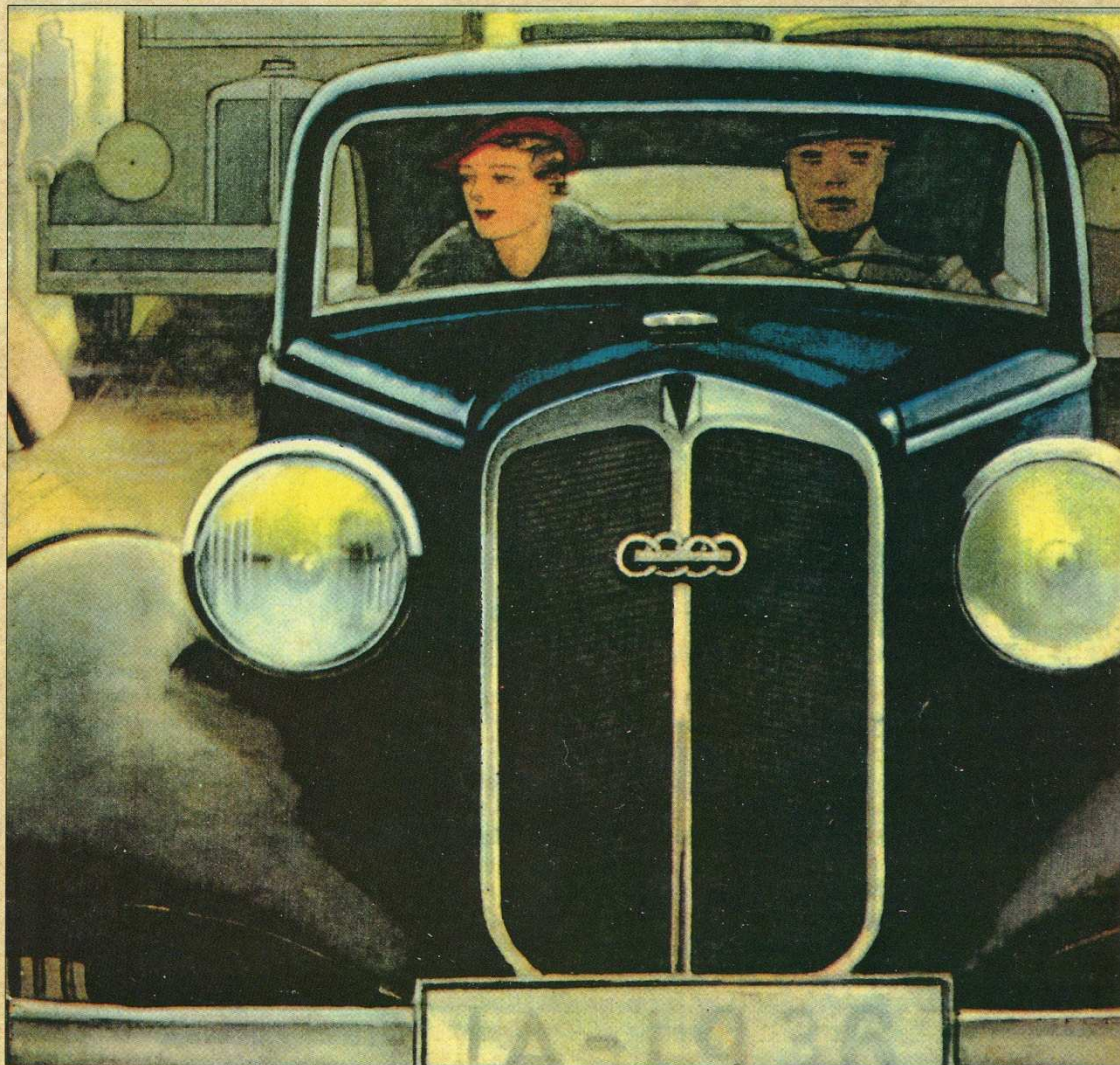
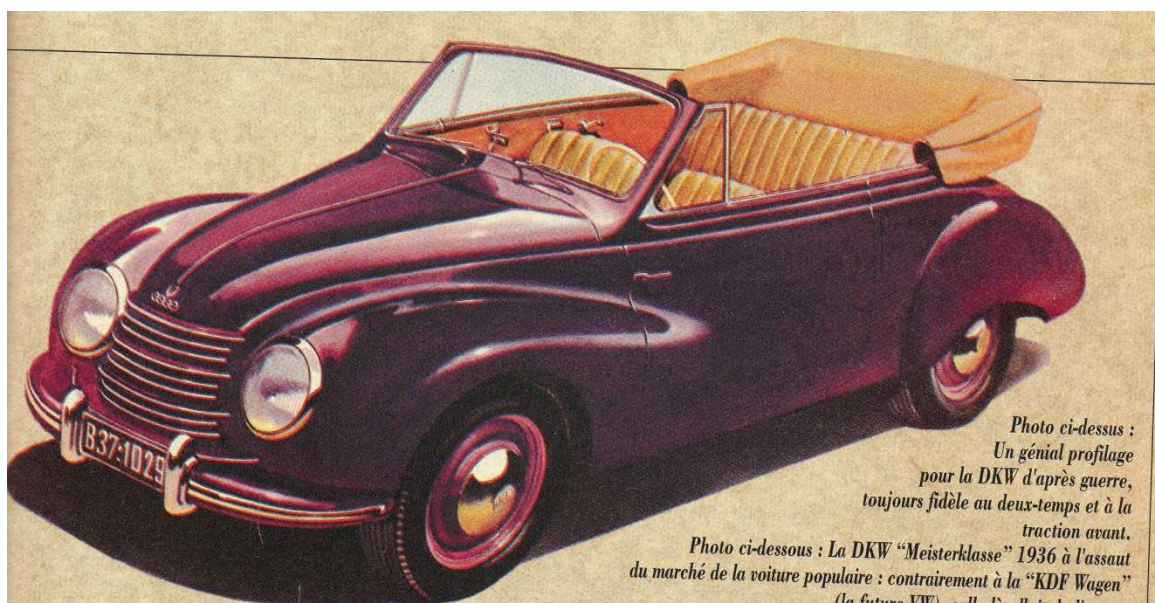


PREMIERE PARTIE

LES DKW TRACTION AVANT LA PETITE MERVEILLE DE SAXE

Il était une fois une petite voiture dont le cœur battait à deux temps. Elle ne manquait pas de talent, à tel point qu'on la surnomma bientôt " la petite merveille "... Bien que née dans la province de Saxe, au temps de la République de Weimar, son père, un ingénieur visionnaire et ambitieux, était danois. Il ne s'appelait pas Andersen, mais Rasmussen. Personne n'est parfait...

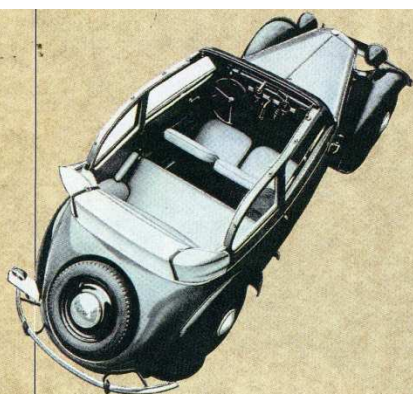




*Photo ci-dessus :
Un génial profilage
pour la DKW d'après guerre,
toujours fidèle au deux-temps et à la
traction avant.*

*Photo ci-dessous : La DKW "Meisterklasse" 1936 à l'assaut
du marché de la voiture populaire : contrairement à la "KDF Wagen"
(la future VW), celle-là allait de l'avant.*

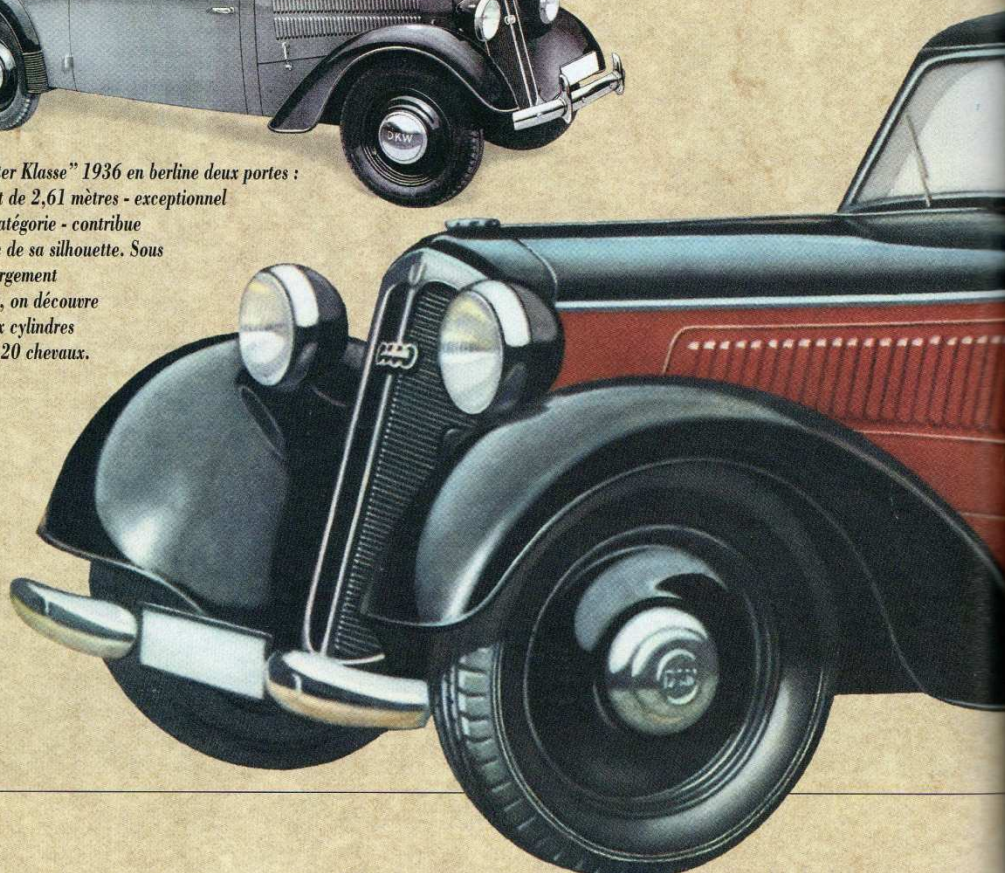




DKW F8 "Meister Super"
1939-42 (en berline et "Cabrio" découvrable) :
extérieurement, cette série
se distingue de la F7 par sa calandre à
aubages verticaux, sa carrosserie
modernisée (cf. le dessin du pavillon), et sa
double rangée d'ouïes d'aération
latérales. Le châssis est également modifié en
vue d'accroître la rigidité structurelle.



DKW "Meister Klasse" 1936 en berline deux portes :
empattement de 2,61 mètres - exceptionnel
dans cette catégorie - contribue
à l'élégance de sa silhouette. Sous
son capot largement
dimensionné, on découvre
un petit deux cylindres
700 cm³ de 20 chevaux.



Un sacré européen, ce Danois ! Parti étudier et faire carrière en Allemagne, il y créa la première automobile légère de grande diffusion d'outre-Rhin. Il sut encore exporter sa technologie et influencer profondément et durablement la conception de la voiture populaire en Europe centrale et en Scandinavie. En effet, les Jawa tchèques étaient des DKW construites sous licence, tandis qu'en Allemagne de nombreuses marques de voitures légères se sont inspirées des DKW jusque dans les années 1960 (à commencer par Goliath, Lloyd et Gutbrod) et en RDA jusqu'en... 1990 ! Quant à la Saab 92 (et ses descendantes), elle est réellement une copie de la DKW, au plan technique, tout au moins.

Toutes ces voitures ont été conçues à partir de la même idée : la combinaison du moteur 2 temps et de la Traction. Si le second principe a été très apprécié en France, grâce à Citroën qui l'appliquera après DKW, il n'en ira pas de même du moteur 2 temps, accusé de tous les maux de la création !

Il y a là une différence culturelle majeure entre notre pays, où le 2 temps n'a jamais été considéré comme crédible par l'opinion (si ce n'est pour les mobylettes !) et l'Allemagne, où il a été un moyen de propulsion très utilisé pour les voitures populaires. Peut-être connaîtra-t-il demain une nouvelle jeunesse ?

Le saviez-vous ? Il revient à la mode et tous les grands constructeurs ont aujourd'hui

dans leurs cartons des projets de moteurs 2 temps, dont certains sont très avancés. Ford est à la pointe dans cette recherche et vient même de sortir une Fiesta à moteur 2 temps catalysé. Wait and see...

De Zwickau à Zschopau

Mais revenons-en à une époque où il n'était pas encore question de pollution. Né en 1878, Jörgen-Skaft Rasmussen fait ses études d'ingénieur à Zwickau, au cœur de la Saxe industrielle. Il crée à Chemnitz une entreprise de chaudières qu'il installe bientôt à Zschopau. Dès 1907, le destin a déjà dessiné le triangle des trois futures grandes cités de l'industrie automobile saxonne et d'Auto Union.

Les premières voitures créées par Rasmussen sont des prototypes équipés de chaudières à vapeur qu'il développe pendant la première guerre mondiale pour pallier la pénurie d'essence. Le projet n'aura pas de suite avec le retour de la paix, mais les initiales DKW resteront "dampf kraft wagen", en d'autres termes, "véhicule à vapeur".

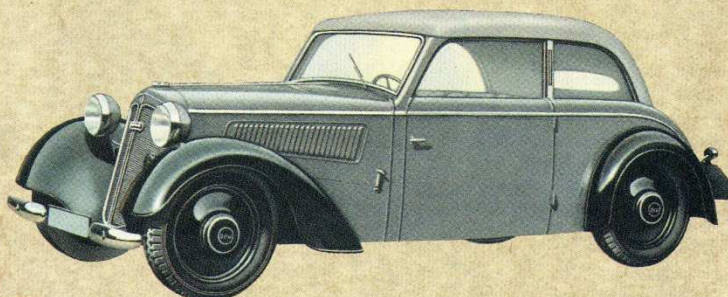
L'histoire du moteur DKW 2 temps commence avec un jouet, que Rasmussen aura l'idée d'équiper d'un petit 18 cc. Le sigle "DKW" est réutilisé, avec un peu d'imagination, pour devenir "der knaben wunsch" (le rêve des garçons). Du jouet à la bicyclette, il n'y a qu'un pas. Rasmussen réalise alors un petit moteur auxiliaire de vélo d'une cylindrée de 118 cc, développant 1 cheval et commercialisé à partir de 1920. DKW devient "Das kleine

wunder" (la "petite merveille"). Succès immédiat et déjà, lancement de la première moto légère ; dès 1921, 10.000 moteurs DKW ont été construits. C'est un triomphe : le rêve le plus fou de l'entrepreneur le plus ambitieux se réalise : en 1927, l'entreprise possède douze usines et fête son 100.000ème moteur. La paisible vallée de Zschopau est maintenant une ruche. DKW est devenu, en sept ans, le premier constructeur de motos du monde.

Voitures en bois

Mais Rasmussen pense toujours à l'automobile. Dès la fin de la guerre, il développe des projets, construit des prototypes de petites voitures en bois, à moteur 2 temps. Notamment en 1924, où en collaboration avec la petite marque berlinoise S.B. (qu'il vient de racheter), il expose au Salon de Berlin une voiturette (en bois) avec moteur sur le marchepied... Suit un autre prototype à moteur arrière. En 1926, la première automobile DKW commercialisée est un taxi électrique berlinois construit à 500 unités.

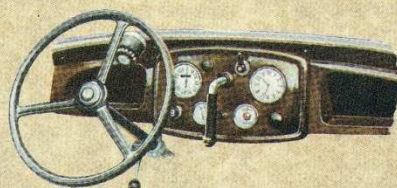
A cette époque où Marlène est déjà l'"Ange bleu", Rasmussen interprète plutôt le rôle de l'ogre. Entrepreneur insatiable et porté par le succès exceptionnel de ses motos, Rasmussen (qui a déjà diversifié ses activités dans les moteurs industriels et marins, le matériel d'incendie et les réfrigérateurs...) se lance dans une ambitieuse politique de croissance externe en rachetant nombre d'entreprises en difficulté. IL est vrai que les périodes de crise économique



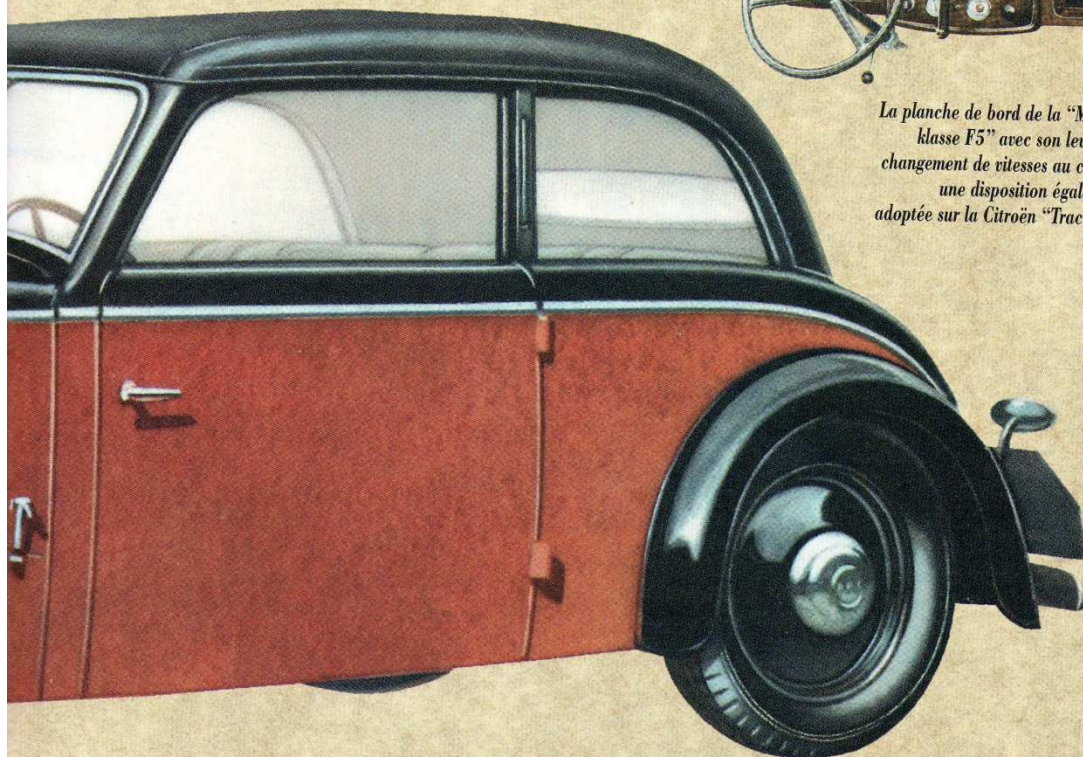
DKW "Reichklasse" : un peu moins chère que la "Meisterklasse", cette version bénéficie d'une mécanique en tous points identique, mais sa présentation apparaît plus dépouillée (la calandre est notamment dépourvue de cerclage chromé).



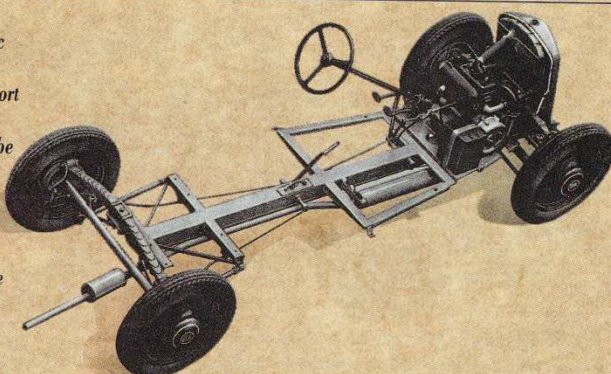
Avantage pratique de la Traction avant : un plancher plat permettant d'exploiter au maximum le volume habitable.



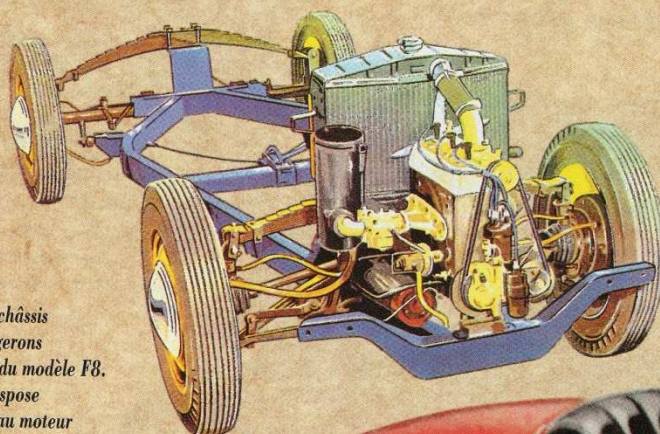
La planche de bord de la "Meisterklasse F5" avec son levier de changement de vitesses au centre, une disposition également adoptée sur la Citroën "Traction".



Le châssis DKW "Front" F5/F7 avec sa poutre centrale caissonnée (le ressort transversal arrière surnommé "Schwebe Achse" est apparu sur la F5). Le 2 cylindres 700 en position transversale occupe une place réduite à l'avant.

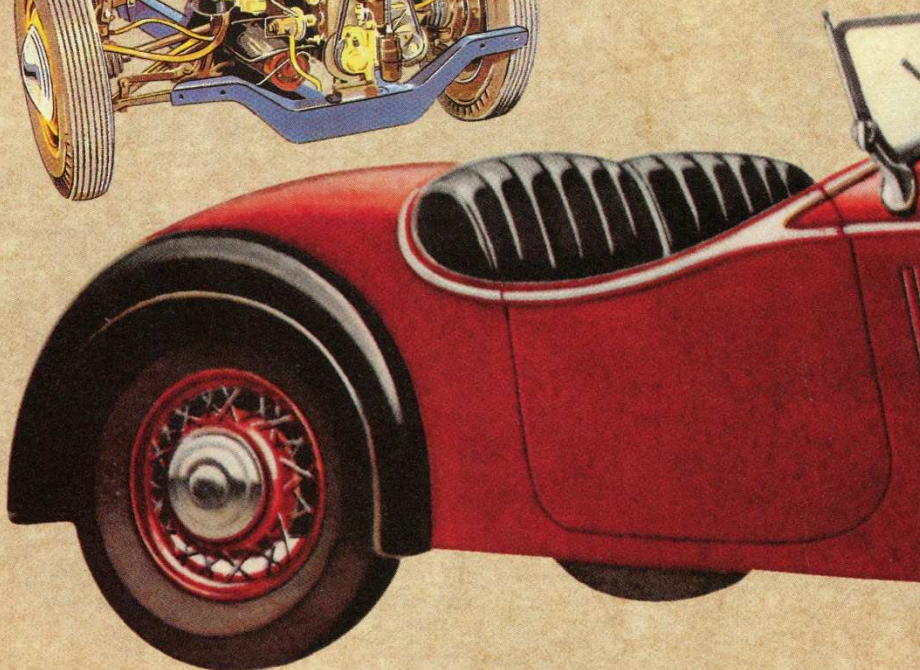


IFA F9 berline : si l'étude du modèle remonte à 1939 (projet "F9" ou "Hochklasse"), l'Allemagne de l'Est en profitera en avant-première, dès 1948, sous l'égide d' "IFA", une entreprise d'état, constituée sur les ruines du défunt groupe Auto Union.



L' IFA F9 reprend le châssis à deux longerons caissonnés du modèle F8. Mais elle dispose d'un nouveau moteur 3 cylindres (2 temps) de 900 cm³ développant 30 chevaux et monté longitudinalement en porte-à-faux.

La plus désirable des DKW "Front" : le roadster deux places "De Luxe" ; des proportions idéales et une silhouette très suggestive. Une pièce rare et chère aujourd' hui.



font les délices des repreneurs...

Rasmussen, lui, bâtit un Empire industriel centré sur la moto et l'automobile. Il acquiert ainsi en 1927 une entreprise de Berlin-Spandau (D-wagen) où seront assemblées les futures voitures DKW ; la même année, il commercialise de gros véhicules à trois roues, avec moteur sur la roue avant, en version camionnette et taxi. Il rachète aussi les outillages de production des moteurs américains Rickenbacker (la firme venant de fermer), qu'il installe dans une usine du constructeur allemand Moll, failli lui aussi. En 1928, enfin, Rasmussen prend possession de la célèbre firme de Zwickau, Audi, seconde marque d'August Horch, grand ingénieur mais piètre homme d'affaires.

La fondation d'Auto Union

Il est vrai que la crise frappe durement les marques de haut de gamme. Et si DKW se porte très bien, cette santé économique cache une situation financière plus complexe : la boulimie cannibale de Rasmussen et l'expansion exponentielle de l'entreprise, l'a placé dans l'orbite des banques qui financent massivement le groupe, en situation de crise de croissance trop rapide : de 1926 à 1932, l'engagement bancaire est passé de 600.000 à 10,5 millions de Reichsmarks ! Le rachat d'Audi n'a pas été facile à assimiler et un consortium de banques saxonnes est devenu actionnaire dominant du groupe. Sur leur lancée, ces banques sauvent Horch de la faillite et reprennent la division automobile de Wanderer pour fonder, le 29 juin 1932, l'Auto Union A.G.,

dont le siège social est fixé à Chemnitz.

En cette année olympique, le choix du nouveau logo du groupe se fixe sur les quatre anneaux sécants, qui symbolisent les quatre marques associées. Ainsi est constitué un puissant ensemble composé de firmes saxonnes, capable de rivaliser avec le rhénan Opel et avec Mercedes, installé dans le Wurtemberg. Quelques années plus tard, le grand Bernd Rosemeyer fera briller les anneaux d'Auto Union sur les circuits et les autoroutes des records du monde de vitesse. Epoque "culte" des duels de géants avec Mercedes et Rudi Carracciola, où les voitures de course allemandes seront invincibles.

Mais Rasmussen a payé son audace du prix de son indépendance. Entrepreneur jaloux de son autonomie, il se sent mal à l'aise dans l'appareil d'Auto Union, d'autant que sa volonté de préserver une grande liberté à ses deux marques est contrariée par ses partenaires. Il quitte le conseil d'administration à la fin de l'année 1934. DKW vivra dorénavant sans son créateur...

Concentrations et regroupements

Cette importante concentration achève une longue série d'opérations de rachats et de fusions qui, depuis 1924, a redessiné le paysage industriel de l'automobile allemande : citons, parmi les plus importantes Daimler-Benz (1926), Nag-Presto (1927), Hansa-Lloyd (1929), General Motors (Opel en 1929) et bien entendu DKW-Audi. En 1932, les cinq principaux groupes automobiles allemands sont consti-

tués et leur hiérarchie sera figée jusqu'à la guerre, avec par ordre décroissant : Opel (81.983 voitures vendues en 1938), Auto-Union (52.172, dont 39.839 DKW), Daimler-Benz (20.889), Adler (15.467) et BMW (7.311). En six ans, la production aura été multipliée par 10 pour DKW, par 7 pour Opel et par 4 pour Mercedes. Les autres marques, telles que Hanomag, Stewer et Maybach restent marginales.

Mais revenons quelques années en arrière pour saluer la commercialisation, en décembre 1927, de la première vraie automobile DKW. C'est une propulsion, à moteur bicylindre 2 temps de 584 cc et caisse autoportante en bois.

Malgré quelques défauts de rigidité, ce modèle baptisé P15 se vend bien. En version Sport, elle bat 12 records internationaux à Montlhéry, en 1930, en faisant le voyage aller et retour par la route ! Elle s'illustre aussi dans de nombreuses courses, au Nürburgring et en Bohême).

Souhaitant élargir sa gamme vers le haut, DKW lance une 1000 cc baptisée "4 = 8". Ce présomptueux et provocant défi arithmétique cache une intéressante originalité technique. Il s'agit d'un moteur V4 2 temps à 8 cylindres dont quatre jouent un rôle moteur, les quatre autres servant de pompes de pré-compression : graissage par carter humide et alimentation à l'essence, comme dans un 4 temps, sont les avantages de ce système (qui possède les temps moteur d'un V8 4 temps).

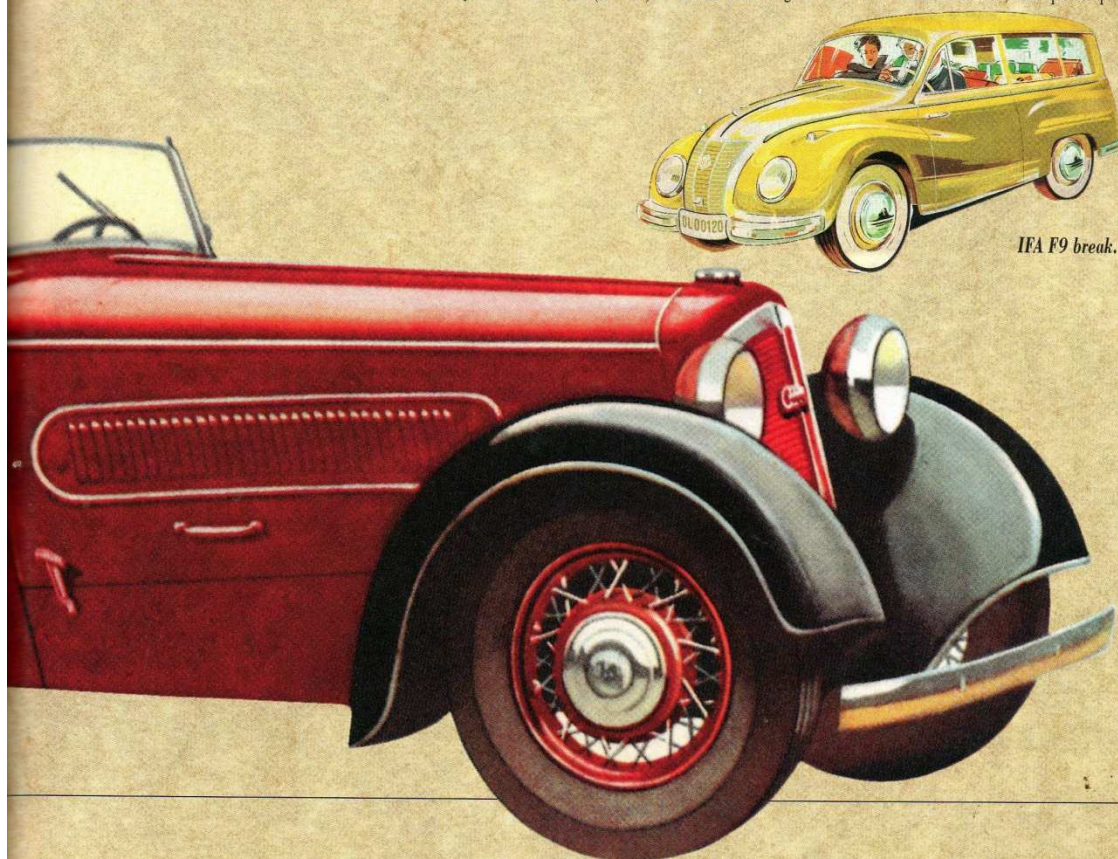
Toutes les DKW à propulsion seront équipées de ce moteur à partir de 1930 : P25, V800, V1000, Sonderklasse et Schwebeklasse. Il ne sera jamais monté sur les "tractions". Il est à noter que la Schwebeklasse (1934-37) est la seule DKW

d'avant-guerre à témoigner d'un souci aérodynamique. Mais toutes ces "propulsions" à coque en bois connaissent depuis le début des problèmes de rigidité. Alors, pour l'acquéreur déçu, DKW signifiera bientôt "Der kunde weint" ("le client pleure...") ! Aussi, en 1938, la Sonderklasse est-elle équipée d'un châssis à caissons métalliques. Mais il est bien tard et elle sera la dernière DKW conventionnelle à propulsion.

Les DKW "Front"

L'idée de la DKW "Front" germe dans l'esprit de Rasmussen en 1930. Il souhaite offrir aux classes moyennes touchées par la crise une petite voiture moderne, économique et fiable. Le cahier des charges qu'il confie au bureau d'études d'Audi est précis : moteur emprunté aux motos DKW, traction à joints Tracta (Rasmussen aurait rencontré J.A. Grégoire au Salon de Paris), châssis métallique surbaissé, 4 roues indépendantes. La principale originalité demeure sans doute la traction qui, dans le sillage de Cord et de Tracta, agite beaucoup les esprits des ingénieurs allemands à cette époque et va équiper, outre DKW, les Stewer, Nag et Adler.

Le prototype est présenté en février 1931 au Salon de Berlin. Le moteur est placé transversalement et la boîte à 3 vitesses est accolée en parallèle : la transmission primaire se fait par chaîne. En un mot, c'est bien une mécanique de moto. Ce moteur à lumières est remarquable de simplicité, avec cinq pièces mobiles (2 pistons, 2 bielles et le vilebrequin). La voiture est bien accueillie : sa conception intelligente et novatrice est mise en avant, ainsi que son prix



IFA F9 break.

"Front Antrieb", qui signifie "Traction") est née. Elle est la première automobile à traction construite en série. Le moteur de 584 cc (74 x 68) développe 18 cv. La face avant se caractérise par sa calandre concave, qui cache la transmission. Le changement de vitesses est au tableau de bord. Bel exemple de synergie : les moteurs viennent de Zschopau, les carrosseries en bois de Spandau et le montage est réalisé à Zwickau chez Audi. Le succès commercial est immédiat et plus de 4.000 exemplaires sont vendus en un an. La voiture est engagée avec succès en compétition (dont les 24 Heures de Francorchamps 1931) et une version course bat trois records du monde à Montlhéry en novembre 1931.

Mais déjà la F2 (Meisterklasse 601) fait son apparition en avril 1932, avec un empattement porté à 2,61 mètres et un châssis renforcé, toujours à deux longerons. La ligne est modernisée, la calandre droite est plus esthétique et l'intérieur plus spacieux. En 1933, elle reçoit un nouveau moteur, plus puissant, de 690 cc (76 x 76, 20 cv à 3.500

t/mn) et devient Meisterklasse 701. La vitesse atteint 85 km/h. Le système amélioré de balayage des gaz de ce moteur à pistons plats (système Schnürle) permet un meilleur rendement. Les joints Tracta sont abandonnés au profit de joints "maison". Un modèle bas de gamme, Reichsklasse, équipé du moteur de 600 cc, est vendu à un prix inférieur. Au total, 27.000 F2 sont construites. Il faut souligner la légèreté de ces voitures dont le poids varie selon les versions de 670 à 770 kilos.

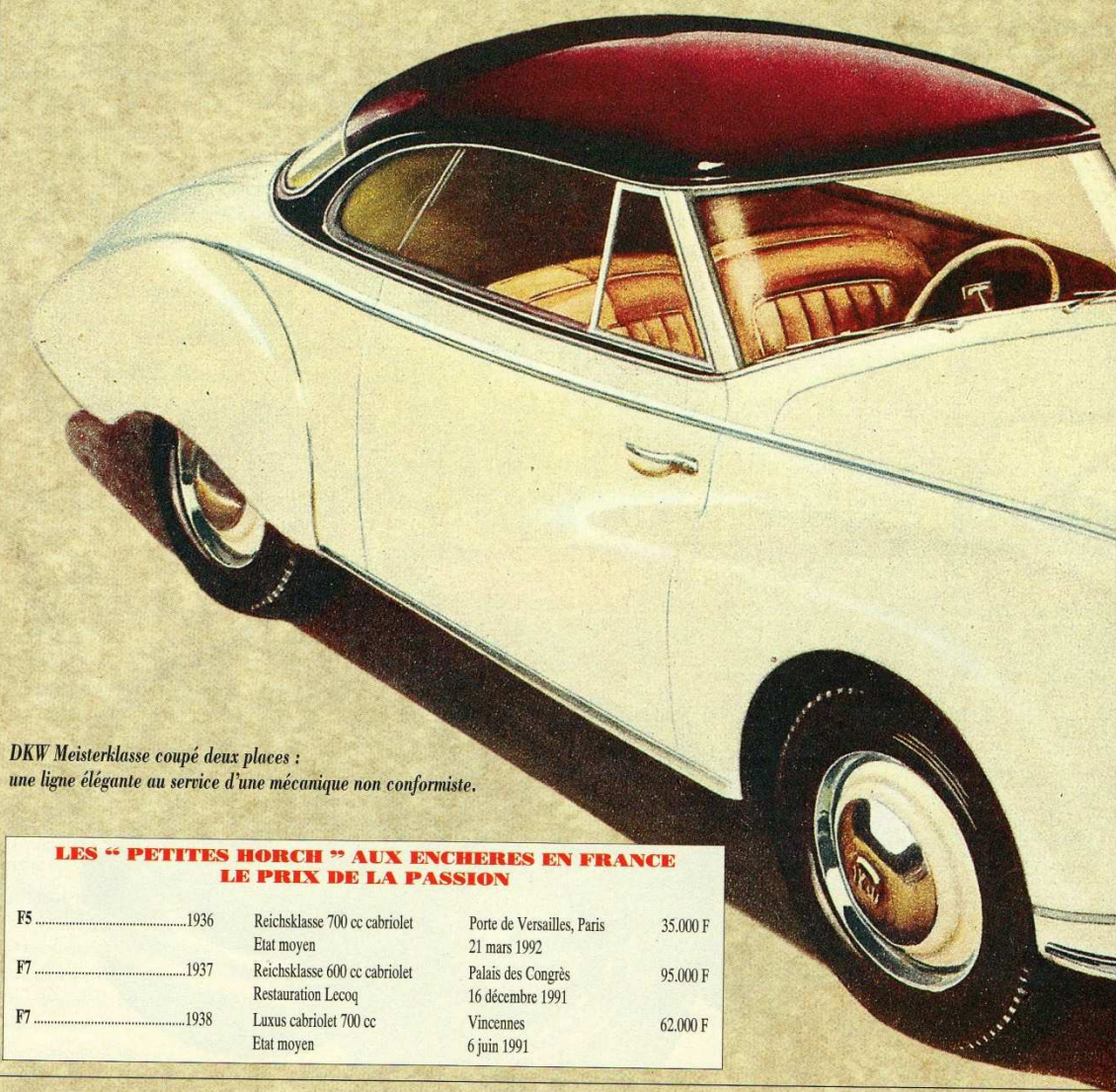
Le type F3 ne concerne que quelques châssis livrés pour des carrosseries spéciales. La F4 est une F2 au châssis renforcé et équipée en série de la roue libre, technique économe en carburant et qui contribue au confort qu'elle procure.

Avec l'année 1935 et l'apparition de la F5, les chiffres de production vont prendre une tout autre ampleur jusqu'en 1942 : 75.000 exemplaires sont vendus du type FS, 100.000 de la F7 de 1936 à 1939 et 50.000 de la F8 (la F6, prototype peu convaincant ne sera jamais construit). La qualité de ces voitures et leur prix très compétitif expli-

quent leur succès et des chiffres de diffusion élevés pour l'époque. Une F5 coûte moins de 2.000 RM, contre 2.250 RM pour une Ford, 2.500 RM pour une Opel Olympia et 3.750 RM pour une Adler Junior.

Deux innovations importantes caractérisent la F5 : un nouveau châssis à gros caisson central unique et une nouvelle suspension arrière à essieu rigide surmonté d'un ressort transversal, pour atténuer le roulis de la carrosserie : c'est le "Schwebeachse", ou essieu flottant. Cette technique équipera dorénavant toutes les DKW-Front. Le modèle se décline en onze versions où se croisent types de carrosserie et de moteur et niveaux de finition :

La Reichsklasse existe en berline (600 cc et 700 cc), berline décapotable (700 cc), cabriolet (600 cc) et camionnette (700 cc). La Musterklasse, mieux équipée et montée exclusivement avec le moteur 700 cc, se présente en berline, berline décapotable, cabriolet 2 places, "luxus cabriolet" à 2 et 4 places (à la luxueuse finition) et même roadster. L'élégance et le raffinement de ces cabriolets coûteux



DKW Meisterklasse coupé deux places :
une ligne élégante au service d'une mécanique non conformiste.

LES "PETITES HORCH" AUX ENCHERES EN FRANCE LE PRIX DE LA PASSION

F5	1936	Reichsklasse 700 cc cabriolet	Porte de Versailles, Paris	35.000 F
		Etat moyen	21 mars 1992	
F7	1937	Reichsklasse 600 cc cabriolet	Palais des Congrès	95.000 F
		Restauration Lecoq	16 décembre 1991	
F7	1938	Luxus cabriolet 700 cc	Vincennes	62.000 F
		Etat moyen	6 juin 1991	

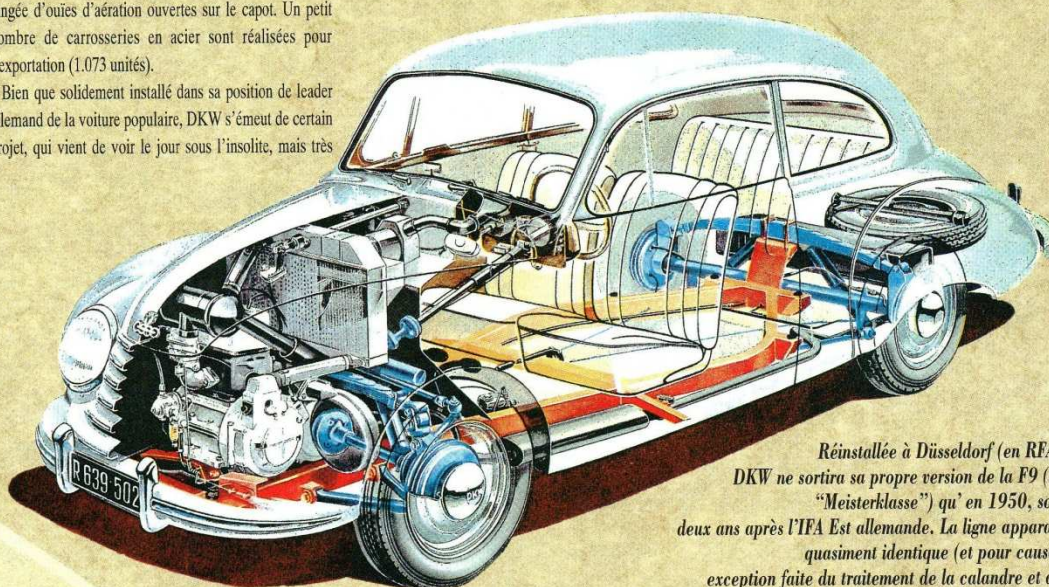
leur vaut d'être surnommés les "petites Horch", surnom légitime puisque leur ligne a été dessinée par les stylistes de la marque prestigieuse... Certains sont construits chez des carrossiers comme Baur à Stuttgart.

La F7 n'est qu'une resucée de la F5. Quelques rares quatre portes sont construites pour l'exportation ainsi que 566 caisses en acier. La F8 poursuit la brillante carrière de sa devancière, avec une importante modification du châssis, désormais constitué d'un double caisson formant un large ovale, dans le but de faciliter le montage des carrosseries. Cette amélioration est héritée du défunt prototype de la F6. Extérieurement, la F8 est aisément identifiable à sa calandre à la grille désormais verticale et à la double rangée d'ouïes d'aération ouvertes sur le capot. Un petit nombre de carrosseries en acier sont réalisées pour l'exportation (1.073 unités).

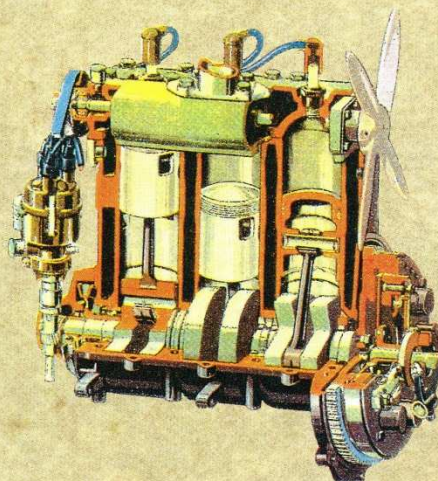
Bien que solidement installé dans sa position de leader allemand de la voiture populaire, DKW s'émeut de certain projet, qui vient de voir le jour sous l'insolite, mais très



IFA F8 Cabriolet Gläser : un faux air de BMW 327.



Réinstallée à Düsseldorf (en RFA) DKW ne sortira sa propre version de la F9 (la "Meisterklasse") qu'en 1950, soit deux ans après l'IFA Est allemande. La ligne apparaît quasiment identique (et pour cause) exception faite du traitement de la calandre et de certains détails de présentation. Mais la DKW Meisterklasse doit encore se contenter du deux cylindres des précédentes F8.



Le trois cylindres étudié avant-guerre pour la F9 profitera initialement à l'IFA.

projet, qui vient de voir le jour sous l'insolite, mais très national-socialiste, appellation de "K. d. F." (Kraft durch Freude) plus connu sous le patronyme postérieur de "Volkswagen". Il est clair que la F8 ne saurait résister à la concurrence d'une voiture entièrement nouvelle.

Ainsi naît le projet F9 ou Hoheklasse, dont une dizaine de prototypes seront construits en 1939, la commercialisation étant prévue courant 1940. Les principes de base demeurent : traction et moteur 2 temps, mais on a affaire cette fois à un trois cylindres de 900 cc (70 x 78) développant 30 cv à 3.000 t/mn et disposé longitudinalement en porte-à-faux de l'essieu avant ; la boîte est à quatre vitesses ; le châssis reprend celui de la F8.

La carrosserie métallique est une superbe réussite esthétique, tout en douces rondeurs, dont l'aérodynamisme a été étudiée en soufflerie selon les principes de l'ingénieur suisse Paul Jaray. Insolite conséquence de ce parti-pris, le capot plongeant a nécessité de placer le radiateur derrière le moteur, lui-même avancé devant l'essieu.

Cette ligne sera reprise après la guerre, à l'Est comme à l'Ouest et commercialisée en RFA jusqu'en 1963, après avoir subi quelques retouches, pas toujours heureuses d'ailleurs, mais il faut vivre avec son temps.

Dédoublément...

En 1945, "la petite merveille" se retrouve sous la botte de Staline, la Saxe étant désormais en zone d'occupation soviétique. Les destructions sont considérables, l'usine de Spandau est rasée. Une partie des biens d'équipement d'Auto-Union est expédiée en URSS, en particulier l'usine de Zschopau. Les autres usines, nationalisées, sont confiées à Ifa, entreprise d'Etat appelée à gérer l'héritage du groupe saxon.

En 1947, les premiers véhicules sortent des chaînes tant bien que mal réactivées : ce sont des camions Horch à moteur Maybach (!). La DKW F8, alias Ifa F8, est pour sa

part mise en production à Zwickau en 1949 et elle sera construite jusqu'en 1955 à plus de 25.000 exemplaires ; puis elle cédera la place et sa mécanique à la disgracieuse "P 70 Zwickau" à la carrosserie synthétique, ancêtre de la Trabant. Quelques F8 sont luxueusement carrossées chez Gläser à Dresde, dans un style inspiré de la F9, en particulier un superbe cabriolet.

La F9 est présentée pour la première fois à la foire de Leipzig en 1948 et Ifa décide de la commercialiser parallèlement à sa sœur aînée. La voiture de série est la réplique du prototype de 1939. Elle est proposée en berline, berline découvrable, cabriolet avec intérieur cuir et break. D'abord montée à Zwickau, elle émigra en 1953 à Eisenach, en Thuringe, où elle sera construite jusqu'en 1956 au pied du château de la Wartburg, avant de céder la place à la voiture qui prendra le nom de la forteresse rendue célèbre par Luther.

À l'Ouest, le redémarrage des activités se fait par le biais du service après vente ! Car des dizaines de milliers de DKW ont survécu au désastre, n'ayant été que peu réquisitionnées. La Wehrmacht, de fait, n'appréciait guère la carrosserie en bois, ni même le moteur 2 temps, peu à l'aise dans le froid "sibérien" des plaines de l'Ukraine... Un, dépôt de pièces est créé à Ingolstadt et des importations de RDA sont même, semble-t-il, négociées. En septembre 1949, la nouvelle Auto Union renaît dans cette ville (plus tard siège d'Audi) avec le lancement d'une camionnette, dont l'esthétique évoque plus un carton d'eau minérale qu'un véhicule automobile, fut-il utilitaire...

C'est à Düsseldorf que reprend, en août 1950, la fabrication des voitures particulières avec la Meisterklasse F89P qui s'analyse comme une F9 équipée du moteur de la F8. Il faudra attendre plusieurs années pour que le moteur 3 cylindres prenne place sous le capot et qu'ainsi soit achevée la mise en production du prototype de 1939 dans toutes ses caractéristiques. Tel n'a pas été le cas en Allemagne orientale où, dès 1949, Ifa a produit la F9. L'innova-

TYPE	ANNEE DE PRODUCTION	NOMBRE D'EXEMPLAIRES
F1.....	1931-32	4.353
F2.....	1932-35	27.101
F3.....	1933-34	183
F4.....	1933-34	7.876
F5.....	1935-38	74.990
F7.....	1936-39	100.038
F8.....	1939-42	49.605
Ifa F8.....	1949-55	26.267
	1949-53	1.880 (Zwickau)
Ifa F9.....	1953-56	48.593 (Eisenach)

tion, pour une fois, avait changé de camp...

La DKW va connaître un vif succès et engendrer une riche descendance jusqu'à son retrait en 1963. Puis viendront la 1000 SP, la Junior, la F12 et l'effacement de la marque pour donner naissance, (ou plutôt : renaissance) à Audi.

Mais ceci est une autre histoire qui fera l'objet d'une prochaine chronique...

Petite Horch

La Traction avant étant un culte dans notre pays, il est étonnant que les DKW n'y aient pas éveillé plus d'intérêt.

La faute de ce sacré deux temps ? Pourtant, les Panhard sans soupapes fument aussi ! Cette amnésie alors serait-elle liée, inconsciemment bien sûr, au fait que la DKW soit sortie plusieurs années avant la Traction Citroën ?...

Ces voitures sont donc difficiles à trouver en France. Mais les frontières ne sont-elles pas faites pour être franchies, sinon violées ? D'autant qu'elles vont bientôt disparaître... Si, en ces temps de morosité budgétaire, l'acquisition d'un cabriolet Horch vous paraît relever du domaine du rêve (pour beaucoup d'entre nous, il risque de le rester longtemps !), faites-vous donc plaisir avec une "petite Horch", superbe petite voiture à la mécanique simple et robuste parée d'une robe aussi gracieuse qu'une porcelaine de Saxe...



DKW Meisterklasse : on lui découvrira bientôt un réel potentiel sportif.