

**TATRA :
PETIT CONSTRUCTEUR ET GRANDE HISTOIRE**

Lorsque l'on pense automobile à **moteur arrière refroidit par air**, on pense immédiatement Volkswagen ou Porsche. Pourtant la marque précurseur de ce savoir-faire n'était pas allemande mais **tchécoslovaque** ! Audace, originalité, savoir-faire, élitisme, voici ce qui résume l'esprit de **Tatra** qui, malgré les bouleversements de deux guerres mondiales et des changements politiques radicaux, s'est toujours démarquée par la **recherche de l'aérodynamique** et d'une **technique avant-garde**. **Hans Ledvinka** fut l'ingénieur qui marqua l'histoire de Tatra par ses solutions techniques révolutionnaires comme le châssis à tube central, les roues indépendantes, les moteurs à refroidissement par air et les carrosseries aérodynamiques.

Chez Tatra on cultive une grande originalité fonctionnelle qui est exempte de fantaisie : « **Rien n'est gratuit, seule la fonction crée la forme** ».

**TATRA "77" LA VOITURE ÉLÉGANTE**

Tatra 77 - 1934

En 1897, la marque **Nesselsdorf** (qui deviendra Tatra en 1920) présente sa première voiture, la **Präsident**, suivie par la **Météor** qui **atteint en 1899 la vitesse de 82 km/h**, extraordinaire pour l'époque. Rapidement la production automobile fut reconnue pour la qualité de construction et la fiabilité de ses modèles.

En 1933 la **V570** est créée : il s'agit d'une petite voiture aérodynamique, à moteur arrière à refroidissement par air, une véritable révolution. Le but était de développer une voiture populaire bon marché. Toutefois, les dirigeants de Tatra décidèrent que la conception très moderne de la V570 allait servir à concevoir la **Tatra 77**, la première grande limousine aérodynamique au monde à être **produite en série**, en 1934.

La conception de la V570 et de la Tatra 77 inspira fortement Ferdinand Porsche qui produira plus tard la Coccinelle et certaines Porsche de l'après-guerre.

En 1948, la production de Tatra fut très diminuée par les directives d'un nouveau régime politique très influencé par l'URSS. Le département automobile fut réduit à fournir des limousines au parti communiste mais la production de camion continua à se développer. Grâce à leur robustesse légendaire, leur transmission 4,6 ou 8 roues motrices et leur capacité à se déplacer sur des terrains très accidentés, les camions Tatra participèrent au succès de la marque avec **6 victoires au Paris Dakar** dans la catégorie camion avec le pilote Karel LOPRAIS.

L'histoire automobile de Tatra s'achève en 1999 avec la production de la très exotique et très rare **Tatra 700** construite à **65 exemplaires**. Depuis, Tatra continue d'exister en produisant **exclusivement des camions**.



Tatra 700

Camion Tatra lors du Paris-Dakar

Pour sa **45ème édition** Rétromobile présente cette grande aventure technique en partenariat avec le **Musée Tatra de Koprivnice**, le **musée du Manoir de l'Automobile** situé en Bretagne, et l'**atelier Ecorra** (spécialiste tchèque de la marque Tatra).

Certaines Tatra exceptionnelles seront prêtées par des collectionneurs tchèques passionnés. Sur cet espace, le photographe **Vladimir Cettl** ouvrira les portes du sanctuaire des Tatra oubliées au travers d'une **exposition de photos inédites**.

Le **Musée de Zlin** apportera les images et les films qui retracent les grands moments de l'histoire de ce constructeur hors du commun et permettra aux visiteurs de découvrir la bouleversante aventure de deux étudiants tchèques, **Jiří Hanzelka** et **Miroslav Zikmund**, partis faire le **tour du monde** au volant d'une **Tatra 87** de 1947 à 1950.

Durant ces **4 années d'aventure**, les deux jeunes aventuriers s'engagent à prendre des films, rédiger des articles pour des journaux et des magazines et surtout tenir un journal diffusé sur les radios tchèques. Ils portent un regard curieux sur tout ce qu'ils découvrent. Ils s'appliquent à décrire comment vivent les peuples qu'ils rencontrent.

En leur absence, le régime politique tchécoslovaque change. Le 25 février 1948 le président Bènes cède le pouvoir aux communistes sous l'influence de Staline. Le nouveau gouvernement totalitaire ordonne aux deux jeunes aventuriers de revenir. Grâce à leur autonomie financière ils refusent et continuent leur odyssee, Soudain leur voyage prend sa véritable dimension : ils prennent conscience qu'ils sont l'unique fenêtre sur le monde extérieur, désormais ils sont les yeux du monde pour le peuple tchèque.

De retour en 1950, Zikmund et Hanzelka retrouvent leur pays en pleine guerre politique. Sous le contrôle sévère du nouveau régime, ils publient dans plusieurs livres le récit intégral de leur voyage et présentent leurs films. Le **succès médiatique** les protégera.

En 1960, les deux aventuriers réussissent à poursuivre leur aventure. Ils sillonnent le continent asiatique et traversent les immenses territoires de l'Union Soviétique et ses nombreuses richesses culturelles. Dès leur retour en Tchécoslovaquie en 1964, ils sont étroitement surveillés car leurs témoignages sont en contradiction avec la propagande de l'époque. En 1968, Jiri et Miroslav protestent violemment contre les 500 000 soldats du Pacte de Varsovie qui viennent d'envahir leur pays, aussitôt on leur interdit toute sortie hors des frontières, toute publication écrite et radiophonique.

Jiri Hanzelka et Miroslav Zikmund continuèrent toute leur existence à **défendre les droits à la liberté des peuples**.

Aujourd'hui c'est le **Musée de Zlin** qui est le garant de ces fantastiques aventures.



Jiri Hanzelka et Miroslav Zikmund au volant de leur Tatra 87

RÉTROMOBILE 2020

Du Mercredi 5 au Dimanche 9 Février 2020
Paris Expo Porte de Versailles - Pavillons 1, 2, 3
Mercredi et Vendredi de 10h00 à 22h00, Jeudi, Samedi et Dimanche de 10h00 à 19h00.

Entrée : 19€ en pré-vente sur le site, 23€ sur place, gratuit pour les enfants de -12 ans.

Organisateur : Comexposium (www.comexposium.com)