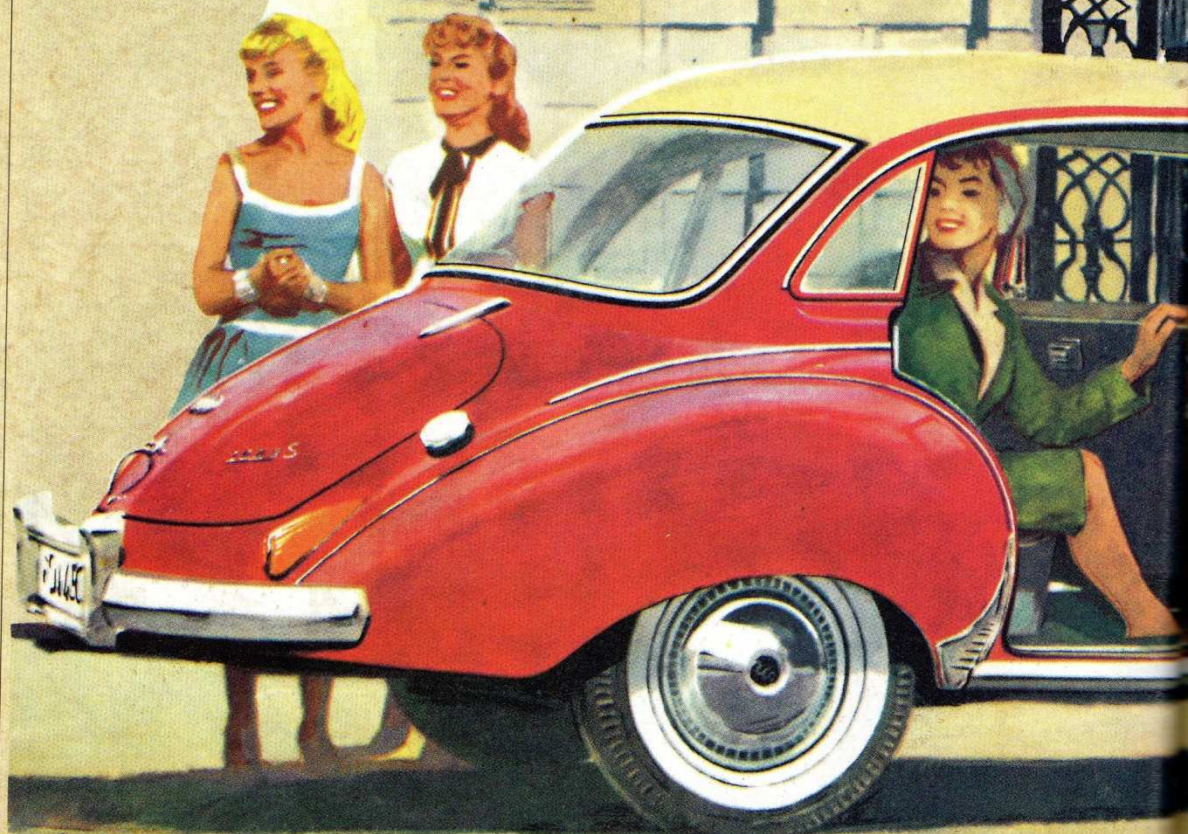


D'une conception plutôt novatrice, la lignée DKW d'après-guerre, sera fabriquée jusqu'en 1963, un bel exemple de longévité commerciale, si l'on considère que les premières études du modèle remontent à 1939 (version représentée : Auto Union 1000 S Limousine 1960).



DKW

1950/1965

La princesse des An



neaux

Joseph Schumpeter, célèbre théoricien du capitalisme qui fonda la légitimité du système sur sa capacité d'innovation, a dû en concevoir une jaunisse ! Car c'est avec près de deux ans de retard sur l'IFA F9 est-allemande que DKW allait lancer, en août 1950, sa " Meisterklasse " F89, version " occidentale " de la F9. Et encore ne disposait-elle pas du moteur à 3 cylindres de 900 cm³ qui équipait sa cousine " socialiste " ; de fait, elle devra attendre 1953 pour profiter de cette mécanique et réaliser ainsi, dans toutes ses caractéristiques, le prototype DKW F9 de 1939 ; soit plus de quatre ans après l'I.F.A.... C'est là un des rares exemples où l'est devança l'ouest dans la " surenchère " technologique. Explications, analyse, commentaires...



La série F 89 P (identifiable à ses fines barrettes horizontales de calandre) symbolisera le retour de DKW à la production automobile à partir de 1950. Quasiment identique à l'IFA "F9" Est-allemande, la F89 P n'aura cependant pas droit au moteur 3 cylindres (modèle représenté : break "Universal" à carrosserie bois).



DKW coupé de luxe "3 = 6" (type 93) à carrosserie "élargie" : la ligne du modèle s'accommode fort bien du traitement paronamique du pavillon.

Cette situation singulière est suffisamment rare dans l'histoire des rapports entre les industries automobiles de l'est et de l'ouest pour être soulignée. Bien sûr, l'Allemagne orientale était un cas particulier, puisqu'elle assumait l'héritage d'une puissante région industrielle. Mais la naissance de la Wartburg 311 en 1955, plus spacieuse et à la ligne plus moderne que la DKW, ainsi que le lancement de la Wartburg 353 en 1966, témoignent de la vitalité relative de cette industrie jusque dans les années 1960.

C'est à Munich que naît, dès la fin du second conflit mondial, l'initiative de ressusciter le groupe Auto Union. Richard Bruhn et Carl Hahn, deux des anciens dirigeants de la firme, s'y étaient justement repliés après la guerre. Leur projet consista initialement à fournir, en pièces détachées, les propriétaires des dizaines de milliers de DKW qui avaient traversé la guerre sans dommages. A cette fin, un dépôt fut créé à Ingolstadt dans d'anciens bâtiments militaires reconvertis.

Retour aux sources

L'étape suivante sera la reprise de la production. Elle est réalisée en 1949, avec la présentation de la DKW RT 125 - moto légère, réplique du modèle d'avant-guerre - et de la camionnette F89 L (L pour "Lastwagen" : véhicule utilitaire). D'une singulière esthétique - il est tellement laid qu'il en apparaît émouvant ! -, ce véhicule n'en est pas

moins une création nouvelle, sur la base de la berline F8 d'avant-guerre. Il connaîtra un indiscutable succès au point d'être produit jusqu'en 1962.

La nouvelle société Auto-Union est créée le 3 septembre 1949 à Ingolstadt, où sont fabriquées motos et camionnettes. Mais les capacités des installations sont insuffisantes pour le redémarrage de la production automobile. Aussi, avec l'aide du Land de Rhénanie du nord-Westphalie, une usine est-elle construite à Düsseldorf, d'où va sortir la nouvelle DKW.

D'abord baptisée "F10" pour respecter la chronologie, elle reçoit rapidement l'appellation définitive de F 89 P : F pour "Frontantrieb" (Traction) et P pour "PKW" (voiture particulière). Ce nombre 89 rend parfaitement compte de son identité, puisqu'elle est une F9 équipée du moteur de la F8. Mais elle est plus connue sous son nom commercial de "Meisterklasse", également repris du modèle d'avant-guerre.

Le moteur, placé transversalement en porte-à-faux de l'essieu avant, est un 2 cylindres 2 temps de 688 cm³, de cotes "supercarées". Il développe 23 chevaux DIN à 4.200 tours/minute. Le refroidissement se fait par thermosiphon, un système ô combien archaïque, qui convient toutefois à la DKW ; car le radiateur, disposé au-dessus de l'essieu avant, domine heureusement le moteur. La voiture gardera cette technique jusqu'à la fin... La boîte de vitesses est à trois ou quatre rapports. Comme sur les modèles des années 1930, la



Ci-dessus et ci-dessous :
cabriolet et coupé "Sonderklasse" (F91) :
cette seconde série commercialisée entre 1953
et 1955 profitera, (enfin), du nouveau
3 cylindres 895 cm³ inauguré sur la IFA F9
produite en RDA.



voiture est équipée d'une "roue libre", que ses descendantes conserveront. La vitesse maximale est donnée pour 100 km à l'heure. C'est aussi - avantage de ce type de moteur - sa vitesse de croisière.

Conçue avant la guerre, la voiture n'est pas une monococque. Le châssis à caissons (de la F8) est habillé d'une carrosserie en acier. Les roues antérieures sont indépendantes, tandis que l'essieu arrière demeure rigide, mais "flottant" : il s'agit du célèbre "Schwebeachse", mis au point en 1935 pour la F5 et qui équipa également, à partir de 1937, la Wanderer W 23, ainsi que l'Audi 920. La DKW conservera cet essieu jusqu'au terme de son existence...

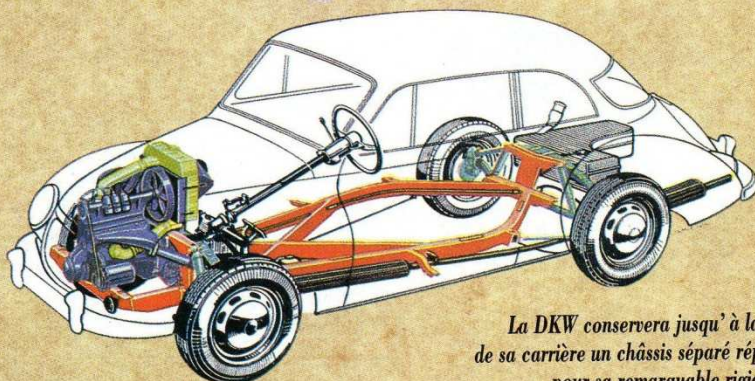
La volupté dans la Germanité...

La ligne est une incontestable réussite esthétique. Née à la fin des années 1930 et très moderne pour l'époque, elle a subi l'influence des recherches aérodynamiques de Paul Jaray, comme sa grande sœur, la Horch 930 S, présentée au Salon de Berlin de 1939. La similitude des formes entre ces deux voitures apparaît frappante, en particulier le traitement de la partie arrière, extrêmement réussie.

On ne peut que louer l'élégance discrète et raffinée de cette ligne très homogène, faite d'amples courbes, sobres et harmonieuses. Il est permis aussi d'éprouver une certaine tendresse pour ces formes douces et apaisantes qui donnent à la voiture son attachante personnalité. Sensation



Cabriolet DKW F93 (1955-57) TYPE "3 = 6" :
le nouveau dessin de calandre rectangulaire
confère à la voiture un visage plus "cossu".



La DKW conservera jusqu'à la fin
de sa carrière un châssis séparé réputé
pour sa remarquable rigidité.

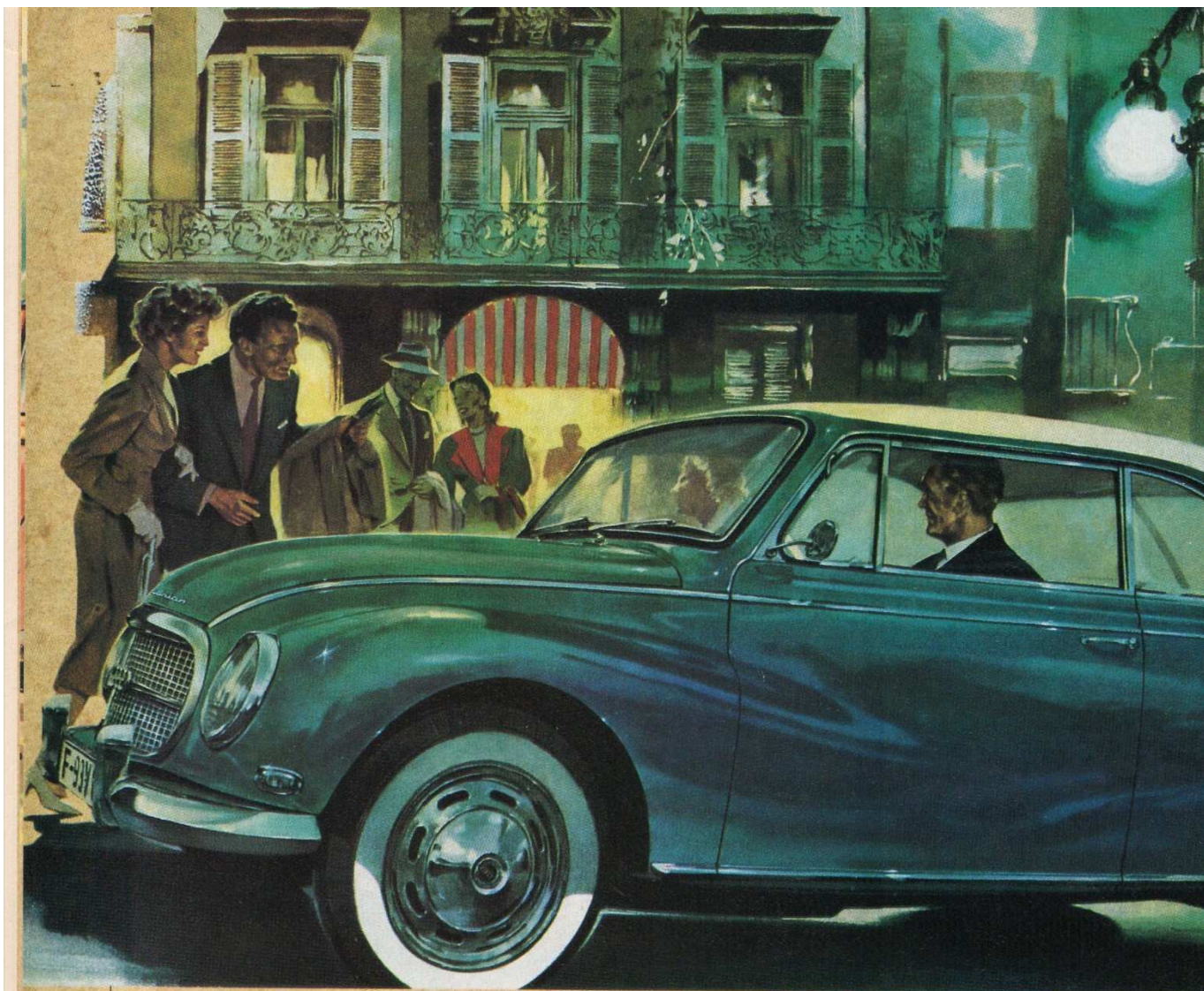
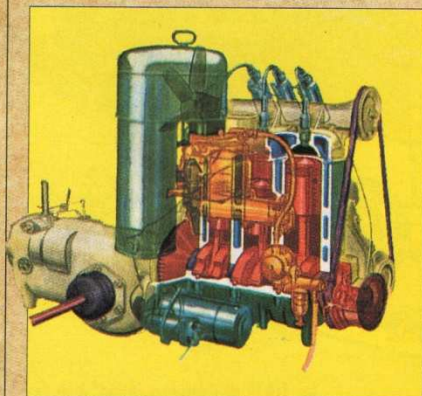


Photo ci-dessus : 1957 : la DKW a vécu ; elle adopte désormais la dénomination "Auto Union", du nom de l'ancien groupe d'August Horch qui réunissait, avant-guerre, les marques DKW, Wanderer, Audi et Horch. Cette "résurrection" sera symbolisée par les quatre anneaux (emblème du groupe) ornant désormais le centre de la calandre.



Le 3 cylindres DKW passera à 981 cm³ sur l'Auto Union 1000.

rassurante, qu'accompagne la sonorité chaleureuse et ouatée du moteur 2 temps. Comme quoi, volupté peut parfois rimer avec Germanité !...

L'expression de la face avant participe au charme que dégage cette voiture. Un "visage" débonnaire et de grands yeux ronds lui donnent un air de chien fidèle : on la sent docile et prête à rendre service pour longtemps !...

Sa pureté originelle, fait de la Meisterklasse la plus belle de la lignée. Surtout les toutes premières, agrémentées de la petite lunette arrière dont le charme austère respecte les courbes de la custode. Cette partie est, de notre point de vue, la plus "sensible" du dessin de la voiture ; la rencontre des courbes du coffre et de celles du pavillon, soulignées par l'arrondi des ailes, génère une indéniabilité élégance.

Des retouches maladroites

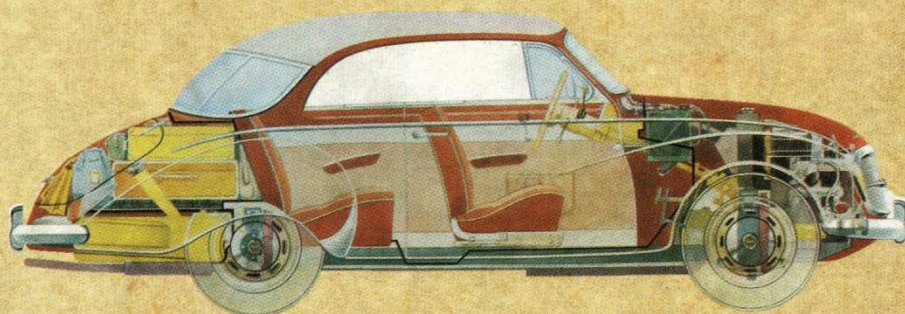
Au cours des années 50, cette beauté originelle sera toutefois altérée par quelques retouches qui affecteront essentiellement la calandre et surtout le pavillon. Dès 1953, la custode est ainsi transformée par le biais d'une large lunette panoramique en trois éléments ; cette partie de la voiture perd beaucoup de son charme, mais la visibilité y gagne sensiblement.

Au demeurant, cette transformation n'est pas choquante et le résultat n'est pas davantage disgracieux. Car la nouvelle lunette s'intègre bien, avec ses grandes courbes lisses, à la ligne de la voiture.

On ne peut en dire autant de l'adoption, en 1959, du pare-brise panoramique "à l'américaine". Cédant à une mode dans le but de moderniser une ligne qui vieillit - mais dont l'intégrité stylistique avait été judicieusement préservée - lui fera subir l'irréparable outrage de cette greffe convenue. L'incongruité est double : les courbes de la voiture rejettent ces angles vifs, tandis que l'élan aérodynamique est déséquilibré par la verticalité des montants.

D'une manière générale, on peut observer que, s'agissant des voitures nées au tournant du demi-siècle, les retouches stylistiques visant à améliorer la visibilité (vers l'arrière comme vers l'avant) ont été du plus mauvais effet. La Saab 96 en est également une parfaite illustration.

Pour une voiture populaire, l'habitacle de la DKW s'avère remarquablement fini, voire même luxueux. Les sièges, l'habillage des portes et des panneaux intérieurs sont dignes de la catégorie supérieure. Le tableau de bord est d'une élégance de bon aloi nonobstant sa présentation, un peu austère, l'image des voitures de cette époque. Il est en outre très complet. Le changement de vitesses est au volant.



Auto Union 1000 SP : une ligne au goût du jour, et un moteur poussé à 55 chevaux.

La qualité de fabrication de cette voiture sera unanimement reconnue. Nombreuses sont celles qui ont d'ailleurs parcouru plusieurs centaines de milliers de kilomètres sans encombre.

3 = 6 ou l'impossible équation d'Ingolstadt

La gamme Meisterklasse se décline en berline deux portes (disponible avec un large toit ouvrant souple), coupé de luxe réalisé chez Hebmüller, cabriolets à deux et quatre places carrossés par Karmann et break bois "Universal", construit sur un empattement rallongé de 10 centimètres. Toutes ces variantes, très rares, sont naturellement des "must" en collection.

Conscient des insuffisances du moteur, DKW lance au Salon de Francfort, en mars 1953, la Sonderklasse F91, équipée du 3 cylindres du prototype F9. Toujours en porte à faux avant, le bloc est maintenant disposé dans le sens longitudinal. Développant 34 ch DIN pour 896 cm³, il entraîne la voiture à 120 km à l'heure. Chaque bougie possède sa propre bobine d'allumage. La publicité déclare que "comme pour un 6 cylindres (à 4 temps), la DKW 3 cylindres possède trois temps moteurs par tour de vilebrequin"; d'où le surnom officiel, en forme de défi arithmétique.

SPORT UBER ALLES

Les potentialités de cette mécanique et sa fiabilité furent mises à profit par des motoristes qui surent gonfler les moteurs DKW pour les engager en Formule Junior : le suisse Monteverdi tira ainsi 85 chevaux du 3 cylindres DKW sur sa MTM, qui atteignait 215 km/h ! Certains obtinrent jusqu'à 95 chevaux, soit un rendement proche des 100 chevaux / litre...

Quelques artisans carrossiers construisirent également des versions spéciales à caractère sportif. Pour Dannenhauer et Strauss, de Stuttgart, l'aventure se poursuivit plus loin encore. Ceux-là réalisèrent en 1956 un élégant coupé à carrosserie profilée en fibre de verre (sur base de 3 = 6) qui décrocha plusieurs records sur la piste de Monza. L'affaire ne passa pas inaperçue et un spécialiste de la marque, établi à Heidelberg, Fritz Wenk, commercialisa la voiture sous le nom de Monza. Equipée du moteur de série (le 900 cm³ ou le 1000 au choix), elle frisa, avec 50 chevaux, les 150 km/h. Mais le prix, supérieur à 10.000 DM limita la diffusion de cet intéressant coupé sportif à une petite centaine d'exemplaires, ce qui en fait une pièce de collection particulièrement rare.

La carrière commerciale de la Monza ne fut pas favorisée par le lancement du coupé d'usine "1000 SP" en 1958. Présentée pour la première fois en 1957, au salon de Francfort, on a dit de ce coupé sympathique, à la ligne surbaissée et quelque peu américanisée, qu'il n'était qu'une caricature de Ford Thunderbird en réduction. Nous ajouterons qu'avec son style d'américaine excentrique et ses proportions réduites, elle n'était pas loin d'évoquer le charme d'une voiture de manège, soit dit sans méchanceté aucune...

La 1000 SP était construite chez le carrossier Baur sur le châssis de la berline deux portes. Avec son moteur poussé à 55 chevaux, elle atteignait 145 km/h. Elle était accessoirement équipée (c'était la seule de la gamme) d'une pompe à eau. Le coupé se verra doublé en 1960 d'un cabriolet à la ligne identique : à ceci près que les designers d'Auto-Union, collant de très près à l'évolution stylistique d'outre-Atlantique, réduiront les proportions des ailerons. La 1000 SP sera fabriquée jusqu'en 1965 à environ 5.000 exemplaires pour le coupé et à quelque 1.600 unités seulement en cabriolet.

Photo ci-contre : DKW Monza.





A partir de 1959, le coupé Auto Union 1000 se verra affublé d'un pare-brise panoramique plutôt incongru. Heureusement pour elle, la limousine en sera dispensée.



DKW junior :
le nouveau "bas de gamme" d'Auto Union
lancé en 1959 tentera, en vain, d'entrer en
concurrence avec la VW Coccinelle.

tique, de "3 = 6"... La gamme se diversifie. A la berline deux portes s'ajoute un coupé (d'usine) sans montants, doté de la lunette arrière panoramique. Les cabriolets poursuivent leur carrière, ainsi que le break, réalisé tout en acier. Parallèlement, la production de la Meisterklasse se maintient jusqu'en 1954. La seule modification affectant la face avant concerne la calandre. Le nombre de barres horizontales est ramené de 9 à 5, dans un cadre trapézoïdal. L'ensemble perd en finesse et en élégance. Ce détail décoratif permet d'identifier aisément une Meisterklasse antérieure à 1953.

Parlons chiffres

La production, qui a démarré timidement en 1950, avec 1.380 voitures construites, montera à 15.000 exemplaires l'année suivante ; 25.000 voitures sortiront des chaînes en 1952 et 1953. Les chiffres gonfleront chaque année, à partir de 1954, pour atteindre 70.000 exemplaires en 1959.

Au cours de ses 14 ans de carrière, la DKW ne connaîtra qu'une seule évolution importante affectant la forme de sa carrosserie : elle intervient en 1955, avec l'élargissement de 10 cm de la voiture ; d'où son nouveau nom de "Grosser DKW" ("grande" DKW), type F 93. Plus spacieuse, elle est aussi légèrement plus puissante, avec 38 ch annon-

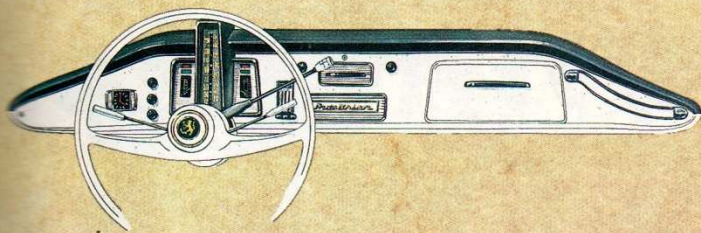
cés. Toutes les versions à deux portes (berline en deux niveaux de finition et coupé sans montants) sont désormais équipées de la vaste lunette arrière. Pour la première fois, une "limousine" à quatre portes fait son apparition, construite sur l'empattement de 2,45 m du break. L'embrayage automatique centrifuge "saxomat" devient en outre disponible en option sur tous les modèles.

L'élargissement de la voiture alourdira quelque peu sa silhouette. La surface du capot moteur est nettement agrandie et la calandre se voit également modifiée ; très réussie, ses cinq barres s'inscrivent dans un rectangle chromé aux angles émoussés.

Les prix s'échelonnent de 5.295 DM pour la version de base à 2 portes (à 3 vitesses synchronisées), à 5.995 DM pour le coupé sans montants (qui bénéficie d'une peinture 2 tons et d'un habillage intérieur harmonisé outre de nombreux chromes supplémentaires et une boîte à 4 rapports).

La berline à quatre portes coûte 6.495 DM, tandis que les cabriolets culminent à 7.295 DM (4 places) et 7.895 DM pour le modèle à 2 places.

La F94 (1957) est une ressucée de la F93, avec 2 chevaux supplémentaires et une calandre grillagée pour seules modifications. Mais elle est aussi et surtout la dernière de la lignée à porter les couleurs de "DKW". Car, à la fin de



La planche de bord des dernières Auto Union 1000 S :
un style maladroit, et une présentation quelconque. A trop vouloir changer pour changer...



Coupé Auto 1000 S de luxe :
c'est sous cette forme ultime que la série poursuivra sa carrière jusqu'en 1963.

L'année, apparaît la "1000", badgée "Auto Union". Les deux modèles seront produits conjointement jusqu'au retrait de la F94 en 1959, date à laquelle apparaît la DKW "Junior", une voiture entièrement nouvelle constituant le bas de gamme du groupe (elle est dotée d'un moteur de 750 cm³). On crée ainsi une différenciation commerciale entre les marques Auto Union, affectée à la gamme moyenne, et DKW, cette dernière étant désormais réservée au modèle le plus populaire.

L'Auto Union 1000 est une F94 améliorée dont le moteur, porté à 981 cm³, délivre 44 chevaux. La boîte de vitesses est à 4 rapports, tous synchronisés. Les portes s'ouvrent toujours vers l'avant et la calandre profite des quatre anneaux d'Auto-Union au centre d'une barre médiane. La planche de bord, avec son revêtement imitant grossièrement le placage bois, n'est pas une réussite. Et le petit tachymètre fait également penser à un réveil de "Prisonic"... En 1959, le modèle reçoit encore un pare-brise panoramique, un traitement "mode" aussi adapté à sa ligne que la greffe d'une véranda en alu et plexiglas à une chaumière normande du XVI^{ème} siècle...

Cette même année voit la sortie de la version "1000 S", dernier avatar de la lignée. Il s'agit aussi de la plus performante, avec 50 chevaux affichés et une vitesse de pointe

de 135 km/h. Elle sera équipée, à partir du salon de Francfort 1961, du système "Lubrimat", dispositif de graissage séparé qui dose automatiquement l'arrivée d'huile en fonction du régime et de la charge du moteur. L'équipement s'enrichit enfin, en 1962, de freins à disques montés sur les roues avant.

Les anneaux se cachent pour mourir...

Ces ultimes perfectionnements auront pour but de maintenir la compétitivité de la voiture. Mais, en ce début des années 1960, la série accuse sérieusement son âge et le moteur 2 temps commence à être boudé par la clientèle. La voiture semble condamnée à court terme. D'autant que la Daimler-Benz a racheté Auto-Union en 1958 ; on imagine aisément l'état d'esprit de la direction de Mercedes à l'égard de ces voitures populaires à moteur 2 temps désormais condamnées par le marché. Les actifs de la société ont été réorganisés en conséquence : la branche motos a été vendue à la Zweirad-Union de Nuremberg et l'usine de Düsseldorf récupérée par Mercedes pour y fabriquer ses utilitaires légers.

En 1963, l'arrêt de la lignée est prononcé. Conçue à la veille de la guerre, l'attachante DKW disparaîtra donc, 25

TECHNIQUE

MEISTERKLASSE F89P 1950-54

2 cylindres 688 cc ; 76 x 76 ; transversal ; taux de compression : 6,5 : 1 ; 23 ch DIN à 4.200 t/mn ; 6 volts ; boîtes à 3 et 4 vitesses ; jantes 15 pouces ; roues Av indépendantes ; essieu AR flottant ; châssis à caisson ; carrosserie acier ; calandre 9 barres, puis 5 barres en trapèze (1953).

EMPATTEMENT : 2,35 m.

VOIES AV / AR : 1,19 / 1,25 ; 100 km/h.

CONSUMMATION : 7 à 8 litres.

Break F89 Universal (1951) : empattement : 2,45 m ; acier + bois.

SONDERKLASSE F91 (3 = 6) 1953-55 DIFFERENCES

3 cylindres, 896 cc ; 71 x 76 ; longitudinal ; taux de compression : 6,5 : 1 ; 34 ch DIN à 4.000 t/mn.

Calandre 5 barres en trapèze. 120 km/h.

CONSUMMATION : 8 à 10 litres.

break tout acier.

MODELES EXPORT 1949-53

Freins hydrauliques à partir de mai 1950.

Boîte synchronisée sur les 3 rapports supérieurs à partir de 1952.

GROSSER DKW F93 1955-57 (3 = 6)

Taux de compression 7 : 1 ; 38 ch DIN à 4.200 t/mn ; couple : 7,5 Mkg à 3.000 t/mn. Calandre 5 barres arrondie.

Voies élargies AV / AR : 1,29 m / 1,35 m. 125 km/h ;

895 kg ; berline 4 portes sur empattement de 2,45 m.

GROSSER DKW F94 (3 = 6) 1957-59

40 ch Din à 4.250 t/mn ; calandre grillagée arrondie.

AUTO UNION 1000 FIN 1957-60

3 cylindres, 76 x 74 ; 981 cc ; taux de compression : 7 : 1 ; 44 ch DIN à 4.500 t/mn ; couple : 8,5 Mkg à 2.250 t/mn ;

boîte 4 vitesses toutes synchro. Calandre grillagée avec logo d'Auto Union. Les portes s'ouvrent vers l'avant. Pare-brise panoramique en 1959. 130 km/h. 910 kg.

CONSUMMATION : 10 litres.

AUTO UNION 1000 S 1959-63

Taux de compression : 7,25 : 1 ; 50 ch DIN à 4.500 t/mn ; couple : 8,7 Mkg à 2.250 t/mn. Graissage séparé "Lubrimat" en 1961. Freins à disques à l'avant en 1962.

135 km/h. 940 kg.

AUTO UNION 1000 SP 1958-65

3 cylindres, 981 cc ; taux de compression : 8 : 1 ; 55 ch DIN à 4.500 t/mn ; couple : 9,5 Mkg à 3.500 t/mn ; pompe à eau ; boîte à 4 vitesses ; jantes 15 pouces. Empattement :

2,35 m ; Voies AV / AR : 1,29 m / 1,35 m. 950 kg ; 145 km/h.

CONSUMMATION : 11 à 12 litres.



ans plus tard, avec la sanction d'un succès qui aurait pu être plus marqué. Près de 500.000 exemplaires auront certes été construits, un score objectivement appréciable ; mais on ne peut s'empêcher d'évoquer l'ombre immense de la Coccinelle. En comparaison, la DKW affichait des qualités infiniment plus nombreuses : tenue de route, espace, confort, silence, élégance, souplesse du moteur, rationalité de la conception (tout à l'avant), etc...

Le moteur 2 temps était-il un handicap sérieux dans les années 50, du fait, de sa consommation excessive ? La Coccinelle n'a jamais été un modèle d'économie, au demeurant. Et si le chant du 2 temps n'a jamais valu celui de la Lorelei, il semblait au moins plus mélodieux que l'inquiétant grondement métallique du Flat-Four VW et son infernal bruit de turbine ! D'autre part, on sait que Saab a prouvé que, même aux Etats-Unis, le moteur 2 temps n'était pas un obstacle insurmontable.

Alors ? La réponse tient probablement en ces deux éléments : la stratégie de communication et la politique d'exportation. Un succès mondial passe obligatoirement par la conquête du marché américain (appuyée sur un service après-vente irréprochable), ainsi que sur une démarche publicitaire - et plus largement de communication - permettant de générer un phénomène de mode. La DKW n'a jamais été la vedette des studios de Walt Disney et c'est bien là son malheur...

Au demeurant, elle aurait pu exploiter son excellent palmarès sportif ; elle brilla dans de nombreux rallyes et remporta même, en 1959, le rallye Acropole, un des plus difficiles du calendrier. Mais la firme ne sut pas tirer le meilleur parti de ces résultats flatteurs.

*Robuste et maniable,
l'Auto Union connaîtra quelques succès
sportifs dans sa catégorie, comme ici,
au Rallye d'Acropole
(notre illustration).*



Le second souffle d'Audi

Baptisée DKW F 102, la remplaçante de l'Auto Union 1000 S sera présentée durant l'été 1963 et produite à partir du printemps 1964. Première voiture monocoque d'Auto-Union, elle sera aussi la dernière "2 temps" du groupe. Son moteur à 3 cylindres de 1.175 cm³ développe 60 chevaux. Spacieuse, sa carrosserie apparaît bien banale et la ligne dépourvue de caractère. Sa fabrication sera arrêtée en 1966, à l'issue d'une production de 50.000 exemplaires. En fait, la F102 servira surtout de base à la nouvelle Audi : DKW étant trop identifiée à la technique du "2 temps" alors en perte de vitesse, la marque Audi sera donc ressuscitée pour lancer une nouvelle génération

de berlines moyennes, équipée d'un moteur quatre cylindres (quatre temps), développé chez Mercedes.

Commercialisée en 1965, l'Audi F103 reprend la coque de la F102 avec un moteur de 1.700 cm³. La même année, Mercedes revend l'Auto Union à Volkswagen.

Toujours en 1965, la fabrication de la DKW F12, ultime rejeton de la petite "Junior", est également arrêtée. La place est libre, désormais, pour favoriser l'épanouissement d'Audi.

Telle la chrysalide, DKW devra donc s'effacer pour que renaisse l'ancienne marque d'August Horch, Audi. C'est sous ses bons auspices que la DKW Front F1 avait été conçue en 1930. C'est aussi l'usine de Zwickau qui monta jusqu'à la guerre les DKW à traction avant. Ainsi, le destin a-t-il bouclé, sur près de 40 ans, une histoire riche et mouvementée. On a le droit d'en conclure que les anneaux d'Auto Union étaient sans doute inoxydables...

GILLES BONNAFOUS

Tous nos remerciements à M. Bruno Spagnul pour nous avoir permis de photographier son coupé luxe F93 1956 ainsi qu'à M. Bernard Vermeulen qui a fort obligeamment mis à notre disposition son abondante documentation. Nous rappelons qu'un premier article consacré aux DKW d'avant-guerre (également signé Gilles Bonnafous), a été publié dans le N° 145 d'Auto Rétro.

Une adresse à connaître

Club DKW : président Michel Donat,
50, rue de la Fontaine au Roi, 75011 Paris,
Tél. (1) 43.38.32.34.