

REDECOUVERTE

TATRA T613



L'apport d'un carrossier occidental a singulièrement modifié les lignes d'une fatra qui jouait plutôt, jusqu'à là, les rondeurs doucereuses et une originalité parfois dérangeante hors du rideau de fer. Pour autant, ce nouveau style ne renie pas l'esprit maison qui ne pouvait se complaire dans de petites autos et privilégiait le confort ainsi que les larges surfaces vitrées, pour que les apparaatchiks montant à bord puissent saluer les foules d'un petit signe de la main aussi discret que contraint...

REDECOUVERTE

TATRA T613



POUR APPARATCHIKS

Tatra T613/3

En apparence, rien n'a changé. La Tatra T613 reprend la philosophie de celles qui l'ont précédée en visant la clientèle rare, précieuse et fortunée des apparatchiks : confort optimal, ambiance limousine, gros moteur V-8 refroidi par air monté à l'AR... Pourtant, tout est différent. De la carrosserie dessinée pour la première fois en dehors de la Tchécoslovaquie aux choix techniques, subtil mélange entre modernisme et passéisme. Mais elle débarque dans une période difficile, et les années 80 vont lui être fatales, le communisme de papa devant s'effacer devant la glasnost et une ouverture à l'économie de marché à laquelle le constructeur n'est pas préparé puisqu'il ne possède même pas de réseau de distribution à l'intérieur de son propre pays.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress

Le Premier ministre tchèque veut conserver le prototype qui lui a été montré !

Il faut laisser le temps au temps. Dans la Tchécoslovaquie des années 60, jamais sans doute cet adage n'aura été autant d'actualité. Véritable laboratoire politique, le pays tout entier s'essaye au « socialisme à visage humain » avec un enthousiasme et une envie qui ne peuvent subodorer la répression brutale que sera le Printemps de Prague en 1968. Partout, on se confronte à l'art subtil de la contestation et les entreprises réclament une libéralisation de l'économie basée sur des plans quinquennaux dont les pesanteurs et les incohérences paraissent les prises de décision. Pour autant, lorsque Milan Galia, le chef du bureau technique du constructeur Tatra, s'interroge sur le véhicule appelé à remplacer la T603 née en 1955 (voir *Gazoline* 169), il est loin d'imager qu'il va lui falloir près d'une décennie pour aboutir et que ce sera la dernière de ses créations. Il connaît pourtant bien les données du problème. Depuis des années, Tatra doit son excellence au génie de Hans Ledwinka qui a été le premier à miser sur l'aérodynamisme associé au tout-à-l'arrière, le prototype 5770 de 1933 ayant par ailleurs très

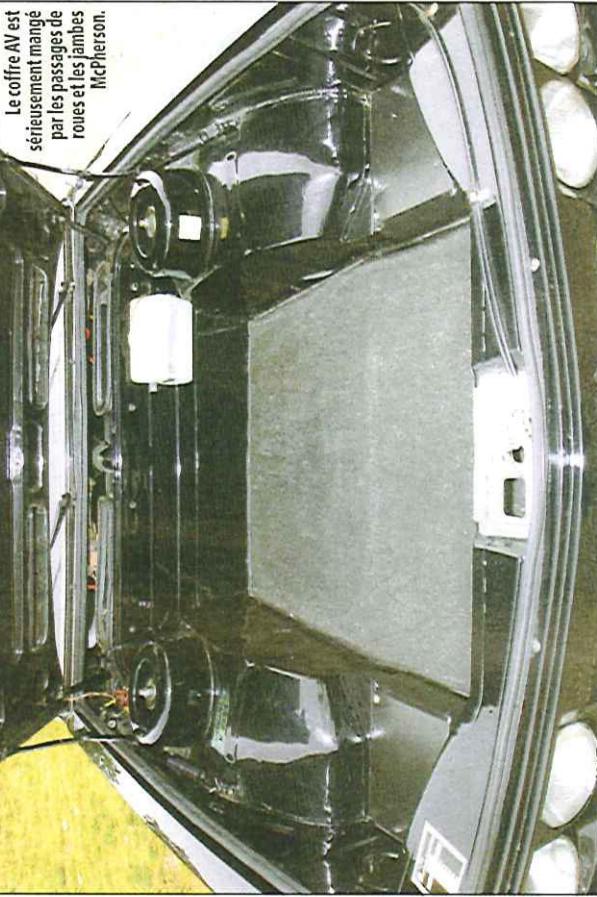
boîte automatique en option, elle était mal adaptée aux marchés d'exportation. Et il aurait fallu en moderniser la silhouette, mais cet aspect ne venait qu'*in fine*. [1]. Nous sommes alors au milieu des années 60. Le diktat soviétique n'a pas encore coupé court aux espoirs de liberté, mais le comité central des usines automobiles a supprimé les crédits de recherche. Plus d'argent, plus de nouveaux modèles. Ou alors, débrouillez-vous canardades...

Galia relève cependant le défi avec enthousiasme et il fait appel aux meilleurs ingénieurs du pays, Apetauer, Vyrobda, Kocourek, Kliment et Smrcka. Il veut tout changer. De la plate-forme, allongée de 2,75 à 2,98 m, aux suspensions, avec notamment le passage au système McPherson à l'av. Il reprend l'ensemble des études menées depuis 1962 par le bureau de style de Tatra, basé à Bratislava, dans le but de moderniser la ligne de la 603. Trois propositions prennent forme entre 1964 et 1966. Une T603A tricorps à la prova largèvement dérivée de la Chevrolet Corvair et qui conserve la lunette AR en deux parties [2], une T603X-2 à la lunette AR inversée style Anglia, puis une bicorps T603X-5 évoquant les lignes de la future NSU Ro80. Mais aucune ne le satisfait vraiment, pas plus qu'elles ne convainquent l'état-major de Tatra. Que faire ?

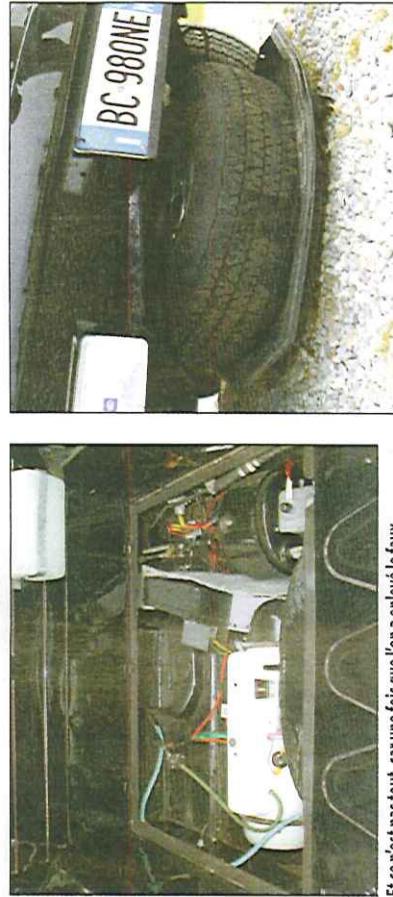
Aller voir à l'étranger ? Pourquoi pas ? L'heure est à l'ouverture, et en janvier 1968, après avoir écarté Michelotti et Bertone, le constructeur tchèque passe commande à Vignale, le joyau soviétique venu mettre sous l'éteignoir tout espoir de libéralisation. Et il est quasi miraculeux que Tatra puisse être autorisée à poursuivre sa collaboration avec Vignale, celui-ci ayant son premier prototype seulement en avril 1969, le deuxième et le troisième arrivant en juillet [3]. A tous les stades évidemment, le pouvoir en place est consulté pour savoir si l'on peut ou non continuer et Galia conte une anecdote amusante sur ses rapports avec les hommes d'Etat : le Premier ministre en personne, Lubomir Strougal, s'intéressait de très près à celle qui devait devenir sa voiture de fonction. Demandant à essayer un prototype envoyé par Vignale, il le reçoit et en tombe tellement amoureux qu'il informe la direction de Tatra de son intention de le garder. Galia n'hésite

La T603 n'était pas exempt de défauts. Plutôt que de les corriger, on prépare sa remplaçante

nettement inspiré la future Occinelle. Petit à petit, les ministères sont devenus les clients privilégiés de la marque, vitrine technologique du pays s'exportant sous toutes les latitudes, rapportant des devises à une économie qui en a bien besoin. Mais si les T87 (1945-1950), T57B (1946-1948), T600 ou Tatrajan (1947-1952) visaient un public plus large que le simple appareil d'Etat, la T603 est plus exclusive et ne peut guère prétendre qu'à investir les administrations. Le plan quinquennal ne dit d'ailleurs pas autre chose : il préfère voir Tatra se consacrer davantage à la production des camions, dans laquelle la firme excelle tout autant. Est-ce pour cette raison que les soucis récurrents de la T603 ne seront pas réglés ? Sûrement en partie, car ils étaient clairement identifiés. Dans ses Mémoires, Galia raconte que « le cahier des charges de sa remplaçante en mettait neuf en évidence : elle pouvait prendre feu en cas de choc, son réservoir étant positionné à l'av. ; elle souffrait d'un terrible survirage ; la longévité de sa mécanique était sujette à caution ; son habitacle n'était pas correctement climatisé ; elle était peu manœuvrable ; ses freins étaient peu fiables sur de longues distances ; parce qu'elle ne disposait pas d'une



Le coffre AV est sérieusement mangé par les passagers de roues et les jambes Michelson.



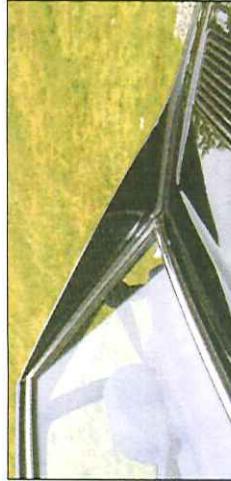
Non, non, vous ne rêvez pas, à l'étage en dessous, on a en prime la roue de secours dans son panier.



Double enjoliveur de jante, un central avec le logo de l'âbra et un cerclage total avec ajours.



Les rétroviseurs extérieurs sont empruntés à la maison Mercedes.



On remarque l'étonnant dessin de la custode formant un creux, signe esthétique que reprennent Jaguar peu après.

Il est important de prévenir qu'une portière est ouverte. Surtout lorsque vous devez attendre que l'appareil que vous transportez veuille bien se décider à grimper à bord. Chaque portière est donc dotée d'un feu à allumage automatique.

[1] Le premier chapitre des Mémoires de l'ingénieur Galia a été publié dans le n° 50 du bulletin de club *Famail Tatra Register UK*, en avril 2011.

[2] Pour éviter les fuites au-delà du rideau de fer, ce prototype a été vendu à un salarié de l'usine qui l'a utilisé jusqu'en 1979.

[3] L'un d'eux est un couple qui l'a acheté à la suite commerciale. Gravement accidenté, il a été reconstruit bien des années plus tard.

REDECOUVERTE

TATRA T613

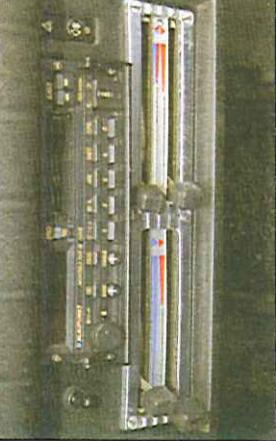


De l'ancienne T603, la nouvelle Tatra ne retient que le principe des doubles phares. Mais ils sont ici repoussés sur les côtés et on ne cherche plus à créer une fausse calandre par un quelconque entourage.

REDECOUVERTE

TATRA T613

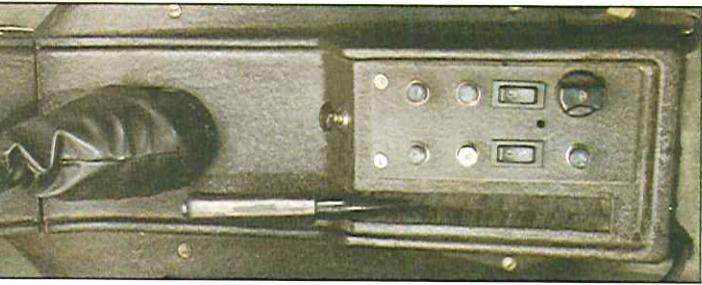
Celle qui est devenue la dernière des Tatra a été dessinée par l'italien Vignale. On reconnaît son style dans le traitement de la partie AR et dans l'allongement artificiel de la custode.



Au-dessus de la commande de chauffage, l'autoradio à cassettes est déjà sophistiqué avec son système RDS.



L'instrumentation est hétéroclite, empruntée à plusieurs équipementiers hongrois ou tchèques.



Les commandes incluses dans le pack électrique sont regroupées sur une console montée entre les deux sièges.

"Rouler en Tatra pour les montrer"

Nando Pirovano et sa Tatra 613/3 1988

Né dans la mécanique – son père, chauffeur, lui a transmis sa passion – Nando Pirovano garagiste aîné de 61 ans habitant dans la région milanaise est avant tout un passionné de Tatra. Vous avez déjà pu admirer sa 1603/2 de 1973 (Gazoline 169) et il possède deux autres modèles plus

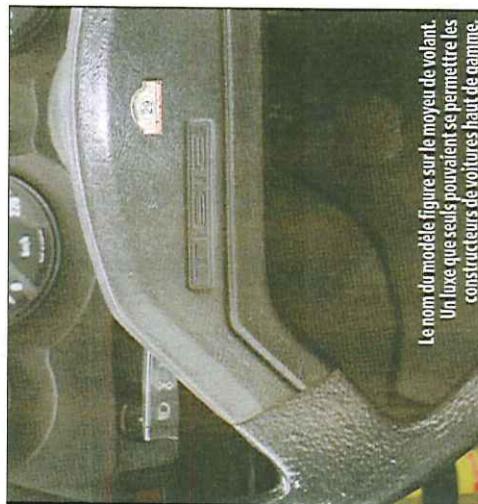
emblématiques, une 187 à l'arrière fusée surmonté d'un aileron et une 147 planlan, la dernière arrivée dans sa collection : « Ce modèle de 1949 appartient à l'ancien président et fondateur de l'amicale Tatra-Freunde Internationale autrichienne qui m'a initié à cette marque. » ■

Nando n'est pas du genre à garder ses anciennes au garage, encore moins à les cacher. « Et le plus souvent, c'est pour me rendre à des réunions internationales, loin de mes bases, parce qu'il est plutôt difficile de croiser d'autres amateurs de tatra en Italie. » Voilà pourquoi, sur le carnet de bord de sa 1603/3, on peut voir qu'elle est allée à Rotterdam aux Pays-Bas, en Suisse et – bien entendu – à Vöpprinz, dans la République tchèque, au musée du constructeur disparu. Au total, plus de 15 000 km. Sans compter ceux que Nando, toujours accompagné par son épouse Mirella, effectue à bord des autres véhicules de sa collection... ■





La poignée de maintien a été vue bien plus longue que nécessaire, c'est le moins que l'on puisse dire...



Le nom du modèle figure sur le moyeu de volant. Un luxe que seuls pouvaient se permettre les constructeurs de voitures haut de gamme.



pas. Il se rend à Prague, obtient une audience et explique gentiment mais fermement qu'il doit « poursuivre les essais... pour votre sécurité Monsieur ». Il précise qu'il repartira avec même si, dit-il, « je dois passer le reste de mes jours en prison ». Une boutade faisant capituler le politique qui devra du coup attendre longtemps son exemplaire !

Le style de la T613 se démarque nettement de celui de la T603/2 avec ses arêtes vives, sa custode plus inclinée créant une sorte de creux que l'on retrouvera sur la bien plus élégante Jaguар XJS en septembre 1975. A l'AV, pas de fause calandre pour feindre la présence d'un moteur, mais une face entièrement folée avec deux phares déportés sur les côtés. Le pavillon surelevé nuit un peu à l'élançement des lignes, néanmoins l'ensemble dégage une élégance de bon aloi comme on aurait dit à l'époque. Les portes AR tombent à la verticale sur le bas de caisse sans la moindre interférence avec les passagers de roue, ce qui contribue à une accessibilité exceptionnelle. Fidèles au tout-à-l'arrière, les ingénieurs de Tatra reconduisent des idées exploitées depuis les années 30, mais en implantant différemment le V-8 qui a finalement été préféré à un 6 cylindres en ligne. Le bloc est ainsi avancé pour s'installer à cheval sur l'essieu AR, avec boîte orientée vers l'habitacle, différentiel placé sous le bloc entre le deuxième et le troisième cylindre de chaque rangée, réduction finale sous le vilebrequin, radiateur d'huile central... L'architecture entière du moteur a été repensée. Adieu l'arbre à cames au centre du V qui mouvait les soupapes de la T603 par le biais de tiges et de cultivateurs. Cette fois, deux arbres à cames par rangée de cylindres gèrent la distribution. Dans le même temps, la cylindrée est passée de 2,472 cm³ à 3,495 cm³ pour une puissance grimpeant de 105 à 165 ch. Tout est donc nouveau hormis l'angle d'ouverture des cylindres et le refroidissement par air force.

Parallèlement, Tatra voit double : deux réservoirs d'essence de 36 l chacun situés sous la banquette AR, deux batteries de 6 V, deux culasses, deux circuits de freinage, deux carburateurs double corps et même deux chauffages d'appoint fonctionnant à l'essence, un dans le coffre à bagages AV, l'autre dans la console centrale. Ça a du bon de laisser du temps au temps, mais il va falloir se montrer encore patient, car si la T613 est prête à entrer en production dès le début de 1973, seules quelques dizaines d'exemplaires sont assemblées aux côtés de la T603/2. En effet, l'autorisation de la lances sur le marché tarde. Ce qui n'a rien d'étonnant car l'auto doit remplacer les vieillissantes T603 et que les ministères n'ont pas encore budgétisé la dépense. Destinée quasi exclusivement aux membres du parti communiste, aux administrations et aux ambassades à l'étranger, la T613 ne pourra jamais atteindre des volumes de vente importants, car une fois le parc de T603 renouvelé, les commandes vont se raréfier [4]. Et ce malgré la création de modèles adaptés à des demandes plus spécifiques, à l'image de la version rallongée S apparue en novembre 1979 (+ 16 cm d'empattement pour 5,185 m de longueur), première à intégrer la direction assistée. Les évolutions sont forcément peu nombreuses. En 1980, le passage de 165 à 168 ch et la modification du rapport de pont donnent le jour à la T613/2. Il faut attendre 1984 pour un restyling qui touche la face AV, les optiques AR et voilà les

déflecteurs de portes disparaitre, pare-chocs et baguettes latérales étant désormais en plastique. Bizarrement, elle conserve la dénomination T613/2 alors qu'en 1985, celle qui prend l'appellation T613/3 n'intègre que de margines changements, le montage de réflecteurs de clignotants sur les ailes AV et une direction optimisée [5]. La chute du mur de Berlin et la Révolution de velours qui ont précipité la déchéance du régime communiste laissent Tatra dans une situation inhabituelle puisqu'il lui faut se créer une place sur un libre marché qu'il n'a plus guère affronté que dans le domaine du poids lourd. Avec un unique produit dont la conception ne remonte pas aux calendes grecques, mais pas loin. Et sans le moindre réseau commercial dans son propre pays. La firme bataille ferme, présentant, dans les Salons internationaux, une variante T613/4 dotée d'un pot catalytique et d'un intérieur au standing élevé en 1991, une T613/4 Electronic avec ordinateur de bord et moteur de 200 ch en 1993, ainsi qu'une T613/4 Mi Long (rebaptisée

[4] À partir de 1978, la production passe sous la barre des mille unités, se stabilise sur 200 environ au milieu des années 80 et offre une légère embellie (entre 400 et 600) dans la deuxième moitié de la décennie, sans doute pour compléter la relève des dernières T603 encore au service de l'Etat. D'après Andy Thompson, le point auquel ces sages évolutions, à l'image des cinq exemplaires du landaulet T613K de 1984, au coup par coup, à l'instar de l'unique T613/1 (1980), des ambulances T624 (1984) et T613/2P (surélévée et fabriquée à 23 unités entre 1990 et 1995) et de la berline spéciale T613R pour les services aéroportuaires.

[5] Outre ces sages évolutions, quelques versions spéciales seront produites au coup par coup, à l'image des cinq exemplaires du landaulet T613K de 1984, du coup car T625 à moteur 3,7 et 174 ch (1980), des ambulances T624 (1984) et T613/2P (surélévée et fabriquée à 23 unités entre 1990 et 1995) et de la berline à l'aube des années 70, ça pouvait passer pour une ambiance futuriste, mais simili sont omniprésents et très typés. A la fin des années 70, ça pouvait passer pour une ambiance futuriste, mais à l'aube des années 80, c'était déjà trop date pour séduire. Notez les dimensions des pare-soleil. Gigantesques,

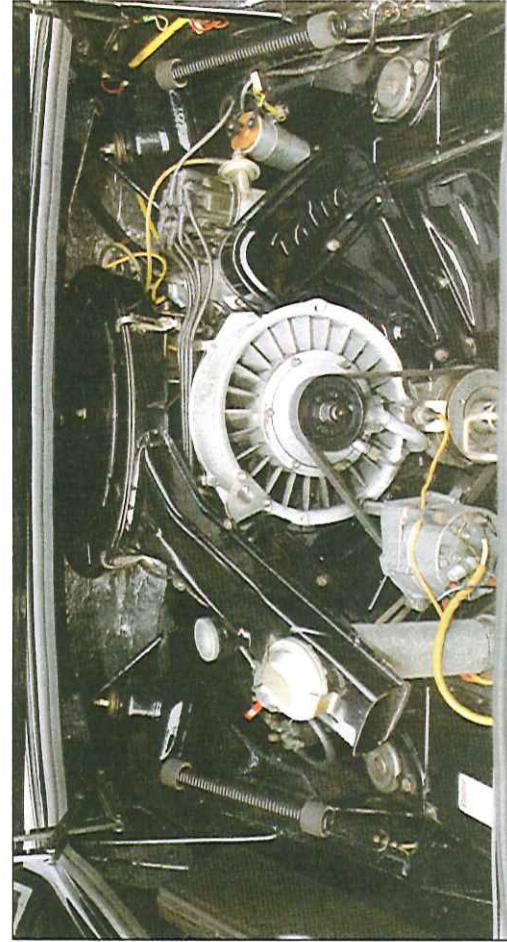


La T613 est principalement une auto de parade, idéale pour cruiser à 2.000 tr/min

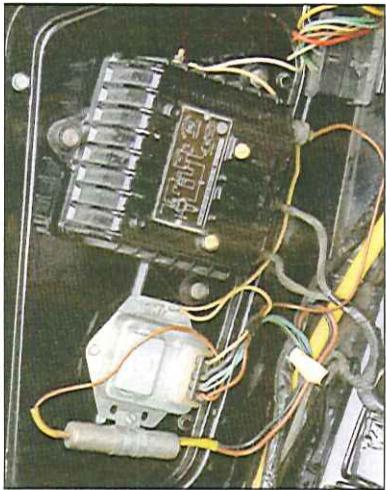
par la suite T613/5 [6]) munie d'une boîte cinq vitesses, reconnaissable à la platine en alu qui relie entre eux les phares et à sa suspension AV abaissée de 15 mm.

Mais la mésse semble dite, malgré l'arrivée de Chrysler dans le capital en 1992 à hauteur de 15 %. La présentation en 1995 d'une T700, une T613 restylée par l'Anglais Geoff Ward, n'enraye pas le déclin : 48 exemplaires seulement seront assemblés cette année-là, pour 69 en 1997 et 12 en 1998. Pas étonnant que le nouveau repreneur, l'Américain ASC, décide d'arrêter l'hémorragie en 1999 en ne se concentrant plus que sur la production de poids lourds et en mettant un terme à la fabrication des automobiles Tatra. Et pourtant, le constructeur, contrairement à l'habitant par exemple, a su se laisser du temps pour rebondir. Mais parfois, ça ne suffit pas... Nando Pirovano, le propriétaire de la T613/3 de 1988 qui illustre ces pages, a lui aussi dû se montrer patient.

« Lors d'une de mes nombreuses visites au musée de la marque à Kopřivnice, raconte-t-il, je suis littéralement tombé en admiration devant le 8 cylindres en V de cette T613. J'ai fini par demander à un ami tchèque, celui-là même qui m'avait aidé à acquérir ma T603, de m'en trouver un. Il a été plus que dubitatif, mais il a suffi à ce qu'il suffit pas... »



N'espérez pas découvrir les mystères de la mécanique Tatra rien qu'en soulevant le capot. Le V-8 est dissimulé derrière la turbine et surmonté par l'énorme galette de filtre d'air.



L'allumage est transistorisé.



[6] La toute dernière T613/5 est la Président (en hommage à l'ancêtre de toutes les Tatra, la Président de 1959) réalisée par le designer Václav Kral, également auteur d'un étonnant coupé, la MTX4, mue par un moteur V-8 Tatra porté à 4,9 l et 295 ch.

à l'image de l'écusson Vignale pour rendre hommage au carrossier italien, du badge V-8 sur le capot ou du pare-chocs AR de la quatrième génération, moins fuyant qu'à l'AV. « Je devais le changer parce qu'un propriétaire précédent l'avait coupé pour permettre la pose d'un crochet d'attelage, afin de tracter une caravanne. » Autre composition, le pack leve-vitre électrique arrivé bien plus tard et l'encadrement de plaque de police, un accessoire d'époque. Nando me montre par ailleurs quelques éléments empruntés par Tatra à la grande série, histoire d'aminoir les coûts de production. Les optiques AR ressemblent ainsi à ceux montés sur les Mercedes contemporaines tout comme les rétroviseurs extérieurs qui ont encore l'étoile de Stuttgart sur leur belle coque chromée. Le tableau de bord reçoit un tachymètre Ganz, fabriqué en Hongrie sous licence VDO, une jauge à essence et un manomètre de pression d'huile du Tchèque PRL... « Ce n'est qu'une suite assez logique de ce qu'avait fait Vignale sur le prototype sur lequel on avait les feux AR d'une Fiat 124 Special, le commode d'une Simca 1300 et des boutons-poussoirs d'Alfa Romeo... »

On dit généralement que par rapport à la T603, la T613 a un comportement routier meilleur, grâce essentiellement à l'implantation de son moteur améliorant la répartition des masses tout en abaissant sensiblement le centre de gravité. « Même si des idées reçues me lancent Nando en faisant la moue, il est vrai qu'il y a du mieux. Néanmoins, elle reste très sensible au vent latéral, sa direction, lourde en manœuvre, s'assoupit à mesure que tu accélères. Mais trop car entre 120 et 150 km/h, tu as la désagréable impression que le train AV se met à flotter. Par contre, si tu as le courage d'aller au-delà, ce qui n'est déjà armé sur les autoroutes allemandes, et que tu flirtes avec les 200 km/h, tout rentre dans l'ordre. »

Rapide, moyennement équilibrée, gourmande en carburant malgré un réglage spécifique des carburateurs sur cette troisième série, la T613 est une voiture tout en contradictions. Son terrain d'élection est à l'évidence la parade à allure plus que raisonnable. Le ronronnement de son V-8, souligné par la turbine de refroidissement, est une véritable invitation au voyage décontracté. Le moteur tourne péniblement à 2.000 tr/mn lorsqu'il atteint les 120 km/h, et il répond de manière très volontaire à la moindre sollicitation de la pédale d'accéléra-

Nando cherchait un moteur de T613. Juste parce qu'il le trouvait beau. Il a gagné une voiture !

m'expliquant qu'il lui serait plus facile de dénicher une voiture complète qu'une mécanique esquillée. Cette perspective ne me dérangeant pas, je lui ai donné mon accord. Mais pendant des mois, pas de nouvelles. Croire qu'il m'avait oublié. Pas du tout. Il a débarqué chez moi un jour avec une T613 en très bel état. « Voilà mon vieux. Mais ça m'étonnerait fort que tu aies le courage de l'envoyer à la casse pour récupérer simplement son moteur ! Il avait raison... » De fait, Nando a entrepris de remettre en état une auto qui avait appartenu au ministère de la Défense tchécoslovaque avant de passer entre les mains de deux particuliers, une fois le rideau de fer tombé. « Elle affichait 185.000 km et sa mécanique ronronnait comme un gros matou. Mais parce que je voulais me confronter à ce moteur qui m'envoyait littéralement, je n'ai pu m'empêcher de le déposer pour voir ce qu'il avait dans le ventre. Pour le reste, je n'ai eu qu'à procéder à un petit déboulage de la carrosserie, à l'application d'une peinture et au remplacement des pneus Barum d'origine, secs, au profit de Hero HRS 58 un peu plus souples mais bien adaptés au caractère de cette grande routière. » Au passage, Nando s'est autorisé quelques petites entorses à l'origine,

