

# UNE SPORTIVE POPULAIRE

TEXTE : STEFAN FRITSCHI PHOTOS : SKODA

Elle était censée motoriser le peuple tchécoslovaque, mais la politique a refusé à la Skoda 440 « Spartak » une grande carrière - assez dommage, comme le montre la version rallye abritée au musée Skoda Museum.





**E**n 1955, la Skoda 440 Spartak était une voiture innovante avec un châssis et une carrosserie en acier et un design élégant et sportif. La demande est alors forte, les capacités de production sont disponibles, mais l'offre est trop faible. Depuis 1948, le communisme règne dans ce qui était alors la Tchécoslovaquie, avec tous les inconvénients de ce système et sans les bénédictions d'un Plan Marshall.

Michael Velebny, directeur du musée Skoda, résume : « Pas de pneus, pas de carburant, pas de voitures. Si vous souhaitiez quelque chose, il vous fallait des devises fortes comme le deutschemark, le franc suisse ou le dollar américain. » Le citoyen lambda, pour qui la « Volkswagen » (voiture du peuple) a été spécialement développée, ne peut voir la Skoda que dans les journaux. La première mondiale a lieu en 1955 au Salon de Bruxelles, sous le nom de « Orlik ». Les prototypes sont appelés « Spartak ». Fin 1955, il a été découvert que ce nom appartenait déjà à une marque de motos. Parallèlement, Ergo doit rétablir la tradition d'avant-guerre, qui veut que les modèles soient nommés d'après leur nombre de cylindres et leur puissance. Le nouveau venu est officiellement baptisé « Skoda 440 », mais, par désir de posséder sa propre voiture, le langage populaire, quelque peu nostalgique, gardera l'appellation de « Spartak ».

**» Elle a été mise  
en attente  
pour privilégier  
l'exportation.**

#### **Autorisation nécessaire**

La société d'exportation Motokov augmente ses ventes en Angleterre, en Allemagne et en Suisse afin de se procurer des devises étrangères, et il existe un système d'attente pour les clients tchécoslovaques. Il ne suffit pas d'avoir l'argent - beaucoup ont économisé parce qu'ils ne pouvaient pas le dépenser pour quoi que ce soit. Une autorisation des autorités est requise, et bien sûr, seul le citoyen sage, discret, et membre du Parti communiste, l'obtient. Différents départements doivent poser leur cachet sur le bon de commande pour accéder à la liste d'attente. Dans les années 1950, il ne fallait attendre « que »

» La Spartak était absolument compétitive sur les plans optique et technique.



deux ou trois ans pour obtenir sa voiture ; dans les années 1960, les temps d'attente sont passés à cinq ou sept ans.

#### Standard international

La Skoda 440 est un véhicule spacieux de plus de quatre mètres de long avec cinq places, qui a su dès le début faire face visuellement et techniquement à la concurrence internationale. Comme Laurin & Klement, et plus tard Skoda, construisent des voitures depuis

1905, les connaissances accumulées en ingénierie sont énormes. Malgré des plans quinquennaux rigides, la Tchécoslovaquie disposait des véhicules les plus modernes du bloc de l'Est. De nombreux employés voyaient leur travail comme une évidence parce que leur père et leur grand-père avaient jadis déjà travaillé dans l'entreprise. La construction automobile reposait sur une longue tradition, alors que dans d'autres pays du bloc de l'Est, elle était

ordonnée par décret et avec l'utilisation de licences étrangères.

Le quatre cylindres de 1,1 litre monté longitudinalement est refroidi à l'eau, et sa boîte de vitesses à quatre rapports partiellement synchronisés délivre les 40 ch aux roues arrière. Plus tard, sa puissance a augmenté. La série est restée compétitive grâce au développement et à l'amélioration constante des modèles : en 1959 l'Octavia, en 1961 l'Octavia break et en 1957 le joli 450 Cabriolet, qui a ensuite

reçu le nom de Felicia et a été acheté par de jeunes gens fidèles au régime. Mais les cabriolets aussi sont exportés pour la plupart. Il est même prévu d'exporter la Felicia aux Etats-Unis : Miss Amérique est l'ambassadrice de la marque et pose sur l'aile de la Felicia.

#### Un frein au développement

Mais bientôt la dynamique ralentit sensiblement. Le successeur, la 1000 MB avec moteur à l'arrière n'arrive qu'en 1964 et est amé-



Pour quatre à cinq personnes : l'espace disponible à l'arrière correspond aux exigences de l'époque.



Au cas où : deux roues de secours et de la place pour les outils dans le coffre de la Spartak Rallye.



Simple : affichage et éclairage derrière le volant. La fonction des interrupteurs non étiquetés est facile à retenir.

lioré jusqu'à 105 et 120 ch. Ce successeur conçu par Giugiaro s'est même enlisé dans la phase de prototype en 1972. Ce n'est qu'en 1987 que la favorite, la Traction Avant dessinée par Bertoni est redevenue un modèle assez compétitif. En 1990, l'industrie a été privatisée et reprise par VW.

#### Une véritable pièce de musée sur les routes

Notre Spartak a été construite en 1957 à Mladá Boleslav et était uti-

lisée au quotidien par une femme. En 2015, le musée l'achète comme pièce de collection assez usée. Comme il existait déjà un modèle original dans la collection du musée, elle a été reconstruite spécialement pour le rallye et d'après des photos historiques de 1957, sans arceau de sécurité, bien sûr. Elle est utilisée depuis pour des rallyes de voitures anciennes.

La Spartak a déjà participé au Rallye Monte-Carlo, au Rallye des Tulipes aux Pays-Bas ou au Redex

Around Australia avec un certain succès. Comme le moteur n'était pas forcément très performant, mais plutôt fiable, il n'a pas été beaucoup modifié : il n'y avait pas de culasse spéciale ou quoi que ce soit d'autre. Une compression un peu plus élevée et des buses plus grosses ont permis d'augmenter la puissance d'environ 10 ch. L'essieu oscillant arrière a été réglé de façon à avoir la meilleure tenue de route possible avec deux personnes et un chargement léger. Dans la

voiture de série, le carrossage des roues était systématique.

La tenue de route m'inspire tellement confiance que j'aimerais poursuivre mon voyage en Suisse quand je me serai habitué à la voiture. La suspension avec un ressort à lames transversal à l'avant et à l'arrière est assez bonne, le moteur supporte un grand nombre de tours/min, mais avec les 42,5 ch spécifiés pour le millésime 1957, il n'est pas impulsif et pas vraiment silencieux



La tenue de route est si rassurante que j'aimerais continuer tout de suite vers la Suisse.



Éprouvé et peu exigeant : le moteur quatre cylindres est libre de toute extravagance - sans fausses manières.

non plus. Le bruit, cependant, est davantage dû au manque d'isolation phonique de la carrosserie qu'à un moteur bruyant.

À l'avant, l'assise est très confortable - même sans réglage latéral des sièges. L'opération est très simple. Je n'ai plus qu'à régler la position des feux de stationnement et des feux de croisement, ainsi que les trois phares supplémentaires devant les grandes fenêtres du musée, qui servent de miroir. Un tripmaster, une lampe de lecture montée sur le plafond de l'habitacle ainsi qu'un compteur de tours sur la colonne de direction sont les seuls accessoires rappelant le rallye. Pour chauffer, ouvrez deux volets sous le tableau de bord et l'air chaud arrive tout de suite.

La seule caractéristique vraiment inhabituelle est la direction à câble. En position médiane, elle est extrêmement souple, mais aussi très peu précise. Plus on tourne, plus elle résiste. Si vous

voulez continuer tout droit après le virage, il faut forcer pour tourner le volant. Une fois que l'on s'est habitué à ces particularités, force est de constater que la 440 roule vite et en toute sécurité. Sur la route de campagne, le compteur de vitesse oscille entre 80 et 100 km/h. Les vitesses peuvent être passées en souplesse et silencieusement, les freins à tambour à commande hydraulique freinent plutôt comme il faut, car la voiture ne pèse qu'une tonne, chauffeur compris.

Pour une voiture des années 50, l'arrière offre également suffisamment d'espace pour les adultes. Ce n'est pas un hasard si la sensation d'espace rappelle celle de la Coccinelle, puisque l'empattement de 2,4 mètres est identique à celui de la VW.

#### Très rare de nos jours

Le modèle de base de la Skoda 440 importé par Macchi à Lucerne coûtait 6850 francs en Suisse en

1957 et le modèle de luxe 7250 francs. À titre de comparaison : la Coccinelle VW standard était disponible à partir de 5555 fr, l'Opel Record à partir de 6990 fr. La Spartak n'était donc pas une affaire, et seuls quelques Suisses voulaient conduire une « berline communiste ». Aujourd'hui, une 440 coûterait environ 7000 francs, et dans son pays d'origine environ deux fois plus. Cependant, l'offre en Spartak est presque inexistante. L'Octavia ou la Felicia, plus modernes et qui offrent tout autant de plaisir se trouvent plus facilement. ■

**Skoda 440 «Spartak» (1957) R4 essence,** 1089 cm<sup>3</sup>, 32 kW/42,5 ch, 71 Nm à 3200/min, boîte manuelle 4 vitesses, traction arrière • Env. 10 l/100 km, 0-100 km/h n. c., vitesse de pointe 115 km/h • L/l/h : 4065/1590/1430 mm, poids à vide : 930 kg, volume de chargement : 300 l • Prix 1957 à partir de 6850 francs ; valeur 2019 env. 7000-14 000 francs (état 2).

## AGENDA

**02/03/2019** : Marché de voitures de collection et de pièces détachées, Brunegg



**Jusqu'au 21 avril 2019**  
23e exposition spéciale «BMW», Panthéon Bâle, MuttENZ  
[www.pantheonbasel.ch](http://www.pantheonbasel.ch)

**Jusqu'au 22 avril 2019**  
Exposition GP Suisse 1934-54, Musée Historique, Berne  
[www.bhm.ch](http://www.bhm.ch)

**Jusqu'à mi-2019**  
Musée des transports «Italo Design», Lucerne  
[www.verkehrshaus.ch](http://www.verkehrshaus.ch)

**02/03/2019**  
Marché de voitures de collection et de pièces détachées, Brunegg  
[www.nicanaotm.ch](http://www.nicanaotm.ch)

**07-17/03/2019**  
89e Salon de l'automobile, Genève  
[www.gims.swiss](http://www.gims.swiss)

**16-17/03/2019**  
Rallye d'hiver international (Seegefrörne), Constance (Allemagne)  
[www.oldtimerlaand-bodensee.eu](http://www.oldtimerlaand-bodensee.eu)

**23-24/03/2019**  
Marché de voitures de collection et de pièces détachées, Fribourg  
[www.oldtimer-teilemarkt.ch](http://www.oldtimer-teilemarkt.ch)

**28/03/2019**  
3e Oldies-But-Goldies, Döttingen  
[www.bott-schweiz.ch](http://www.bott-schweiz.ch)

**30/03/2019**  
Vente aux enchères de voitures anciennes, Toffen  
[www.oldtimergalerie.ch](http://www.oldtimergalerie.ch)

**06/04/2019**  
Auto & Töff @ 10W40, Füllinsdorf  
[www.10w40.ch](http://www.10w40.ch)

**14/04/2019**  
Course de rallye, Mülligen  
[www.rallye-yors.ch](http://www.rallye-yors.ch)

**14/04/2019**  
13e journée de circulation ; bus de collection, Bauma  
[www.hnf.ch](http://www.hnf.ch)

**27-28/04/2019**  
Historic Vehicle Days, Diverse Différents endroits en Suisse  
[www.shvf.ch](http://www.shvf.ch)

**27-28/04/2019**  
50's Rocket Show & Market, Zofingen  
[www.50srocket.ch](http://www.50srocket.ch)

**28/04/2019**  
Rencontre des passionnés de voitures anciennes organisée par l'Automobile Club de Suisse (ACS), Frauenfeld  
[www.acs.ch](http://www.acs.ch)

**28/04/2019**  
Räbli-Träff Landihalle, Uster  
[www.oldtimermesse.ch](http://www.oldtimermesse.ch)

**28/04/2019**  
Rassemblement de passionnés de voitures anciennes, Bleienbach  
[www.flügerli.ch](http://www.flügerli.ch)

**04-05/05/2019**  
Young Raiders Challenge, Safenwil  
[www.raid.ch](http://www.raid.ch)

**Monte-Carlo**  
**1956 : la fiabilité,**  
**plus importante que la**  
**performance.**

