

Article du magazine Rétroviseur de décembre 1997



PAR MICHEL DUMIOT

Prenez une berline Auto Union-DKW F12, coupez-lui le toit, et vous obtenez une petite allemande encore plus originale : le roadster, fabriqué à seulement 2 793 exemplaires.

Esthétiquement, elle ressemble à la fois à une Ford Anglia et à une Amphicar, mais elle n'est ni anglaise ni amphibie. En fait, cette Auto Union-DKW F12 roadster n'est qu'une berline F12 "décapitée" et devenue 2+2 après un passage chez le carrossier Baur à Stuttgart. Notez que la banquette arrière est réduite à la taille d'un siège d'appoint pour loger le bac de la capote et le renfort transversal qui rigidifie la carrosserie, mais le pare-brise est fixe. La dénomination roadster serait-elle un peu usurpée ? Disons qu'elle aurait dû s'appeler plus logiquement cabriolet, voire coach découvrable car la capote entraîne dans son mouvement des petites vitres latérales.

Question originalité, cette F12 n'en manque pas, à commencer par sa traction avant : en 1964, il n'y avait guère que les Citroën ID et DS,

Lancia Flavia et Panhard PL 17 à utiliser ce mode de transmission parmi les cabriolets. Autre caractéristique propre à la marque allemande, le moteur trois cylindres, deux-temps, avec dosage du mélange automatique (système Lubrimat mis au point par DKW en 1961) l'huile ayant son réservoir séparé dans le compartiment moteur. La sonorité est donc naturellement "pétaradante", grave et brouillon au ralenti, puis aiguë et "organisée" à haut régime. Avant qu'elle ne démarre, la F12 ressemble encore à une voiture "normale". Après, c'est une Auto Union-DKW, et rien d'autre.

Michel Pesquet, son propriétaire, s'est pris de passion pour le deux-temps en commençant par une Vespa 400, puis il a découvert les Auto Union. Restaurée entièrement en 1995, et offerte en cadeau de Noël à son épouse, sa F12 a

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : trois cylindres en ligne, deux-temps à graissage automatique (2,5 %), refroidissement par eau (thermosiphon), 889 cm³ (74,5 x 68 mm), 51 ch (SAE) à 4 500 tr/mn, couple maxi : 8 m.kg à 2 500 tr/mn, carburateur inversé Solex 40 CIB.

BOÎTE : quatre vitesses synchronisées plus roue libre, roues avant motrices.

CHASSIS/SUSPENSIONS : châssis séparé à longerons profilés, roues avant indépendantes avec triangles superposés, barre de torsion et amortisseurs télescopiques ; essieu arrière rigide avec barre stabilisatrice Panhard, barre de torsion et amortisseurs télescopiques.

FREINS : à commande hydraulique avec disques à l'avant et tambours à l'arrière, sans assistance.

DIMENSIONS : longueur : 3,97 m ; largeur : 1,57 m ; hauteur : 1,37 m ; empattement : 2,25 m ; poids à vide : 730 kg.

PERFORMANCES : vitesse maxi : 120 km/h. Consommation : 8 l/100 km.

Le long capot arrière, les artifices de carrosserie qui rappellent la calandre et le bouchon de réservoir d'essence, tout contribue à faire croire que la mécanique est à l'arrière. Erreur, la F12 roadster est bien une "tout-à-l'avant", moteur et transmission.

Malgré sa caisse de berline découpée, le roadster n'a rien perdu en rigidité puisque le châssis (séparé !) est inchangé. Sur la route, aucune remontée de gaz d'échappement ne vient "polluer" l'air de ses occupants quand il est décapoté.



fait plus de 20 000 km depuis cette date, kilomètres qui se sont ajoutés aux quelque 107 000 km qu'elle avait déjà au compteur. Fiable le deux-temps des Auto Union-DKW ? « Bien sûr, dit Michel Pesquet, surtout quand il conduit en roue libre... »

Accoutumance à la roue libre

Le long levier qui émerge de la colonne de direction commande la boîte par une série de câbles. Première en haut, et le trois cylindres affiche sa vivacité dès le lâcher de l'embrayage. C'est tout juste si les roues avant n'ont pas patiné...

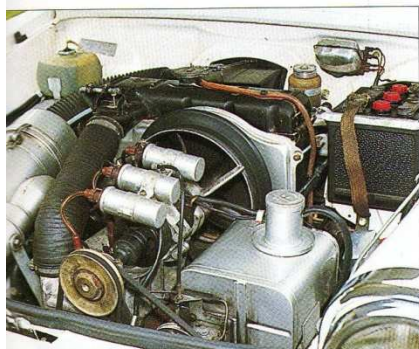
Comme le veut tout bon deux-temps, il n'y a qu'à monter dans les tours pour prendre du plaisir. Voila déjà la troisième qui atteint aisément 100 km/h avant de laisser place à la quatrième qui, elle, plafonne à 120 km/h. Nerveuse sans être pour autant puissante (seulement 51 ch SAE), neutre dans sa tenue de route, spa-

cieuse et confortable, la F12 montre une facilité de prise en mains qui n'a rien à envier à des voitures modernes. Tout se passe bien jusqu'à ce que l'envie me prenne de ralentir en levant le pied. Surprise ! Il n'y a pas de frein moteur, pas même ce petit ralentissement propre au faible couple du deux-temps...

Voilà donc cette roue libre annoncée qui entre en jeu, faisant immédiatement chuter le régime au ralenti dès que l'on ne sollicite plus le moteur de l'accélérateur. Et la F12 file alors sur son élan, économisant son carburant et sa transmission. Les habitués des voitures d'avant-guerre, coutumiers de la roue libre, s'y reconnaîtront. Pour d'autres, il faudra un peu d'accoutumance pour dévaler les pentes avec les freins comme seuls ralentissements possibles... Michel Pesquet assure que les descentes de col en roue libre — expérience vécue — ne sont qu'une formalité avec la F12, preuve que les freins sont adaptés à la voiture.

Pour les réfractaires à l'inévitable "trou" lors de la reprise d'accélération (jusqu'à ce que le régime soit suffisamment haut pour bloquer la roue libre), une molette située à gauche sous le tableau de bord la bloque à volonté, ce qui redonne instantanément une conduite "normale" à la F12. L'expérience est édifiante, et on comprend d'autant mieux qu'au petit jeu de la roue libre, une Auto Union-DKW F12 peut espérer atteindre 150 000 km sans soucis. Seule surveillance à prévoir, garder à l'œil l'indication de température du circuit de refroidissement car l'Auto Union-DKW F12 roadster n'a pas de pompe à eau, mais un "antique" système de circulation d'eau à thermosiphon qui justifie la présence du radiateur derrière le moteur. Décidément, la F12 ne manque pas de singularité. ♦

Nos plus vifs remerciements à Michel Pesquet qui n'hésite jamais à partager sa passion pour les Auto-Union-DKW.



Grande originalité des Auto Union-DKW : la mécanique 3 cylindres deux-temps, en avant du radiateur. A droite, cette grande boîte grise n'est autre que le réservoir d'huile séparé pour le mélange.

Le masque avant de la F12 est en tous points commun à celui de la berline (fabriquée à plus de 69 000 unités en 1963/1964) et au roadster qui lui en resta à 2 793 exemplaires entre février et novembre 1964.

Vous avez bien vu : le volant n'est pas rond dans sa partie basse, sans doute pour permettre à toutes les morphologies d'y prendre place. Planté sur la colonne de direction, le grand levier derrière le volant est celui de la boîte de vitesses.

