

MATCH

Renault Caravelle (1964) vs
Auto Union Roadster F12 (1964)

2 ou 4 temps ?

Peu avant la standardisation générale, les constructeurs populaires européens proposent encore de séduisants cabriolets dans la première moitié des *sixties*.

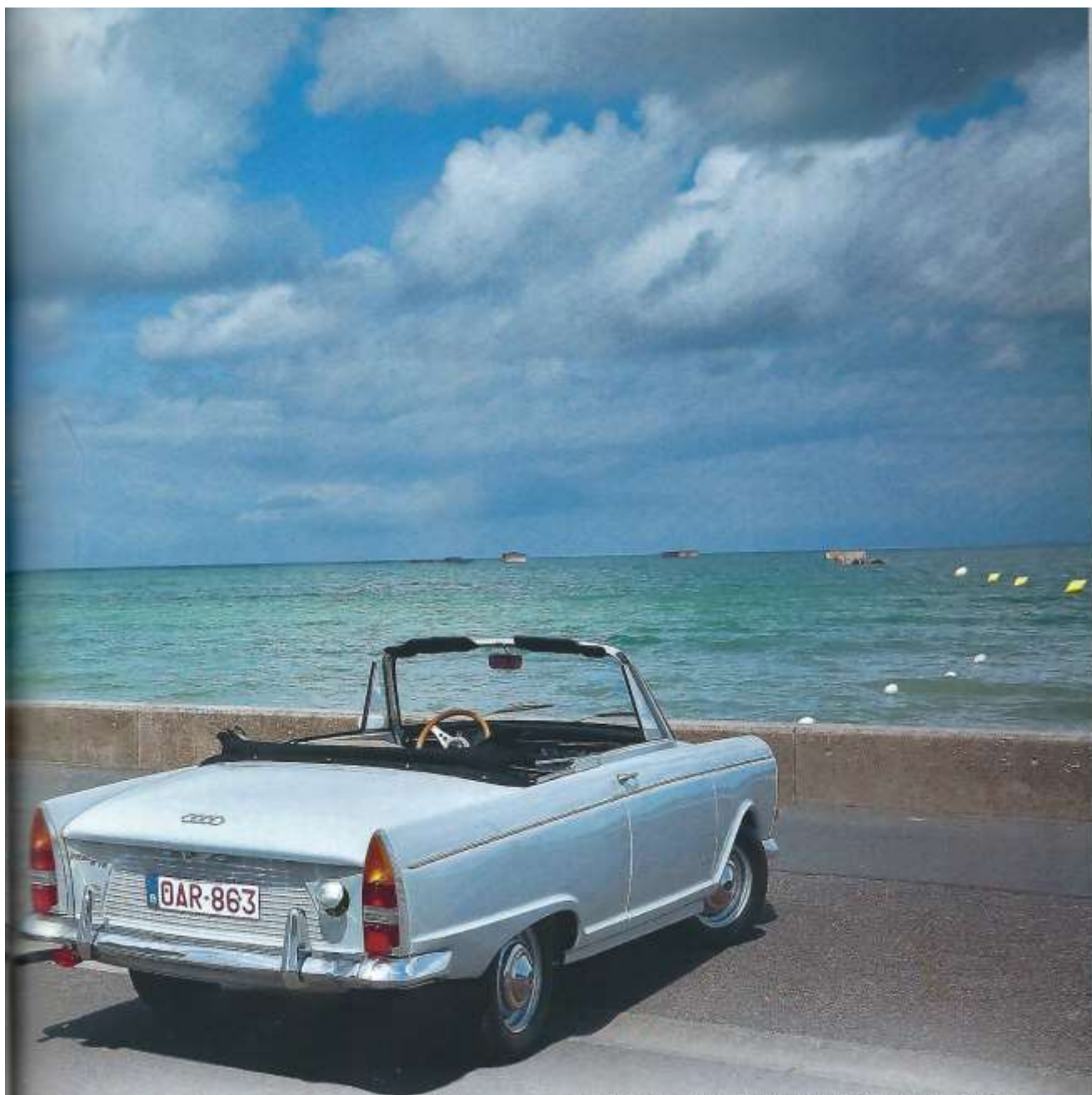
En 1964, auriez-vous préféré l'originale traction avant Auto Union à moteur 3-cylindres 2-temps ou l'élégante propulsion Renault Caravelle et son 4-cylindres 4-temps à l'arrière ?

TEXTE : DANIEL "ZOOT" DIMOV - PHOTOS : DANIEL DENIS



Dans mon enfance, les DKW et autres Auto Union faisaient partie de ces autos "du coin de ma rue" que l'on voyait régulièrement dans Paris. Il s'agissait surtout de berlines deux portes Junior ou F12 souvent peintes en vert tendre ou bleu canard. En revanche, ce rare cabriolet pompeusement baptisé Roadster par Auto Union ne fut produit qu'en 1964 à 2 804 exemplaires. Ce fut donc une découverte lorsque je l'ai croisé pour la première fois cette année ! Bien plus connues, la Renault Floride et sa sœur cadette la Caravelle peuplaient les rues de mon enfance. Cette dernière version bénéficie du moteur Sierra/Cléon de 1 108 cm³ dont les 46 ch offrent enfin des performances raisonnables à cette élégante auto, les versions précédentes n'étant rien de moins que d'asthmatiques veaux ! Après avoir utilisé la plate-forme de la

Dauphine, la Caravelle à moteur Sierra adopte dorénavant celle de la nouvelle R8. Sa fabrication reste cependant toujours aussi compliquée : l'emboutissage était réalisé chez Chausson en banlieue parisienne et l'assemblage à Creil dans l'Oise, par Brissonneau & Lotz, une filiale de Chausson spécialisée dans la fabrication de matériel ferroviaire. Du côté d'Ingolstadt, la fidélité d'Auto Union à la traction est encore plus longue que celle de Renault au "tout à l'arrière" puisqu'elle remonte à 1931 ! Celle aux moteurs 2-temps à 1928. La puissance du moteur 2-temps DKW sur la F12 de ce match atteint 45 ch au litre, soit celle d'un moteur 4-temps de 2 litres ! La marque, faisant partie du groupe Auto Union, ne se privait pas de mettre en valeur leur rendement avec ses slogans « 4 = 8 » dans les années 1930, puis « 3 = 6 » dans les *fifties*, faisant référence à l'équivalence de puissance



pour le nombre de cylindres comparée à celle des moteurs 4-temps. Après avoir connu un réel succès International grâce aux performances des 2-temps jusqu'au début des années 1960, l'engouement pour ces motorisations s'effondre peu de temps avant l'arrivée sur le marché de notre Roadster, fabriqué par Auto Union mais conçu par le carrossier Baur, produisant déjà le cabriolet Auto Union 1000 SP.

Signe des temps

Mercedes, alors propriétaire d'Auto Union, va concevoir un 4-cylindres 4-temps pour les futurs modèles rebaptisés Audi, l'une des quatre marques historiques du groupe Auto Union (Audi, DKW, Wanderer et Horch) qui sera revendue à Volkswagen en 1964. Il eut été plus facile de comparer la Caravelle à une 1000 SP, mais la rareté encore plus grande de la F12 Roadster, malgré son style moins sexy, nous a donné l'envie de vous la faire découvrir dans le cadre de ce match. Ces autos sont cependant

comparables dans la mesure où ce sont des 2 + 2 places dont les motorisations et transmissions inversées proposent une puissance quasi identique. Ce match va donc beaucoup tenir compte des performances offertes par leurs différences technologiques. Je n'oublierai pas non plus leur aspect pratique comme leur esthétique également à l'opposé l'une de l'autre. Si, a priori, leur faible cylindrée et leur aspect – très féminin pour l'une, une Américaine en modèle réduit pour l'autre –, peuvent laisser supposer le contraire, au moins l'une des deux, l'Allemande en l'occurrence, a connu une belle carrière en compétition. Je n'hésite donc pas à conclure ce préambule en utilisant la formule consacrée : il va y avoir du sport ! ■

Nos plus vifs remerciements à Régis Joret et Koen Sileghem, les sympathiques propriétaires de ces cabriolets, ainsi que Jean-Claude Lafond, membre du DKW Auto Union Fanatik Club, pour son aide précieuse à la réalisation de cet article, ainsi que Grégory Caron et Philippe Bonnin.

MATCH Auto Union Roadster F12 (1964) vs Renault Caravelle (1964)



Si la Caravelle tire la langue, ce n'est pas par impolitesse, mais pour vous aider à remplacer un pneu crevé !

Vie à bord

MISE EN BOUCHE

On ne présente plus la Caravelle. C'est assurément la plus sexy des Renault d'après guerre ! Basse et élancée, elle paraît plus longue que ses 4,26 m ne le laissent supposer. Sa face avant aux phares reculés lui confère l'allure des belles GT fin *fifties*, début *sixties*. Le pare-brise panoramique comme les ailerons s'ouvrant en V sur le panneau arrière restent toujours d'une grande élégance. Autre mélodie chez Auto Union, avec une calandre, un profil et des ailerons rappelant la Ford Taunus 17 M P2, produite entre 1957 et 1960, elle-même inspirée des Ford américaines 1955-56. Sa ligne reste cependant dans l'air du temps, comme la Peugeot 404 et d'autres voitures dotées de phares en haut des ailes, d'un pare-brise panoramique et d'ailerons arrière. Ils se terminent par d'immenses feux disproportionnés par rapport à la taille de l'auto, mais très appréciés aujourd'hui dans



Recouverts de skai, les sièges avant sont très confortables, mais l'espace à l'avant comme à l'arrière demeure compté.

la circulation nocturne. Ce qui est loin d'être le cas de ceux de la Caravelle, inversement minuscules en comparaison ! Le style intérieur de la Caravelle cultive le populuxe. Le fond du tachymètre et des jauges dorés, le *padding* de la planche de bord, le volant bien dessiné, avec sa partie réservée à la prise en mains striée de manière à en améliorer le grip, et les inserts métalliques les bordant améliorent la qualité perçue. La commande de phares héritée des 4 CV et Dauphine s'avère pratique, une fois assimilé son fonctionnement, évidemment plus connu à l'époque que de nos jours. L'Auto Union propose

des commandes plus traditionnelles, et son tableau de bord à l'allure de poste de radio fleurit bon le design moderniste *fifties* : purement jouissif ! La Caravelle, plus fine et originale, prend cependant l'avantage grâce à son glamour.

POSITION DE CONDUITE

La place s'avère comptée à bord de la Caravelle alors qu'elle n'est guère plus large que l'Auto Union. Les sièges ne reculant pas assez, j'ai les jambes écartées sous le volant et le pédalier décalé à droite pour cause de passage de roue empiétant largement dans l'habitacle. Cela ne facilite



Avec leurs lignes élancées et dynamiques moulées latérales, les Caravelle et Floride séduisent les générations depuis 1958.



Performances enfin correctes et populuxe de la finition sont les arguments les plus séduisants de la Caravelle.



RENAULT CARAVELLE, 1964

Moteur 4-temps, 4-cylindres en ligne en position longitudinale AR, 1 108 cm³ (70 x 72 mm), 46 ch DIN à 5 100 tr/min, 8,42 mkg à 2 500 tr/min, rapport volumétrique 8,5 à 1, culasse alu, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur Solex 32 DISTA ou Zenith 34 IGT, circuit électrique 12 volts.

Transmission aux roues AR, boîte 4 vitesses entièrement synchro, ou automatique 3 rapports en option, pont 4,125.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV/AR, sans assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec leviers triang. et barre stabilisatrice ; AR à demi essieux oscillants avec jambes de poussée. AV/AR amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse acier, cabriolet 2 portes, 2 + 2 places.

Dimensions longueur 4,26 m, largeur 1,58 m, hauteur 1,34 m, empattement 2,27 m, voies AV/AR 1,26/1,23 mm.

Roues jantes acier, pneus 5,50 x 15 ou 165/70 R 15.

Poids (à vide) 815 kg

Performances (usine) vitesse maxi 135 km/h, 0 à 100 km/h 19,9 sec., km D.A. 40,1 sec.

pas la conduite. À bord de l'Auto Union, l'espace est plus généreux, surtout pour les jambes, et la pédale de débrayage décalée vers la gauche facilite son usage. Les sièges de nos deux décapotables font preuve d'un confort agréable, avec un léger avantage pour le moelleux de la Renault, sa concurrente allemande offrant plus d'espace intérieur. Le point va donc à Ingolstadt.

PLACES ARRIÈRE

Il m'est juste impossible de m'y installer à moins de ranger mes jambes dans le coffre ! Curieusement, "l'assise" sur l'Auto Union est plus basse que dans la Renault. Réservez ces emplacements aux bagages de première nécessité au cours d'un voyage : boissons, nourriture, couvertures, imperméables... et éventuelle-

ment deux petits enfants pas trop turbulents ! La Renault remporte cette manche.

COFFRE

Autant celui de l'Allemande s'avère énorme pour deux passagers, autant celui de la Française fait dans la crise du logement. Avantage indiscutable à l'Auto Union !

ÉQUIPEMENT/FINITION

L'Auto Union reçoit une lampe au tableau de bord pouvant faire office de lecteur de cartes, et un allume-cigares. Voilà pour l'équipement. Pour le reste, nos deux voitures proposent une finition équivalente composée de simili et de pièces chromées. La qualité du simili est plus avenante sur la Caravelle, de même que la



planche de bord en tôle peinte de la couleur de la carrosserie. En face, ça respire davantage le costaud avec un simili épais et plus mat. Léger avantage à l'Allemande pour l'équipement mais plus de charme pour la Française.

Vie à bord
AUTO UNION : 6,8/10
RENAULT : 5,6/10

AUTO UNION ROADSTER F12, 1964

Moteur 2-temps, 3-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 889 cm³ (74,5 x 68 mm), 44 ch DIN à 4 500 tr/min, 7,8 mkg à 2 250 tr/min, rapport volumétrique 7,5 à 1, culasse alu, vilebrequin 4 paliers, graissage par mélangeur automatique, 1 carburateur Solex 40 ICB, circuit électrique 6 volts.

Transmission aux roues AV, boîte 4 vitesses entièrement synchro, avec roue libre, pont 4,125. Embayage automatique Saxomat en option.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins hydrauliques, disques AV in-board, tambours AR, sans assistance.

Suspension AV à roues indépendantes avec leviers transv. et 2 barres de torsion et barre stabilisatrice ; AR à essieu rigide avec leviers longit., barre Panhard et 5 barres de torsion. AV/AR amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie châssis caissonné séparé en acier, carrosserie en acier, cabriolet 2 portes, 2 + 2 places.

Dimensions longueur 3,97 m, largeur 1,57 m, hauteur 1,37 m, empattement 2,25 m, voies AV/AR 1,20/1,28 m.

Roues jantes acier, pneus 5,50 x 13 ou 165/70 R-13.

Poids (à vide) 735 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 131 km/h, 0 à 100 km/h 21,2 sec., km D.A. 40,2 sec.



Le style et la finition plus raisonnables du Roadster Auto Union cache bien le dynamisme de sa mécanique. Le volant n'est pas d'origine.



Performances

MOTEUR

Trois ou quatre cylindres ? Deux ou quatre temps ? Sur la Renault, le Sierra n'est pas "plapla" ! Ses 46 ch n'ont aucun mal à propulser la légère Caravelle. Les accélérations sont franches grâce au rapport de pont très court et un quatrième rapport sous-multiplié. Afin d'atteindre une vitesse de pointe satisfaisante, les roues de 15 pouces rallongent la démultiplication. Ce moteur moderne doté d'un bloc fonte, d'une culasse en alu et de soupapes en tôle

est réputé pour sa robustesse et sa fiabilité. Face à lui, le 3-cylindres sans soupapes 2-temps offre 44 ch pour 889 cm³ à un régime moins élevé. Il est aussi doté d'un allumage performant avec une bobine par cylindre. Le rapport de pont est identique à celui de la Renault, mais les roues de 13 pouces permettent de mieux profiter de la courte démultiplication finale. Elle est compensée par un quatrième rapport surmultiplié et un dispositif de roue libre. Les accélérations du petit 3-cylindres sont brillantes, propulsant le Roadster comme une véritable petite bombe, avec d'excellentes reprises assurées dans le bas des tours par le pont court, et la cavalerie dans le haut. Je ne me lasse pas de mettre le pied à la planche sur tous les rapports afin de profiter de la vivacité de ce moteur. Avantage manifeste à l'Allemande !

BOÎTE DE VITESSES

Le guidage des deux boîtes de vitesses est aisé, avec des débattements plus courts et des verrouillages plus fermes sur la Caravelle. La commande sur la colonne de

direction de l'Auto Union est aussi facile que pratique d'utilisation, plus douce et plus rapide que sur la Renault malgré ses longs débattements. De plus, son quatrième rapport surmultiplié et sa roue libre lui apportent des avantages supplémentaires. Elle remporte ainsi le point à ce chapitre.

LES CHIFFRES

131 km/h pour l'Auto Union en pointe, 135 km/h pour la Caravelle, mais des accélérations quasi similaires. Le kilomètre départ arrêté tombe en 40,1 sec. pour la Renault et 40,2 sec. pour l'Auto Union, qui lui reprend deux dixièmes de secondes au 400 m D.A. La Caravelle reprend l'avantage sur le 0 à 100 km/h avec une seconde trois dixièmes de moins que l'Allemande. Cette dernière pèse 80 kg de moins que la Française, qui remporte néanmoins cette partie du match.

Performances
AUTO UNION : 7,7/10
RENAULT : 6,3/10

Comportement TENUE DE ROUTE

La tenue de route de la Floride fut beaucoup critiquée en son temps. Avec l'arrivée pour 1963 des Floride S et Caravelle, tout change grâce à un train avant redessiné supprimant les défauts du précédent. La présence de pneus modernes à carcasse radiale sur la voiture de ce match apporte également sa pierre à la solidité d'un édifice bénéficiant déjà d'un centre de gravité très bas. Plus de prise de roulis en virages, et un train arrière glissant gentiment vers l'extérieur du virage sans chercher à passer devant. Cela dit, la VW Karmann-Ghia lui est supérieure dans ce domaine. L'Auto Union, qui n'a de roadster que le nom, se distingue également par une tenue de route sûre sans sous-virage excessif. Bien au contraire, mieux vaut accélérer dans les courbes afin d'en sortir plus vite. L'Allemande inspire confiance. Au vu de la faible puissance disponible, sans oublier pour autant la légèreté de nos deux protagonistes, il faudra vraiment y aller très fort pour se faire peur... Aucune de nos deux décapotables n'étant faite pour un tel usage, égalité !

FREINAGE

Avec ses quatre disques largement dimensionnés grâce aux roues de 15 pouces, la Caravelle freine avec autorité, même s'il ne faut pas hésiter à appuyer fort sur la pédale. C'est franchement très agréable et rassurant sur cette auto affichant près de 60 ans. L'Auto Union reçoit des disques (in-board) à l'avant mais doit se contenter de petits tambours à l'arrière, mais pas moins vaillants à la tâche. L'avantage va cependant naturellement aux freins de la



Plus spacieux à l'avant que sur la Caravelle, l'intérieur un peu triste en noir existait dans d'autres coloris, comme pour la Renault.

Renault, autorisant de plus courtes distances de freinage.

DIRECTION

Nos deux cabriolets sont pourvus d'une direction à crémaillère. Si les pneus radiaux alourdissent les manœuvres, ces deux autos sont aussi efficaces l'une que l'autre, et le poids du moteur sur le train avant de l'Allemande ne se fait pas sentir dans les enchaînements de virages. Là encore, égalité.

SUSPENSION/CONFORT

L'Auto Union dispose d'une efficace suspension à barres de torsion privilégiant davantage le confort que celle de la Renault, dotée de ressorts hélicoïdaux. La fermeté de cette dernière s'avère d'autant plus appréciable que les sièges sont moelleux, comparés à ceux de l'Allemande. Cela permet, additionné à un centre de gravité plus bas pour la Cara-



velle, d'être beaucoup moins molle en virages appuyés. L'Auto Union, de son côté, surprend par la gîte qu'elle prend en virages serrés, mais cela n'handicape pas son comportement. Si l'une est tapetul alors que l'autre est moelleuse, la première rassure dans les virages, mais la seconde donne davantage envie de dévorer les kilomètres. Très léger avantage à l'Allemande pour les voyages au long cours.

Comportement

AUTO UNION : 6,75/10
RENAULT : 7,25/10



Le style rappelle autant les Ford fifties que les innombrables créations de Pininfarina de l'époque.

Entretien

PIÈCES DÉTACHÉES

Côté Renault, de nombreux fournisseurs bien connus des amateurs de populaires françaises sont en mesure de vendre nombre de pièces principalement mécaniques, y compris le Floride Caravelle Club de France (<http://fccdf.free.fr>) qui saura vous orienter vers des spécialistes. Pour la carrosserie et l'accastillage, les choses se compliquent. Hormis les bourses d'échanges, il vous faudra faire des recherches principalement sur E-Bay. L'aide du club peut évidemment s'avérer précieuse. Du côté DKW/Auto Union, le DKW Auto Union Fanatik Club s'est organisé. Son président dispose d'un stock de pièces et est en contact permanent avec les artisans allemands refabri-

quant les pièces. Quelques pièces de carrosserie bénéficient de refabrications et le club dispose d'un réseau pour récupérer pièces et épaves, instantanément signalées au club afin de les racheter. Si le 2-temps vous séduit, adhérer au club sera d'une aide très précieuse (<http://club.dkwautounionfan.free.fr/index.html>) car les spécialistes du modèle ne sont pas légion en France !

BON À SAVOIR

La rouille reste l'ennemi n°1 de nos deux cabriolets, à l'instar de toutes les voitures des années 1960. Privilégiez un exemplaire en excellent état d'origine ou vraiment bien restauré : l'examen à l'aide d'un aimant peut être salutaire ! De même, n'hésitez pas à soulever l'auto avec un cric afin de voir si un jour se montre entre les

portières et les ailes arrière. Le défaut de l'Auto Union demeure son système de mélange huile/essence peu fiable avant 1964. Certains utilisateurs de ces 2-temps n'hésitent pas à le supprimer, pour verser directement dans le réservoir d'essence les 2,5 % d'huile au plein d'essence. Comme il n'y a pas de soupapes, ne vous étonnez pas de voir un peu de fumée sortir de l'échappement. Heureusement, beaucoup de voitures roulent avec le mélangeur fiable des derniers modèles. La Caravelle ne pose pas de problèmes mécaniques. Faites cependant attention lors du plein d'essence, le réservoir se trouvant toujours dans le compartiment moteur !

BUDGET

Nos deux cabriolets partagent une consommation d'essence moyenne iden-

6,56
10



Jean-Claude Lafond

« 60 ans de DKW et c'est pas fini ! »

S'il n'est pas le propriétaire de ce Roadster, Jean-Claude Lafond nous a rendu visite en voisin car il est un peu la mémoire vivante des DKW, et le doyen parmi les membres du club. « Alors que j'effectuais mon service militaire en Allemagne, j'ai entendu la musique de l'échappement d'une DKW monter une côte à plein régime. Je me suis alors immédiatement dit qu'un jour j'achèterai cette voiture. J'ai eu ma première DKW en 1959 et n'ai cessé de rouler dans ces autos depuis. J'ai eu tous les modèles à partir de la F91, puis les F93, F11, F12, 1000 SP, F102 et le modèle sportif qui a couru en 1957 au Mans, la Monza. J'ai couru à ses commandes Le Mans Classic en 2002 et 2012. 60 ans de DKW et c'est pas fini ! Je tiens particulièrement à remercier Bruno Spagnol, le président du club, ainsi que l'équipe fondatrice très active en la présence de Jean-Philippe Persin, Bruno Pollez, Michel Daunin et François Denimal. »

tique, autour de 8,5 l aux 100 km, raisonnable encore aujourd'hui. Les pièces détachées de la Renault sont d'autant plus abordables sur le plan mécanique qu'elles sont courantes. Au rayon tarif, un beau cabriolet Caravelle 1100 se négocie entre 13 000 € et 15 000 €, mais une 1100 S ira jusqu'à 18 000 €. Bien plus rare mais très peu connue chez nous, une belle Auto Union Roadster peut prétendre à 20 000 €. Attention, le coût de restauration de ces autos dépassera toujours leur cote. Investisseurs, s'abstenir !

Entretien
AUTO UNION : 5/10
RENAULT : 6,7/10

Conclusion

L'Auto Union Roadster gagne ce match de peu grâce au brio de sa mécanique, sa transmission plus sophistiquée et une bonne tenue de route. De plus, le changement de vitesses sur la colonne de direction apporte une agréable touche purement rétro à sa conduite. Pour profiter pleinement de sa fiabilité, elle ne vous demandera que d'apprendre à gérer ses spécificités, largement plus simples que l'hydraulique Citroën ! Il vous faudra aussi répondre à tous les curieux qui ne manqueront pas de vous assaillir de questions à son sujet. Ancrée dans la mémoire collective française grâce à Brigitte Bardot, la Caravelle reste un pur symbole de l'insouciance supposée des années 1950/60. Succès assuré à son volant car elle plaît toujours à toutes et à tous ! Sa simplicité mécanique joue aussi en sa faveur grâce à la disponibilité des pièces de rechange. Sachant tout cela, laquelle des deux choisiriez-vous ?



CES DEUX CABRIOLETS DISTILLENT GÉNÉREUSEMENT TOUS LES CHARMES DES ANNÉES 1960 !

Régis Joret

« Inscrite dans la mémoire collective. »

Depuis son plus jeune âge, Régis Joret rêvait de collectionner des automobiles : « En approchant de la retraite, je me suis dit qu'il était temps de s'y mettre ! J'ai commencé par une Ford Model T de 1924, puis une Citroën 2 CV de 1952 à restaurer, une TrACTION COMMERCIALE de 1954 noire, une Rosalie torpédo de 1934, puis cette Caravelle en 2019. Je ne suis pas très Renault, mais sa ligne m'a toujours fait craquer. Un coup de cœur ! J'aime son côté facile à entretenir et son histoire, sachant que Brigitte Bardot avait été la marraine de la Floride. Toute une époque ! J'adore rouler avec. Elle est agréable à conduire, le moteur est plus puissant que celui de la Floride et les pièces sont faciles à trouver. Je possède également le hard-top qui permet de mieux l'isoler pour rouler en hiver. On peut s'en servir quotidiennement, d'autant qu'elle consomme moins de 7 litres. Et le public l'apprécie beaucoup car elle est encore inscrite dans la mémoire collective. »

