

TATRA PHOENIX

Rien ne l'arrête

Nouveau venu sur le marché belge, Tatra se présente avec de sérieux atouts techniques. Une brève prise en mains en terrain difficile montre qu'il n'a vraiment rien à craindre dans le secteur de la construction.



Grâce au travail séparé de chaque roue, rien n'arrête un Phoenix.

Sans l'apport de Paccar (cabines DAF et moteurs Paccar), Tatra aurait probablement totalement disparu des écrans. Il n'en est heureusement rien, et le garage Mioli le propose maintenant en Belgique. Dire que le Phoenix renaît de ses cendres, ce serait sans doute un peu exagéré, mais parler d'un retour au premier plan est raisonnable.

Un système unique et performant

Le modèle actuel partage avec l'ancien DAF CF la cabine et les moteurs, mais s'en distingue principalement par la transmission, le châssis et la suspension. Le Phoenix est disponible en 4x4, 6x6, 8x8 voire même en 10x10 à la demande. Au niveau de la motorisation, il reçoit les quatre versions du moteur MX de 12,9 l de cylindrée (360, 410, 460 et

510 ch), en parallèle avec une boîte manuelle ou une automatisée ZF. Le premier coup d'œil ne permet pas de voir directement en quoi le Tatra Phoenix se distingue. Il faut en effet avoir accès au châssis pour s'en rendre vraiment compte ou, mieux, se glisser en dessous : la transmission passe par un gros tube central, qui permet de se passer d'un faux châssis et donc au final de gagner du poids. Le véhicule essayé, un 6x6, pèse à peine 12,3 tonnes benne comprise. Et pour le mettre en valeur mieux vaut sortir des sentiers battus ! La première impression révèle très peu de vibrations et un confort élevé pour ce genre de véhicule. Son secret ? L'indépendance de chaque roue, que ce soit au niveau de la suspension (à air et sur chaque roue), ou par rapport au châssis. On peut donc parler de

Lorsque le véhicule monte sur une souche ou un talus, chaque roue travaille individuellement et cela permet de tout franchir sans problème. Le travail de chaque roue est à ce point remarquable que lorsque nous avons placé l'essieu avant gauche sur un dénivelé de plusieurs dizaines de cm, la cabine est restée droite. Un rapide coup d'œil sous le véhicule et on se rend compte que les coussins, sont gonflés d'un côté, et vides de l'autre. Autre exemple quand le véhicule mord dans l'accotement : plutôt que d'y être 'attiré', il reprend sa place sur la

chaussée d'un simple coup de volant.

Conclusion : à véhicule spécial, travail spécial ! Certes, il faut en avoir l'usage (armée, pompiers, travaux très lourds et dans des terrains difficiles, ...) mais sous-estimer le nouveau Tatra serait une erreur. Nanti de solides arguments, il peut aussi se targuer d'être le seul dans ce créneau puisqu'il ne possède actuellement pas de concurrent !

Pierre-Yves Bernard

BON À SAVOIR

- Une technologie éprouvée et qui reste unique
- Une transmission très spéciale, avec de nombreux avantages
- Un nouvel élan pour la marque via Paccar
- Pas de concurrent