais dans un autre registre. Très arrondie, étirée par l'abaissement du pavillon, dotée d'une gigantesque surface lumineuse (six glaces latérales, grande lunette AR quasi panoramique en deux parties, fins montants de pare-brise), dépourvue d'une calandre classique remplacée par trois phares centraux sous glace, munie d'amortisseurs diajetons et de pinces d'air frais sur les ailes AR et d'étranges embouts latéraux sur les ailes AV, elle annonce un coefficient de traînée aérodynamique de 0,36. Meilleur que celui de la DS (0,38). C'est plus une voiture d'ingénieur que de styliste », ironise un essayeur, peu au fait de l'histoire automobile, car avec un peu de jugeote et de culture, il aurait dû faire le rapprochement avec les recherches de Louis Bionier sur la Dynavia qui ont abouti à la création de la Dyna Z, aussi ronde que douée pour pénétrer dans l'air. Ou avec celles menées par le Suédois Saab en collaboration avec le Swedish Royal Institute of Technology sur la Ursaa, qui ont permis la création de la 92, également rondouillarde et dont le pavillon comble quelques similitudes avec la T603.

On ne peut alors imaginer véhicule plus décalé dans un bloc de l'Est qui hésite entre le deux-temps hérité de DKW et la copie quasi conforme des américaines que sont les ZIL et autres Volga, GAZ ou Moskvitch. Une automobile iconoclaste ne ressemble à aucune autre, mais qui est capable démembrer six personnes à 160 km/h. C'est bien la toute l'intégrité qu'elle représente pour les dignitaires du régime et pour la police qui vont pouvoir bénéficier d'un engin à la fois confortable et rapide, et surtout réservé à leur usage personnel, les attributions en étant contrôlées. Durant près de 20 années, la T603 sera même l'auto régionale du bloc de l'Est, à la fois aimée et haïe, son image étant trop souvent accolée à la répression.

Son évolution est aussi discrète que sa production apparaît faible au regard de nos canons occidentaux (20 422 exemplaires jusqu'au 25 octobre 1975) : pare-brise d'un seul tenant dès les premières semaines d'assemblage, glace de phares en trois parties et moteur G à partir de 1959 (même puissance mais cylindrée réduite à 2 472 cm³ pour une

à camées central, toujours refroidi par air et comptant 163 ch dans sa première mouture, puis 183 ch dans l'évolution qui les glissent en position centrale dans une monoplace, la T607.2. Officiellement, il ne s'agit que de tests destinés à tracer la voie d'une nouvelle génération de mécaniques pour les camions fabriqués à Kopřivnice. Officieusement, on veut encore croire qu'il est possible de redonner à Tatra une activité automobile alors même que les planificateurs en ont décidé autrement, faisant de Skoda le seul et unique producteur de voitures particulières. L'idée défendue par le constructeur est alors pleine de malice. Il sait combien les apparences du régime sont sensibles aux grosses autos, à ces limousines capables de vous transporter rapidement d'un bout à l'autre du pays pour parader et en mettre plein les yeux aux populations, mais également à leurs homologues soviétiques Hongrois ou Bulgares. Il sait également que seul ce type de véhicules est susceptible de tramer des devises, car il s'exportera plus facilement qu'une vulgaire et massive Skoda 1200. Pour en convaincre les autorités, Mackieře fait réaliser une version dégonflée à 95 ch du V-8 (type F) qui sera installée dans une douzaine de T87, reconnaissables à leur capot AR équipé d'une lunette en deux parties en lieu et place des persiennes. Ces versions sont offertes à quelques personnalités bien en vue, et petit à petit, le concept gagne du terrain. Il faudra cependant quatre ans d'efforts aux dirigeants de Tatra pour faire inscrire au plan quinquennal la création d'une nouvelle voiture particulière, le feu vert n'étant donné que le 29 janvier 1954.

Dès lors, tout va aller très vite. Le prototype de la T603 roule en septembre 1955, la présentation officielle a lieu à l'occasion de la foire de Brno en septembre de l'année suivante et le montage démarre au printemps 1957 non pas à Kopřivnice, mais à Příbor, dans une usine de textile rapidement reconvertie pour l'assembler. Trois ans seulement pour un nouveau modèle ? Le timing sera né trompe personne. Tout a été soigneusement planifié par le bureau d'études depuis 1950 et le premier essai au banc du V-8 immédiat. Techniquement, la voiture est fille de Ledvinka, c'est indéniable. Elle en reprend les grands principes : moteur retrofuté par air positionné en porte-à-faux AR, carrosserie autoportante fixée sur un plancher plat, suspensions à quatre roues indépendantes et freins à tambours à double circuit croisé.

La boîte est à quatre rapports, le montage de sa commande au volant imposant cependant une grille inverse dont le maniement savère aussi complexe que celui d'une Dyna Junior ou d'un coach DB HBR-5, pour les mêmes raisons, le levier



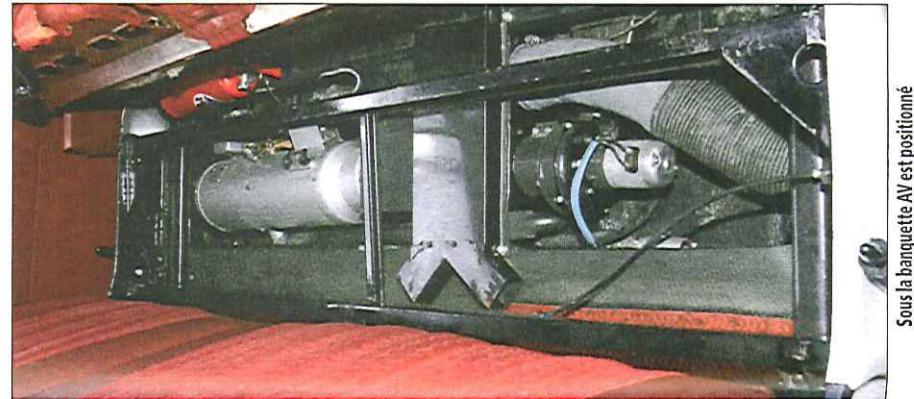
Dans cette troisième version, les optiques de phares sont regroupées deux par deux et éloignées du centre, ce qui a permis de positionner un monogramme 603 sous le blason Tatra. Sur les pare-chocs, les antibrouillards sont des accessoires montés d'origine, comme en témoignent les fixations intégrées au pare-choc.



Entre les deux portières, le montant est recouvert d'un enjoliveur gaufré et il incorpore un feu de position.



La trappe à essence s'ouvre de l'intérieur. Elle se trouve sur l'aile AV.



Sous la banquette AV est positionné l'impressionnant système de chauffage à essence dont on voit bien la pompe électrique d'alimentation et le diffuseur à trois bouches.

Passéport technique Tatra 2-603

► Moteur

8 cylindres en V ouvert à 90°, disposé longitudinalement en porte-à-faux à l'arrière. Bloc et culasses en alliage léger, chemises en fonte. Vilebrequin sur cinq paliers.Soupapes en tête, arbre à cannes au centre du V, tiges et culbuteurs

Cylindrées : 2.472 cm³

Alesage x course : 75 x 70 mm

Taux de compression : 8.2

Puissance maxi : 105 ch DIN à 4.800 tr/min

Couple maxi : 17,0 mkg DIN à 1200 tr/min

■ Alimentation

deux carburateurs double corps inversés Jikov 30 SSOP

■ Allumage : par batteries (2 x 6 V), bobine et distributeur

■ Refroidissement : à air (un ventilateur par rangée de cylindres).

► Transmission

Roues AR motrices

Embrayage : monodisque à sec, commande hydraulique

Boîte de vitesses : 4 rapports synchronisés + MAR, commande au volant

Coque autoportante en tôles d'acier ■ Suspensions AV et AR, roues indépendantes, bras longitudinaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidiévers AV ■ Freins à disques, commande hydraulique, double circuit ■ Direction :

■ Diamètre de braquage : 7 m entre murs

Jantes : en acier, 15 pouces

Pneumatiques : 6x15 (185 HR 15 91 H) ■ Dimensions : 4,995 x 1,895 x 1,530 m

Empattement : 2,750 m

Voies AV/AR : 1,480/1,400 m

Garde au sol : 0,200 m

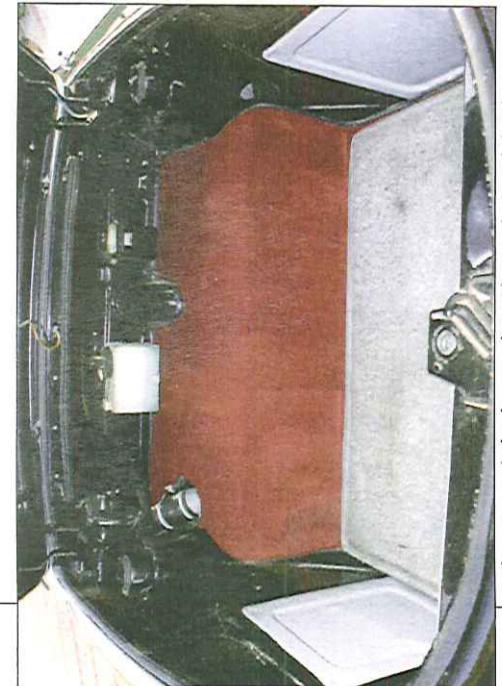
Capacité réservoir : 50 l

Poids à vide : 1.470 kg.

► Performances

Vitesse maxi : 160 km/h

Consommation : 12,5 l/100 km.



La place est comptée dans le compartiment à bagages, le réservoir de 50 l en occupant une grande partie.

des gars qui venaient de temps à autre me voir : « Si tu me ramènes une Tatra 1603, je te donne trois Skoda en échange ». Il a fait la moie me faisant comprendre que ce ne serait pas facile, mais il m'a assuré qu'il allait faire tout son possible. Les mois ont passé, sans plus de nouvelles. Deux années, en fait, avant que je ne reçoive une lettre m'informant de l'arrivée imminente d'un camion-plateau transportant une 2-603. »

Depuis, Nando s'est passionné pour l'histoire de Tatra. « Je suis allé voir le musée dès le mois d'août suivant, et son directeur, faisant preuve d'une quantité industrielle de documentations techniques en allemand, plus faciles à faire traduire que le tchèque. J'ai ensuite pris l'habitude de fréquenter les plus importantes bourses déchâges de la République tchèque, à Brno et Prague en particulier, à la recherche de pièces pour la réfection de mon auto. Une fois sa restauration achevée, fin 1995, et avec mes plaques italiennes obtenues en mars 1996, je me suis rendu à Strasbourg pour ma première réunion de l'amicale autrichienne Tatra Freunde à laquelle je m'étais inscrit. Depuis, j'ai organisé, en 2003 et cette année, leur réunion internationale en Italie. » Dire que Nando est devenu un spécialiste de la marque est un doux euphémisme. Il en connaît toutes les facettes, et son garage compte désormais une plus moderne T633,

■ Diamètre de crémallière : 1^{er}

3,5/5 - 2nd : 2,265 - 3rd : 1,450 - 4th : 0,960 - MAR : 3,428

Rapport de pont : 4,100.

► Structure

Berline 4 portes, 6 places. Coque autoportante en tôles d'acier ■ Suspensions AV et AR, roues indépendantes, bras longitudinaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidiévers AV ■ Freins à disques, commande hydraulique, double circuit ■ Direction :

■ Diamètre de braquage : 7 m entre murs

Jantes : en acier, 15 pouces

Pneumatiques : 6x15 (185 HR 15 91 H) ■ Dimensions : 4,995 x 1,895 x 1,530 m

Empattement : 2,750 m

Voies AV/AR : 1,480/1,400 m

Garde au sol : 0,200 m

Capacité réservoir : 50 l

Poids à vide : 1.470 kg.

► Performances

Vitesse maxi : 160 km/h

Consommation : 12,5 l/100 km.



Sur les ailes AR, deux grosses pinces d'arri ère, surjoints de chrome, participent activement au refroidissement du moteur.



Les vitres de custode peuvent s'entrouvrir pour améliorer la circulation de l'air dans l'habitacle.

devaient pas partager les ingénieurs qui, sur la 613, ont monté deux de ces chauffages !

Les incongruités ne manquent d'ailleurs pas dans cette survie d'une autre époque, comme l'impossibilité d'orienter les pare-soleil (à croire qu'ils sont là pour le décomum), la présence de vide-poches aériennes dans le bas des portières, façon dossier à soufflet, les crochets portemanteaux escanotaillés ou la tirette d'ouverture du bouchon de essence solidaire de sa trappe. Tout aussi étonnant, le volume du coffre qu'il faut partager avec la colonne de direction, le réservoir d'essence, les bouchons de vase/glace et de liquides de frein et démbrayage, sans oublier la prise d'air pour la ventilation de l'habitacle. L'espace, organisé sur deux niveaux, est de plus tributaire des batteries (2 x 6 V) dissimulées derrière deux trappe grises latérales (Nando a préféré adopter un modèle de 12 V pour plus de sérenté, car si l'une d'elles pète à tenir sa charge, la seconde ne suffisait pas à assurer seule le démarrage). Heureusement que la roue de secours a choisi de migrer dans le berceau careté situé en dessous. Autre détail curieux : la face AV folée qui accueille les phares et n'est démontable que de l'intérieur du coffre, ce qui signifie qu'en cas de rupture du câble commandant l'ouverture du capot, il ne reste pas d'autre solution que de prendre un ouvre-boîte pour y accéder. « Non, une opinion que ne

devaient pas partager les ingénieurs qui, sur la 613, ont monté deux de ces chauffages !

Les incongruités ne manquent d'ailleurs pas dans cette survie d'une autre époque, comme l'impossibilité d'orienter les pare-soleil (à croire qu'ils sont là pour le décomum), la présence de vide-poches aériennes dans le bas des portières, façon dossier à soufflet, les crochets portemanteaux escanotaillés ou la tirette d'ouverture du bouchon de essence solidaire de sa trappe. Tout aussi étonnant, le volume du coffre qu'il faut partager avec la colonne de direction, le réservoir d'essence, les bouchons de vase/glace et de liquides de frein et démbrayage, sans oublier la prise d'air pour la ventilation de l'habitacle. L'espace, organisé sur deux niveaux, est de plus tributaire des batteries (2 x 6 V) dissimulées derrière deux trappe grises latérales (Nando a préféré adopter un modèle de 12 V pour plus de sérenté, car si l'une d'elles pète à tenir sa charge, la seconde ne suffisait pas à assurer seule le démarrage). Heureusement que la roue de secours a choisi de migrer dans le berceau careté situé en dessous. Autre détail curieux : la face AV folée qui accueille les phares et n'est démontable que de l'intérieur du coffre, ce qui signifie qu'en cas de rupture du câble commandant l'ouverture du capot, il ne reste pas d'autre solution que de prendre un ouvre-boîte pour y accéder. « Non,

L'équipement offert aux passagers est royal, à l'image du chauffage à essence



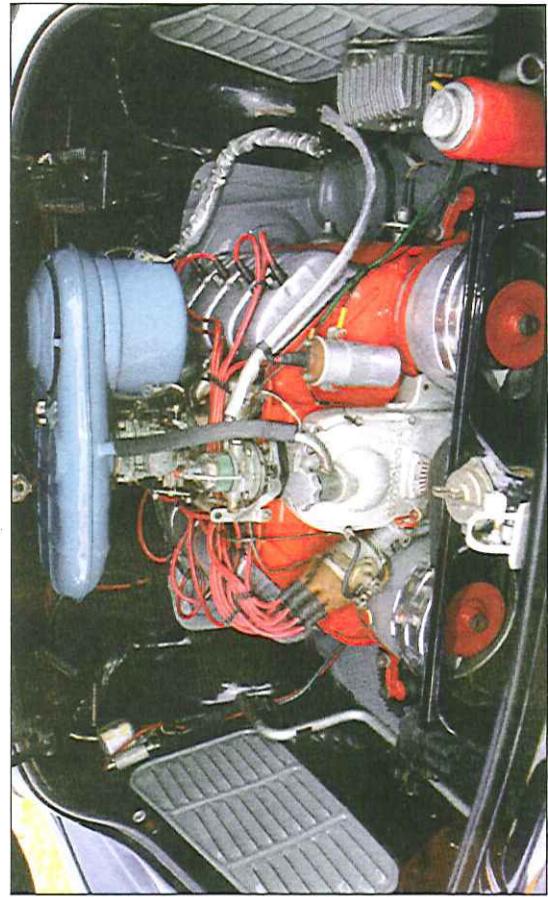
Dans les appuis un peu forts,
la voiture a tendance à
s'éraser sur ses suspensions,
et il ne faut pas hésiter à
l'enjager avec fermeté tant
le train AV se cherche.



L'alimentation
est assurée
par deux
carburateurs
double corps
Jikow.



Cl-contre,
le thermostat
qui commande
l'ouverture des
persiennes.



L'épatant V8 refroidi par air avec le carénage que l'on devine et qui guide l'air pulsé par les ventillateurs sur les cylindres.

non, sourit Nando. Tatra a prévu ce genre d'incidents, et un deuxième tirant d'urgence a été installé, indépendant du premier et également commandé de l'intérieur. » Habituellement que nous sommes aux V-8 américains cherchant dans les grosses cylindrées la puissance et le couple qui leur permettent de faire illusion, le son du tout au tchèque est étonnant, comme l'euthé, limite discret, le rehoisissement par air et ses deux ventilateurs poussant l'air sur ses cylindres adoucissant son timbre. Et cependant, il a toutes les caractéristiques que l'on est en droit d'attendre de ce type de mécaniques, à commencer par sa souplesse qui fait oublier la boîte de vitesses et cette grille si étrange qui n'est jamais réellement sur quel rapport on se trouve. Sur le fil de gaz, le V-8 répond avec une diligence qui n'a d'égale que sa douceur, à croire qu'il est accompagné d'une boîte auto. Et lorsqu'il lance la cavalerie, c'est avec une progressivité et un allant qui font tout juste remonter les décibels.

Autre bonne surprise, le freinage, assuré sur ce modèle par quatre disques d'une redoutable efficacité. Mais les bonnes notes s'arrêtent là. La direction, légère, ce qui est idéal pour les manœuvres de parking, ne s'harmonise pas avec le manque de consistance du train AV, la faute à une mauvaise répartition des masses. Il faudrait pouvoir rouler le coffre toujours plein, car les informations transmises par le contact des roues avec le revêtement sont plus qualitatrices. La tenue de route est à l'image de ce flou artistique, et cette fois, c'est le montage à porte-à-faux AR associé au surpoids de la mécanique qui pousse à la dérobade du train AR, lequel a une fâcheuse tendance à déraper en courbe pour tenir de passer devant. Heureusement, c'est une berline sage qui téléphone ses réactions et prévient, plutôt deux fois qu'une, qu'il faut lever le pied pour combattre ce survirage naturel. Ajoutez à cela une suspension distraintement moelleuse, une tendance certaine à se coucher pour un rien et vous comprendrez qu'il faille une attention de tous les instants lorsque se présente une route sinuose. « Mais si tu roules tranquillement, il ne peut rien t'arriver. N'oublie pas qu'à la base, c'est une voiture d'apparat. Elle peut aller très vite en cas de besoin, mais son allure naturelle est plutôt le cruising paisible. » ■

Le gros bémol, c'est la tenue de route, rendue aléatoire par la répartition des masses