

AUTO-UNION

A la fin des années cinquante, la voiture américaine était en vogue en Europe. Bien des constructeurs subirent l'influence de Détroit, et adaptèrent sans sourciller ailerons, faux hard-top et pare-brise panoramiques à leurs propres productions.

Toute mode engendre tôt ou tard la surenchère. Elle vint en l'occurrence d'Auto-Union, une firme allemande qui survivait à ses fastes passés grâce à la popularité des petites « DKW ».

En 1958, Auto-Union frappa un grand coup en présentant une copie en réduction de la célèbre Ford Thunderbird, qu'elle équipa sans complexe du petit 3 cylindres 2 temps des DKW.

Nous avons pris le volant de cet engin hybride, véritable précurseur des répliques d'aujourd'hui.

QUAND L'AUTO-UNION FAIT LA FORCE

A l'origine d'une marque automobile, on trouve toujours un homme à forte personnalité.

C'est le cas d'Auto-Union, dont le nom reste profondément attaché à l'histoire de l'automobile et dont le sigle - quatre anneaux entrelacés - subsiste de nos jours sur le capot des Audi.

Auto-Union n'aurait jamais vu le jour si, au début du siècle, un danois installé en Saxe du nom de Jörgen Skafte Rasmussen ne s'était lancé dans la construction de pièces pour machines à vapeur. Pendant la Grande Guerre, Rasmussen, inspiré par la pénurie de moyens de transports, eut l'idée de mettre au point un véhicule à vapeur, la « Dampf Kraft Wagen » - « La voiture à vapeur » - dont seuls les initiales D.K.W. passeront à la postérité, car le projet ne dépassa pas le stade expérimental.

Rasmussen n'allait pourtant pas tarder à transformer l'essai. Au lendemain de la guerre, l'ingénieur danois s'est reconverti, conjoncture oblige... dans l'industrie du jouet. Il fait l'acquisition d'un brevet de moteur à deux temps destiné à l'animation de maquettes, moteur qu'il imagine d'adapter à des bicyclettes. La réussite est foudroyante, et dès 1928 « D.K.W. » (le sigle



fétiche a été conservé) devient la première marque mondiale de motos.

Fort de cette réussite, Rasmussen revient à son projet initial et entreprend la construction d'une petite voiture populaire, animée comme il se doit par un moteur de moto à 2 temps.

La première D.K.W. à quatre roues, la « P 15 » voit le jour à la foire de Leipzig en 1928. Une nouvelle fois, Rasmussen voit les choses en grand. Il rachète plusieurs entreprises

spécialisées dans la fabrication de pièces automobiles, et vole au secours de la firme Audi, qui s'époumonne à fabriquer des modèles de prestige dans un marché où la concurrence occupe déjà largement le terrain.

La crise en 1929 va mettre en péril les deux firmes nouvellement associées. DKW et AUDI sont contraintes de fusionner pour faire face à la tourmente, première étape d'un regroupement plus large destiné à assurer la

N 1000 SP 1958 1965



survie de deux autres marques menacées de disparition : Horch, constructeur de modèles puissants et luxueux, et Wanderer, fabricant de voitures populaires. Le nouveau groupe, créé en 1932, prend le nom d'Auto-Union ; un nom qui va rapidement devenir synonyme de succès sportif, grâce aux performances des irrésistibles « Flèches d'Argent », de terrifiantes voitures de course animées par un énorme seize cylindres en V installé en position arrière !

Paradoxalement, c'est en continuant à miser sur la fiabilité de son célèbre 2 cylindres-2 temps que DKW, désormais privé de la direction de Rasmussen, s'assure la prééminence au sein du consortium Auto-Union. Inaugurant la Traction Avant en Allemagne, les « F 1 », « F 2 » et suivantes rencontrent un large public, souvent venu directement de la motocyclette.

A la veille de la deuxième Guerre Mondiale, une nouvelle DKW est à l'étude : La F 9 à

moteur trois cylindres, qui ne verra le jour que onze ans plus tard. Dans l'intervalle, Auto-Union aura vu la plupart de ses usines détruites pendant le conflit, et ses biens confisqués au lendemain de celui-ci !

Pourtant, tel le Phénix, le groupe renaît de ses cendres en 1949 et, installé en Allemagne de l'Ouest, donne naissance à la fameuse DKW « 3-6 », une application sybilline qui cache un programme ambitieux : avec trois cylindres et un cycle de deux



temps seulement la nouvelle DKW revendique rien moins que la puissance et la souplesse d'un six cylindres à quatre temps. C'est cette mécanique, portée de 900 à 980 cc, qui sera retenue pour animer le coupé - et le cabriolet - « 1000 SP » objet de cet essai.

LA PETITE THUNDERBIRD

La 1000 SP voit le jour en 1958 et prend, bien qu'animée par une mécanique purement DKW, le nom d'Auto-Union destiné à affirmer sa vocation sportive.

Esthétiquement, la 1000 SP apparaît très largement inspirée de la Thunderbird 1957 qui sut si bien concilier élégance et agressivité; Fidèle à l'original jusque dans la prise d'air de capot, l'Auto-Union est signée du carrossier allemand Baur, connu aujourd'hui pour ses réalisations sur base BMW.

Si elle évoque de façon troublante la « Bird » lorsqu'on la considère sous l'angle de l'avant ou de l'arrière, la 1000 SP apparaît en revanche nettement plus fluette de profil, le besoin d'espace d'un trois cylindres en ligne étant sans commune mesure avec celui d'un V.B... Comme beaucoup de ses contemporaines, la 1000 SP est dotée d'un châssis. Il s'agit d'un cadre à caisson avec renfort central en X. La suspension est assurée par un ressort à lames transversal avec bras de liaison triangulé à l'avant, tandis qu'on retrouve à l'arrière l'essieu flottant DKW, une spécialité adoptée en série depuis 1934. Le système consiste en un ressort à lames transversal surélevé à hauteur du centre de gravité de la voiture, ceci afin d'empêcher celle-ci de se coucher en virage.

Sur le plan mécanique, le moteur est celui de la DKW « 3-6 » évoquée plus haut. Ses caractéristiques en font l'un des groupes les plus insolites qui ait été fabriqué en série. D'abord, il s'agit d'un 3 cylindres, une solution propre à DKW, de même que Audi, son descendant direct, explore aujourd'hui avec un certain succès la voie du 5 cylindres.

Ensuite ce moteur, installé en porte-à-faux avant et développant une puissance de 50 chevaux, en version « S » et 55 chevaux en version « SP » est un deux temps, fonctionnant comme une vulgaire Mobylette au mélange huile et essence. Un mélangeur installé dans le fond du réservoir permet de se ravitailler d'abord en essence, puis de faire l'appoint en huile dans la proportion d'un litre pour 40 litres de carburant.

Dernière originalité, ce moteur n'est pas, comme on pourrait s'y attendre, refroidi par air, mais équipé d'un radiateur à eau comme un moteur classique.

Techniquement très évolué, l'Auto-Union évoluera peu au cours de ses huit années de production. La principale évolution sera d'ordre esthétique : en 1963, la mode des ailerons ayant vécu, le coupé 1000 SP verra ses ailes rognées, rejoignant ainsi le cabriolet qui, bizarrement, en a toujours été privé. Cette mutilation tardive lui fera perdre un peu de son charme d'américain de poche mais n'entamera pas la faveur du public, pour l'essentiel allemand, qui lui maintiendra son intérêt jusqu'en 1965, année de cessation de la production.

LA VALSE A DEUX TEMPS

Lorsqu'on ouvre la portière de la 1000 SP (largement échancrée à cause du retour du pare-brise panoramique) on découvre un intérieur typiquement germanique : sobre, complet, mais sans fantaisie.

Les larges sièges, fort bien dessinés, sont recouverts de skaï. Une petite banquette à

l'arrière offre, selon les âges, une ou deux places d'appoint.

La finition est soignée, mais les matériaux employés révèlent les origines populaires de cette Auto-Union qui se refuse aussi à adopter l'équipement minimum d'une vraie sportive, à savoir comptetours et levier de vitesses au plancher.

La visibilité est excellente sous tous les angles et les couleurs des garnitures - blanc pour le volant et le tableau de bord, orange pour les sièges et les portes - accentuent le côté lumineux de l'habitacle.

Deux sphères dans le style boules de billard apparaissent sous le tableau de bord. L'une, à droite, commande le frein à main. La seconde, à gauche, permet d'enclencher le dispositif de la roue libre débrayable, spécifique au moteur 2 temps.

Pour démarrer, le contact étant mis, il suffit d'appuyer sur un bouton situé sur la gauche du compteur. Le 3 cylindres n'est pas un modèle de discrétion ; sa respiration, assez sourde, évoque celle d'un moteur de cylindrée nettement supérieure alors que les crachotements de l'échappement s'apparentent à ceux d'une Vespa. Sensation étrange d'un engin à mi-chemin entre la moto et l'automobile....

Quelques hectomètres suffisent aux 2 temps pour révéler sa caractéristique essentielle. Quel que soit le rapport adopté, il est long à lancer. Les chevaux manquent à bas régime pour affluer brusquement, presque brutalement, à l'approche du régime de rotation maximum qui n'excède d'ailleurs pas 4500 tours/minute. Il en résulte que, pour tirer tout le parti des 55 chevaux dont on dispose, il faut sans cesse « cravacher », faute de quoi on éprouve l'impression insidieuse de ne pas avancer.

La boîte DKW est en H inversé. Un minuscule levier au volant, à peine plus épais qu'une cuillère à café, permet de sélectionner les quatre rapports dont seuls les trois supérieurs sont synchronisés. Détail insolite, le mécanisme du sélecteur est apparent, du fait d'une large échancrure dans la colonne de direction. La boîte est correctement étagée, mais les passages sont plutôt durs.

Les montées en régime sont grosso modo celles d'une « sportive populaire » contemporaine, type Simca Océane ou 403 Cabriolet, sans toutefois la même progressivité dans l'accélération. Le confort et la tenue de route figurent incontestablement parmi les atouts de cette Auto-Union.

La caisse est confortablement suspendue et l'essieu arrière « flottant » garantit une bonne stabilité et limite le roulis en virage.

La tenue de route est comparable à celle de toutes les tractions avant. La voiture tient parfaitement son cap en ligne droite et accuse une légère tendance au sous-virage en courbe. L'impression d'une certaine prédominance de poids sur l'avant est amplifiée par la direction, à la fois lourde et imprécise. Il s'agit là de la seule insuffisance véritable de la 1000 SP, la seule capable d'hypothéquer parfois l'agrément de conduite. Un agrément de conduite dont la 1000 SP est pourtant loin d'être dépourvue.

Au son inimitable de son petit 2 temps, elle peut, dans de bonnes conditions, vous emmener à 140 km/h, ce qui demeure encore aujourd'hui une performance honorable pour un moteur d'un litre de cylindrée. L'Auto-Union 1000 SP offre de surcroît des possibilités inédites comme celle d'évoluer en roue libre et sans perte de vitesse, une faculté particulièrement appréciable sur autoroute.

Il suffit pour cela d'actionner la manette prévue à cet effet : les passagers se sentent aussitôt comme propulsés en avant, le bourdonnement du moteur cesse, et la voiture se met à glisser sans effort sur sa lancée. Mais attention aux côtes !

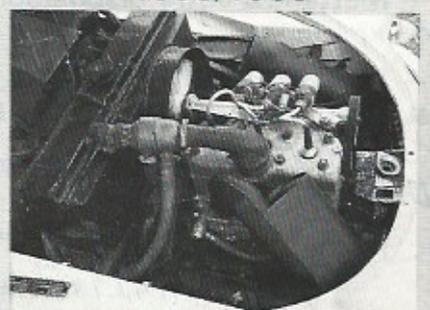
En roue libre comme en prise, la 1000 SP ne les aime pas beaucoup, et manifeste très vite son antipathie par une sérieuse tendance à l'essoufflement.

Un autre trait propre au 2 temps est l'absence presque complète du frein moteur. Il est donc vivement conseillé d'anticiper sur les ralentissements, les quatre tambours se lassant à la longue de la double tâche qui leur incombe.

Comme la Floride Renault ou la Volkswagen Karmann-Ghia, l'Auto-Union 1000 SP s'inscrit dans la catégorie des fausses sportives qui ont proliféré à la fin des années cinquante. Comme ses concurrentes, elle abrite sous une carrosserie flatteuse une mécanique paisible, aux capacités parfois limitées. Son attrait majeur vient de sa ligne judicieusement américanisée, ce qui, ajouté à la rareté de son 3 cylindres, suffit pour la désigner dès maintenant à l'attention des collectionneurs. ■

Bruno POIRIER

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES AUTO-UNION 1000 SP 1958/1965



MOTEUR : DKW 3 cylindres en ligne sans soupape. Puissance : 50 cv DIN (56 SAE) à 4500 t/mn (1000 S). 55 cv DIN (62 SAE) à 4500 t/mn (1000 SP). Alésage x course : 74 x 76 mm. Cylindrée : 980 cc. Taux de compression : 8/1. Couple maxi : 9 mkg DIN à 3000 t/mn. Alimentation : Carburateur inversé Solex 40 ICB (1000 S). Double carburateur Zénith 32/36 NDIX (1000 SP).

TRANSMISSION : aux roues Avant, avec roue libre débrayable. Boîte 4 rapports, 2^e, 3^e, 4^e synchronisées. Embrayage monodisque à sec.

CHASSIS : Caisson à longerons profilés avec entretoisement en croix. Suspension avant : ressorts à lames transversales, avec bras de liaison triangulé. Suspension arrière : essieu flottant DKW avec ressort à lames transversales surélevé à action progressive.

DIMENSIONS : Longueur : 4 m170, Largeur : 1 m680, Hauteur : 1 m325 (à vide), Empattement : 2 m350, Voie avant : 1 m290, Voie arrière : 1 m350. Poids à vide : 925 kgs.

DIRECTION : à crémaillère, rayée de braquage : 5 m50, freins : à tambours ventilés Av/Ar.

PERFORMANCES : 0-80 : 10''5/10''. Vitesse maxi : 140 (1000 S) 145 km/h (1000 SP).

PRODUCTION : 6644 exemplaires de 1958 à 1965.

PRIX (en 1960) : 22.350 NF.

Club DKW-Auto-Union Fana France : 49, avenue de la Paix - 94260 Fresnes. Tél. 46.68.00.58.