

Panhard 24 CT / Auto Union 1000 SP, laquelle choisir ?

Article du magazine *Rétroviseur* de mai 2000



LAQUELLE CHOISIR ?

PANHARD 24 CT 1964
AUTO UNION 1000 SP 1965

Symphonie inachevée à deux et quatre temps

PAR JEAN-PAUL DECKER
PHOTOS PILOU

*Qu'elles soient jouées par deux ou trois cylindres,
sur deux ou quatre temps,
les musiques de ces mécaniques
résonnent comme les chants du cygne
de marques aux destinées malheureuses
et aux choix techniques atypiques.
Mais sont-elles, pour autant,
réservées à des amateurs avertis ?*



LAQUELLE CHOISIR ?

Panhard 24 ct 1964 / Auto Union 1000 SP 1965



Ces deux voitures marginales utilisent des techniques particulières, surtout au niveau de leurs moteurs. Côté carrosserie, par contre, la Panhard oppose sa totale originalité à l'inspiration américaine de la DKW.

A la fin des années 50, la vieille firme Panhard réalise que la Dyna Z, replâtrée en PL 17, est en bout de développement. Citroën, sous sa férule impitoyable, interdit la commercialisation d'un quatre cylindres qui pourrait concurrencer ses futurs modèles. Seule issue possible : un coupé à caractère sportif, doté d'une ligne résolument avant-gardiste destinée à masquer, provisoirement, l'absence de nouvelle motorisation. Le coupé 24 ct est présenté le 24 juin 1963, le chiffre 24 rappelant le palmarès du bicylindre Panhard aux 24 Heures du Mans. La presse, unanime, loue la dernière œuvre de Louis Bionier. Mais la ligne, les performances et même le prix très étudié de la 24 ne suffiront pas à faire oublier au public sa maintenance et sa conduite particulières, et

Citroën, à l'automne 1967, signera son arrêt de mort.

Leader des constructeurs de petites voitures dans l'Allemagne des années 30, DKW s'est toujours fait l'apôtre du deux-temps, une technique censée n'apporter que des avantages : vitesse de pointe maintenue longtemps sans fatiguer le moteur, graissage idéal grâce à l'huile neuve mélangée à l'essence, usure réduite et facilité de démarrage par grand froid... Après de nombreux modèles — utilitaires et tourisme — dont certains s'illustrèrent en rallye, DKW sort, en 1958, un coupé carrossé chez Baur, reprenant le nom d'Auto Union, célèbre avant-guerre pour son palmarès sportif... Mais le groupe, déjà racheté par Mercedes en 1958, tombe en 1965 dans l'escarcelle de VW, qui met fin à l'aventure du deux-temps.

SÉDUCTION

Verdict : avantage 24 ct

Véritable réduction de la Thunderbird 57, l'Auto Union ne peut renier l'évidente influence de Detroit. Le tout, c'est d'avoir l'air : mêmes visières de phares agressives autour d'une calandre au sourire chromé, même pare-brise en Vistavision panoramique sous un toit aux allures de hard-top. Le technicolor, corail et blanc, ou, comme ici, couleur menthe à l'eau, vient en direct d'outre-Atlantique. Et ce ne sont pas les ailerons légèrement obliques, terminés par l'obus des feux rouges, qui trahissent sa nationalité germanique. Il n'y a guère que la relative étroitesse des voies et des pneumatiques, comparée à la longueur du porte-à-faux arrière, pour lui conférer une assise un peu étriquée, comme si elle s'était habillée deux tailles au-dessus...

Si la 1000 SP est typée fifties, la 24 ct n'a pas l'âge de ses cardans. Certes, l'inspiration Corvaire se voit dans le pavillon aux lignes tendues, parallèles à la ceinture de caisse courant autour des flancs et du couvercle de coffre plat. Mais ce pli de tôle est relié avec grâce à la face avant, tout en courbes. Les pare-chocs inox et les feux arrière décrivent les mêmes lignes que la custode procurant, grâce aux minces montants de toit en arc-boutants, une agréable impression de clarté.



La Panhard 24 ct de notre confrontation correspond trait pour trait au modèle de présentation du 24 juin 1963. Son harmonie bicolore "quetsche" et "gris capelinos" met bien en valeur son aspect aérien et ses lignes fluides et tendues, surtout par rapport à la rondouillarde Panhard 17. Son équipement intérieur avec volant réglable, compte-tours, sièges réglables en hauteur, désembuage de lunette arrière et même thermomètre, compense une qualité de finition très perfectible.

LAQUELLE CHOISIR ?

Panhard 24 ct 1964 / Auto Union 1000 SP 1965

POINTS DE REPÈRE

PANHARD 24



Après la Panhard 17 au facès batracien, la Panhard 24 apparaît le 24 juin 1963 au milieu des nénéphars.

1959-60 : études d'un coach et d'un coupé "PL 24" par Louis Bionier.

24 juin 1963 : présentation à la presse des nouvelles 24. Coach 24 c à moteur MSN 42 ch, un carburateur simple, compteur "banane" des 17 avec finition simplifiée et coupé 24 ct, moteur M8S 50 ch carbu double corps. Freins à tambour ETA.

Octobre 1963 : après le Salon de Paris ont lieu les premières livraisons. 24 c à 10 050 F et 24 ct à 11 700 F

Mars 1964 : levier de vitesse droit et nouveau filtre à air. Nouvelle poignée de vide-poches et étoile chromée sur l'aile arrière droite.

Octobre 1964 : nouveaux freins à disque sur les quatre roues avec deux étriers à l'avant et un à l'arrière. Jantes pleines et enjoliveurs chromés à étoile à trois branches. La 24 ct a un nouveau moteur M10S de 60 ch, 160 km/h et échappement double sortie. Nouvelles versions à empattement allongé de 25 cm : 24 b et 24 bt. La 24 c est retirée du catalogue.

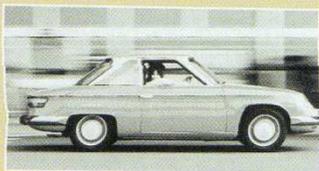
Salon 1965 : version dépouillée 24 ba à moins de 10 000 F. Plaques de constructeur marquées A. Citroën. Montage de bagues en bronze sur pieds de bielles. Axes de pistons traités.

Salon 1966 : nouveaux amortisseurs et modification du palier arrière du vilebrequin. Embrayage renforcé. Petits enjoliveurs sur 24 ct et roues ajourées.

28 août 1967 : annonce par Citroën de l'arrêt d'activité des automobiles Panhard. 28 944 exemplaires produits, dont 14 473 24 ct.

Clubs :

Il existe de nombreux clubs autour de la marque Panhard et Levassor, de sensibilités différentes. Vous pouvez en obtenir la liste auprès de la **Fédération des clubs Panhard et Levassor**, 91, rue de l'Assomption, 75016 Paris, tél. 01 45 25 19 07.



Seules les jantes ajourées montées avec les freins à disque permettent de différencier les dernières versions 1967.



L'aspect de la DKW 1000 SP la rattache clairement aux années 50 : ailerons, pare-brise panoramique, etc., alors que la Panhard 24 ct ignore superbement les modes.

Seul indice pour dater l'auto : les étroites roues de 15 pourvues, sur ce modèle 64, de tambours de freins à ailettes chromées.

VIE À BORD

Verdict : égalité

Au tableau noir s'inscrivent les cinq compteurs de la 24 : la parfaite panoplie d'une petite GT où rien ne manque, ni le compte-tours bien utile pour tirer parti du flat-twin, ni même la touche d'originalité du volant ovale... Sobriement présentée en noir vermiculé, la planche de bord propose symétriquement à droite, une boîte à gants éclairée, alors qu'au centre, un système de chauffage très élaboré, permet, grâce au sélecteur rotatif, d'envoyer de l'air sur le pare-brise, l'habitacle, ou même la lunette arrière. Un perfectionnement rare, tout comme les multiples réglages, tant en hauteur qu'en profondeur, des confortables fauteuils à "mémoire"... mécanique, garnis de skaï aéré, à l'instar de la partie arrière où des sangles peuvent arrimer les valises d'un couple sportif. Le miroir de courtoisie éclairé et le feu rouge placé sur l'accoudoir des larges portières, s'allumant à leur ouverture, sont autant de détails bien pensés. Mais la médiocrité des plastiques et des accessoires ne laisse aucune illusion : c'est bien une voiture française !

Sur la 1000 SP, qualité et finition sont conformes aux standards en vigueur à Stuttgart. Les boutons et le volant à cerclo, de couleur ivoire, se détachent sur la tôle du tableau, de la teinte de la caisse, surmonté d'une visière de skaï où trône le rétroviseur. Un tachymètre et un gros compteur indiquant le niveau de carburant et la température d'eau, encadrent une montre carrée. Pas de compte-tours, mais un court levier de vitesse sur la colonne de direction : curieux choix pour une sportive ! Les curseurs de chauffage côtoient

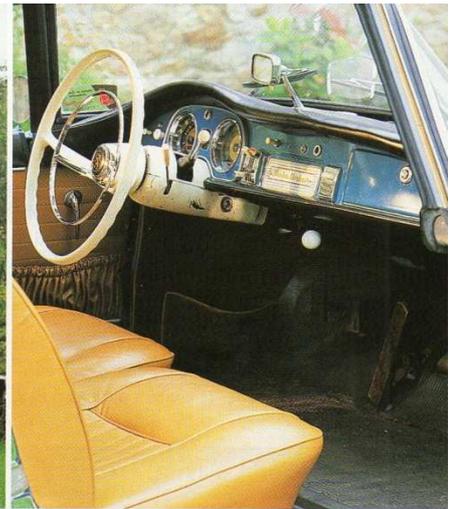
une petite boîte à gants, face au passager qui peut consulter les cartes rangées dans les sacs de voyage qu'il aura placés derrière les deux confortables fauteuils de skaï. La garde au toit, un peu étriquée, ne gêne pas la visibilité, d'autant que la vision de la route — et de la prise d'air du capot à travers le pare-brise panoramique — vaut le détour...

PERFORMANCES

Verdict : avantage 1000 SP

3=6, proclamait DKW. Le deux-temps procure en tout cas une puissance et un couple à moyen régime supérieurs à un quatre cylindres équivalent, 980 cm³ pour notre Auto Union. Chaque cylindre possède son allumage séparé et sa bobine haute tension. Pas d'arbre à cames, ni de soupapes, ni de pompe à huile ! La lubrification est assurée par le mélange — automatique — de l'huile au carburant dans la proportion de 2,5 %. Cependant, en décélération, les cylindres ne sont plus lubrifiés et le grippage menace à terme. Pour y remédier, DKW a équipé ses voitures d'une roue libre. Ce système, qui supprime tout frein moteur, est déconnectable, grâce à un levier sous le tableau de bord. Cela étant, avec une pétarade de scooter empanachée de fumée bleue, la 1000 SP fait preuve d'une belle vivacité, se hissant vigoureusement à un bon 140 km/h soutenu dans un bruit de moteur électrique. La boîte, bien étagée, mais à la grille un peu déroutante, permet de rester dans les tours, et de cravacher les 55 ch.

Un style de conduite voisin de celui du bicylindre Panhard, la mécanique aux 1000 victoires. Le M8 S des premières 24 ct développe 50 ch à 5 750 tr/mn. Un beau rendement pour un 850 cm³, mais qui fait appel aux ultimes ressources du flat-twin. Des chevaux



*Oncle Sam, nous voilà !
Difficile d'imaginer le rôle saccadé
du trois cylindres deux-temps
dans cette T'bird en réduction
à peine européanisée.
Et pourtant, la 1000 SP
fait assaut de grâce et de légèreté
par rapport aux autres productions
de la marque.
Pour l'intérieur en revanche,
l'inspiration est bien
dans les canons germaniques
de l'époque et compense
en qualité de finition
ce qu'elle perd en équipement :
levier de vitesse au volant,
pas de compte-tours,
dans une harmonie de teintes
et de matériaux plutôt classique.*

LAQUELLE CHOISIR ?

haut perchés qui demandent sans cesse à être sollicités, entre 3 500 et 5 000 tr/mn. Boiteux, pour ne pas dire bancal, au ralenti, il secoue toute la voiture, éructe et éternue en circulation urbaine et ne se montre à l'aise que dans les tours. La boîte siffle et sirène, et le débattement du curieux levier coudé permet lors des — nombreux — rétrogradages, de garder le contact avec sa passa-

gère. Pourtant, plus de 150 km/h avec un 850 cm³, constitue, encore aujourd'hui, une jolie performance...

COMPORTEMENT

Verdict : égalité

L'expression monter au créneau prend toute sa valeur avec la 24 : sa direction dure et son rayon de braquage quelconque n'en font décidément pas un coupé de ville. Mais la Panhard, fidèle aux qualités de ses aînées, Dyna X, Z ou PL 17 en rallye, remet les chronos à l'heure sur les routes sinueuses où sa direction hyper directe et précise et sa tenue de route font merveille. Avec son empattement court, la 24 ct arrive, à l'extrême, à glisser un peu de l'arrière, mais en épingle serrée, il est courant de lever la roue intérieure à plus de 10 cm du sol ! En ligne droite, la stabilité est sans reproches et le confort des sièges, plus que celui de la suspension, permet de rouler sans fatigue. Mais pas sans bruit : le niveau sonore est particulièrement élevé — ce n'est pas une Pan-Pan pour rien ! De plus, l'efficacité des freins reste très aléatoire. D'ailleurs, Panhard corrigera vite le tir et adoptera des disques sur les quatre roues, dès l'année suivante. Grâce à sa roue libre, l'Auto Union est très silencieuse. Même dans les tours, le trois cylindres reste discret et fait oublier son ralenti instable et galopant. Tant qu'on ne rencontre pas de saignées ni de trous, la 1000 SP reste stable et confortable. Bien collée au sol par le moteur en porte-à-faux, elle vire en prenant

très peu de roulis. Si la direction manque un peu de précision, les freins avant à disque des derniers modèles sont rassurants, surtout avec la roue libre, qui diminue aussi la gourmandise du moteur deux-temps.

ENTRETIEN

Verdict : avantage 1000 SP

Peu répandu en France, le deux-temps demande une mise au point complexe pour l'amateur, qui a intérêt à se rapprocher d'un motocycliste compatissant, car il est courant sur les deux-roues. Un contrôle de l'allumage et de la carburation tous les 5 000 km la fera tourner rond. Le moteur souffre d'une trop longue immobilisation et les roulements du vilebrequin peuvent s'oxyder à long terme. Sur la carrosserie, réalisée chez Baur, les bas de caisse et des ailes avant et arrière, ainsi que les passages de roues, le plancher, le fond du coffre et l'angle des pare-chocs arrière sont à surveiller. Les garnitures intérieures, de qualité, résistent bien.

Fragile, la mécanique Panhard ? Tout est question d'entretien et de conduite éduquée. Ne pas brutaliser la boîte et les cardans, ne pas tirer sur un moteur froid : ce n'est pas évident pour tout le monde. Cette mécanique pointue demande de l'attention et un outillage spécifique, qui en interdit le bricolage à l'amateur du coin. Les culbuteurs sont à régler tous les 10 000 km, alors que les fameux larmiers de vilebrequin sont à nettoyer tous les 50 000 environ, après une dépose en règle du moteur.

POINTS DE REPÈRE

AUTO UNION 1000 SP



En 1958, Ford présente une nouvelle Thunderbird... et DKW l'ancienne, sous la forme de la 1000 SP !

1932 : création d'Auto Union, groupement des constructeurs Horch, Wanderer et DKW qui avait déjà fusionné avec Audi en 1929.

1949 : renaissance du groupe et présentation de la 3=6, 3 cylindres deux-temps.

1958 : présentation de la 1000 SP qui reprend le nom d'Auto Union pour affirmer sa vocation sportive, animée par le moteur DKW, 3 cylindres deux-temps 980 cm³, 4 freins à tambour ventilés. Carrosserie Baur.

1959 : rachat de la firme par Mercedes-Benz

1960 : lancement du cabriolet 1000 SP

1963 : les ailerons arrière sont légèrement rabotés.

1964 : montage de freins à disque à l'avant

1965 : dernière année de production. Le groupe Auto Union est racheté par VW.

6 644 exemplaires produits de 1958 à 1965.

Club :

Club DKW France, Ker Ven, 56850 Caudan, tél. 02 97 05 55 45.



Très peu de changements visibles auront lieu au cours de la carrière de la 1000 SP, hormis une version cabriolet, à partir de 1960.

Prix des pièces

Si nos deux modèles en lice ont toujours été marginaux dans le paysage automobile, la distribution de leurs pièces de rechange ne l'est pas moins à l'heure actuelle. La fourniture de pièces pour DKW en France se limite au club de la marque. La situation est nettement plus encourageante en Allemagne et là encore, le club saura vous aiguiller. Parmi les nombreux clubs Panhard, plusieurs fournissent l'essentiel, mais les professionnels qui proposent une offre complète restent du domaine de l'exception.

	PANHARD 24 ct	AUTO UNION 1000 SP
Joint	350 F environ la pochette	168 F (joint de culasse)
Carburateur	1 150 F environ en échange standard	1 700 F
Vilebrequin	indisponible	5 000 F (rénové)
Pompe à eau	sans objet	822 F (kit réparation)
Embrayage	disque 305 F, butée 85 F	disque 180 F
Echappement	silencieux 1 100 F (inox 2 600 F), croses 1 120 F	2 940 F (ligne entière)
Freins	cylindre avant 420 F arrière 320 F	étriers et plaquettes 3 130 F, kit arrière 870 F
Phare	240 F	1 225 F
Pare-brise		4 375 F (refabrication)
Amortisseurs	600 F la paire	750 F la paire

Les pièces de carrosserie ne sont pas refabriquées.

Seule solution : les trouver en occasion, chez les marchands ou dans les annonces.

Prix aimablement communiqués par les clubs, qui consentent certaines remises à leurs adhérents.

Panhard 24 ct 1964 / Auto Union 1000 SP 1965

Prévoyez aussi une vidange tous les 3 000 km, avec 2,2 litres de 20W50 de qualité et nettoyage de la crépine. La boîte, dotée d'une jauge, se vidange tous les 6 000 km et les pivots de roues sont à graisser tous les 3 000 km. Si vous n'aimez pas le cambouis, cherchez ailleurs ! Quant aux passages de roues arrière, aux bas de caisse et de portières, au coffre, aux entourages de pare-brise et de lunette arrière, ils font volontiers "dans la dentelle".

BUDGET

Verdict : égalité

C'est vrai, la 24 ct fait un peu peur aux non-panhardistes, ce qui justifie un prix maximal de 30 à 35 000 F. Si votre grand-père n'est pas un ancien agent Panhard, la note du spécialiste — qu'il faut d'abord dénicher — risque d'être salée. A l'oral de rattrapage, la 24 a la mention très bien pour sa consommation. Même à 100 de moyenne — car elle en est capable ! — on atteint difficilement 9 litres d'additif. Mais pour éviter d'être verbalisé pour tapage nocturne (expérience vécue), il faudra changer de pot tous les deux ans, ou investir dans l'inox ! Pour la tôlerie, la chasse à l'occasion est ouverte...

Trouver une Auto Union française n'est pas évident. Elles se vendent rapidement, d'autant que cette rareté n'excède pas les 35 000 F en parfait état. Mais là aussi, il faut mettre la main sur "le" spécialiste du deux-temps et, hors du Club DKW, point de salut. Mais, grâce aux refabrications entreprises en Allemagne, il est plus facile d'entretenir une DKW aujourd'hui qu'à l'époque. Quant à la consommation, elle revêt moins d'importance en usage plaisir, d'autant que toutes les DKW roulent au 95 sans plomb... sans modifications !

BILAN

Pour une fois, chacun reste prophète en son pays. En France, la Panhard possède son cœur d'adorateurs, mélomanes avertis du tempo binaire du flat-twin et qui pleurent la symphonie inachevée de la marque doyenne. Il en est de même en Allemagne où les inconditionnels de la firme aux anneaux rêvent d'être expédiés, en deux temps, trois cylindres, dans un monde mécanique exotique, nimbé de fumée bleue... ♦

Remerciements à Gérard Leh et Georges Bayle, pour leurs voitures, à Alain Guenet du Dynamic-club Panhard et Levasseur (tél. 04 78 26 38 03) et à Daniel Prettnier du Cub DKW France (tél. 02 97 05 55 45) pour leurs conseils, ainsi qu'au *Domaine de La Rivoire*, 42220 St-Julien-Molin-Molette (tél. 04 77 39 65 44) pour son accueil.

Caractéristiques techniques

	PANHARD 24 ct 1964	AUTO UNION 1000 SP 1965
MOTEUR	bicylindre opposé à plat en porte à faux avant	3 cylindres en ligne 2 temps en porte à faux avant
Cylindrée	848 cm ³ (89,4 x 75)	981 cm ³ (74 x 76)
Compression	8 : 1	8 : 1
Puissance	50 ch à 5 750 tr/mn	55 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	7,75 m.kg à 3 600 tr/mn	9 m.kg à 3 000 tr/mn
Distribution	arbre à cames central par pignons, soupapes en tête	2 temps à balayage à contre-courant
Alimentation	1 carbu double corps inversé Zénith	1 carbu Solex 40 ICB ou 1 double corps Zénith
Allumage	12 V, par bobine et distributeur	6 V, 3 bobines et 3 rupteurs
Refroidissement	par air et turbine	par eau et thermosiphon
TRANSMISSION	aux roues avant	aux roues avant
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	4 vitesses synchronisées	4 vitesses synchronisées et roue libre
CHASSIS	coque autoporteuse	cadre à caissons avec traverse en X
Suspensions avant	roues indépendantes par ressorts à lames transversaux superposés et biellettes inférieures de réaction	roues indépendantes par leviers inférieurs triangulés et ressort à lames transversal supérieur
Suspensions arrière	essieu semi-rigide à bras tirés et six barres de torsion	essieu rigide à ressort à lames transversal supérieur
Pneus	145 x 380	155 x 15
Freins	4 tambours ventilés ETA (évacuation thermique accélérée)	avant à disque, arrière à tambour ventilés
DIRECTION	à crémaillère	à crémaillère
DIMENSIONS		
Longueur	4,26 m	4,17 m
Largeur	1,62 m	1,68 m
Hauteur	1,20 m	1,33 m
Voie avant	1,30 m	1,29 m
Voie arrière	1,30 m	1,35 m
Empattement	2,30 m	2,35 m
Poids à vide	805 kg	950 kg
Consommation	7 l/100 environ	8,8 l/100 environ
PERFORMANCES		
Vitesse maximale	150 km/h	140 km/h
Puissance fiscale	5 CV	5 CV
PRIX		
Prix neuf en France	11 100 F (1964)	15 000 F (1964)
Cote actuelle +	35 000 F	35 000 F



Le moteur de la 24 ct accomplit des miracles pour sa cylindrée, mais n'empêche pas de regretter une mécanique véritablement nouvelle, à la hauteur du modernisme affiché haut et fort par le reste de la voiture.

Trois cylindres, trois bobines, trois rupteurs... L'originalité du deux-temps DKW va de pair avec une bonne puissance et une apparente simplicité. Sa mise au point requiert néanmoins de vraies compétences.



