

Titre: Le joli Brésilien

CURIOSITÉ

DKW GT Malzoni, 1965

O brasileiro bonita !

Né de la passion d'un riche immigré italien, ce petit coupé sportif utilisant une mécanique germanique fut fabriqué au Brésil à une poignée d'exemplaires. Si elle ne convainquit guère en termes commerciaux, la DKW GT Malzoni ouvrit la voie à la plus célèbre des autos de sport brésilienne...





Notre mémoire hexagonale chauvine, voire obtuse, nous fait parfois défaut. Qui se souvient en effet de la marque DKW ? Avant de disparaître pour rejoindre Auto Union, Horch, Wanderer et NSU pour former Audi, le vaisseau invincible aux quatre anneaux, DKW fut dès 1928 la plus grande usine mondiale de fabrication de motocyclettes avant de révolutionner en 1931 l'automobile en lançant son modèle F1, première traction avant produite en grande série. Excusez du peu ! Mais la marque DKW ne se distingua pas uniquement par ses prouesses techniques. Elle fut l'une des premières en Europe à se soucier des marchés à l'exportation. Ainsi, dès 1935, un accord est conclu

avec le Brésil pour construire sous licence les modèles utilitaires de la marque. Interrompu par la guerre, un nouveau partenariat avec le gouvernement brésilien voit le jour dans les années 50 avec la naissance de la société Vemag (Veículos e Maquinas Agrícolas) dont Auto Union demeure actionnaire à 52%. Si l'ensemble de la production se poursuit autour du moteur DKW 2-temps à 3-cylindres, des modèles spécifiques estampillés Vemag font peu à peu leur apparition, jusqu'à former la gamme la plus complète du pays. En 1962, l'usine de São Paulo, employant plus de 4 000 salariés, livre 15 544 exemplaires d'utilitaires légers et de voitures de tourisme. Il manque toutefois à cette belle réussite un modèle susceptible de porter les couleurs de la marque >

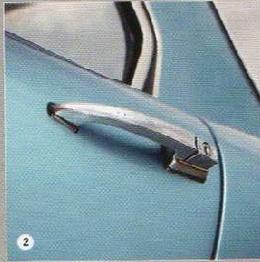
CURIOSITÉ DKW GT Malzoni, 1965

dans les nombreuses épreuves sportives nationales, une bombinette légère et court-vêtue susceptible d'aller chercher des crosses à la diva absolue de l'époque, une certaine Willys Interlagos... qui n'est autre qu'une Alpine A108 en tenue de carnaval!

Deux temps, trois mouvements

Genaro "Rino" Malzoni est un homme puissant. Ses ancêtres ont bâti fortune sur le sol brésilien dans la culture du café et de la canne à sucre. Avocat de formation, Rino a gardé de ses origines transalpines le goût pour les automobiles de caractère. En 1964, jouant de son entregent, il convoque dans sa ferme de Matao quelques pointures locales dont Jorge Lettry, qui est ingénieur en charge du développement moteur à la Vemag. Reprenant les initiales de chaque membre de la fine équipe, il crée la société Lumimari Ltda. En quelques semaines, un premier prototype conçu sur un châssis raccourci de DKW traction avant reprenant le 3-cylindres 2-temps, affûté par les bons soins du docteur Lettry, stridule dans la plaine de São Paulo. Destiné essentiellement à la course, ce proto sera vite suivi d'une version mieux équipée capable de séduire les

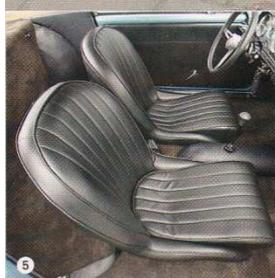
amateurs de petit coupé sportif. Les hommes de Matao doivent cependant se rendre à l'évidence. Malgré la cure de vitamines administrée au moteur, le poids de l'auto pénalise ses performances. À l'instar de l'Interlagos, on songe alors à réaliser en collaboration avec un fabricant de bateaux une carrosserie en polyester. Ainsi allégée, la DKW Malzoni va se transformer en une véritable machine à gagner. Malgré une puissance largement supérieure, les Abarth, Gordini, Dacon-Porsche et autres Willys devront plus qu'à leur tour laisser prendre le large aux volutes bleues émises par l'échappement de la petite Malzoni. Celle-ci devient la monte préférée de quelques graines de champion. Un certain Emerson Fittipaldi connaîtra à son volant ses premiers émois. Un tel succès ne pouvait laisser insensible la Vemag qui propose vite de sous-traiter la fabrication du modèle. La société Lumimari poursuit le développement du modèle et l'exploitation en course. Née pour la compétition, la Vemag DKW Malzoni reste marginale et peu pratique. Vendue la coquette somme de 11 millions de cruzeiros, l'auto connaîtra une carrière commerciale discrète : seulement 35 exemplaires seront diffusés ! Consciente de ce demi-échec, la bande à Malzoni présente en 1966 un modèle profondément remanié bap-



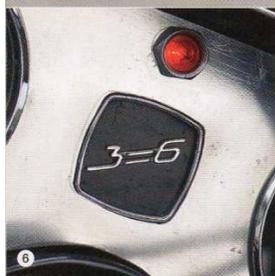
- 1 Un logo bien peu courant ! Mais les quatre anneaux sur la calandre dissipent le doute sur l'origine de la voiture.
- 2 Prévue pour être en acier, la carrosserie de la GT Malzoni sera finalement en polyester.
- 3 Accessoire typique de l'époque, le rétroviseur obus se veut aérodynamique... à défaut d'être utilisable.
- 4 L'instrumentation de la DKW brésilienne est sommaire : notez l'absence de compte-tours ! L'étrange levier à gauche est le frein à main.
- 5 La place est comptée dans l'habitacle. Les deux petits baquets s'avèrent toutefois confortables.
- 6 3=6. Une équation DKW que l'on traduira par : un 3-cyl. 2-temps vaut un 6-cyl. 4-temps. On peut toujours y croire...



Il y a un peu de la Ferrari 275 à l'échelle 1/43^e dans cette auto.



5



6

tisé Puma GT (cf. Autoretro n°333). L'année suivante, le rachat de la Vemag par VW stoppe la fourniture des éléments DKW. Une nouvelle Puma construite sur une base de VW Karmann 1500 est lancée. Cette fois, le succès est énorme puisque 22 000 exemplaires seront produits. La DKW Malzoni GT fera dorénavant le bonheur des amateurs de curiosité. Et cela tombe plutôt bien puisque c'est le titre de notre rubrique !

Batucada intégrée

Au risque d'enfoncer des portes ouvertes – ce qui est moins douloureux – l'organisation germanique n'est pas une légende. Nous avons rendez-vous devant le musée Audi d'Ingolstadt pour passer la journée en compagnie de cette charmante brésilienne, que déjà une équipe de gardes du corps en Audi Q7 nous colle au train. La réputation un peu volage des Français, peut-être ? Ne soyons pas injustes. Même si elle n'est guère imposante, l'auto est rare. Seulement 14 exemplaires semblent avoir

survécu, et cette mignonne en bikini bleu métal est la seule connue en Europe. Avant de jouer à la poupée, on a vite fait le tour du propriétaire. Va falloir pourtant rentrer là-dedans ! Histoire de retarder le lumbago, on s'amuse à identifier les sources d'inspiration. Il y a de la Ferrari 275 à l'échelle 1/43^e dans cette auto, en tout cas une large influence transalpine dans le dessin. Allez, c'est parti, on descend ! Une fois installé dans le petit baquet, on a certes les guiboles dans le volant, mais le dépouillement extrême de la planche de bord laisse un peu de place en hauteur. On ne risque pas de se creuser la tête sur l'instrumentation car, avec seulement deux petits cadrans réunis sous la casquette, l'élégante planche de bord échappe à la surpopulation. Dans cet univers noir et démuné, on se fendra toutefois d'un sourire à la vue de la fausse boîte à gants dont la serrure est moulée dans le polyester. Foin de mesquinerie, les *bodyguards* en Q7 s'impatientent, il est temps d'aller badiner en campagne bavaroise. *Unterwegs, a caminho, >*

CURIOSITÉ DKW GT Malzoni, 1965

Pour être franc, ça pousse moins fort qu'une Audi R8, mais grâce aux 730 kilos à mouvoir, ça bouge quand même son homme !



- 1 **Ambiance résolument course, due en grande partie au bruit infernal de la mécanique.**
- 2 **Prière de laisser les bagages à la maison...**

ACHETER UNE DKW GT MALZONI

Ce qu'il faut savoir

La production de cette DKW brésilienne est estimée à 35 exemplaires, dont un bon nombre en version dépouillée destinée à la compétition. Ces exemplaires souvent modifiés à l'époque ont pour la plupart disparu. Les spécialistes brésiliens estiment en effet à une

quinzaine le nombre de DKW Malzoni survivantes à ce jour. Peu ont quitté leur pays d'origine et les transactions sont extrêmement rares et difficiles, les autorités brésiliennes faisant en sorte de freiner l'évasion de leur patrimoine vers l'étranger. Peut-être qu'un séjour sur place à fureter dans les arrière-cours de São Paulo vous permettra de débusquer un exemplaire oublié ?

Combien ça coûte ?

Le modèle bleu métal qui illustre ces pages est le seul recensé en Europe. Il est la propriété du musée Audi et, au vu de la longue et difficile traque pour dénicher et faire revivre cette auto, il y a fort à parier que celui-ci ne soit jamais à vendre. Il ne reste plus qu'à éplucher les annonces locales. Pour information, un exemplaire s'est négocié l'an dernier au prix de 40 000 €. Bonne traque...



Le petit 3-cylindres 2-temps de la DKW développe tout de même 60 ch. Notez le radiateur placé à l'arrière...

Caractéristiques techniques

DKW GT MALZONI, 1965

- **Moteur** DKW 2-temps, 3-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 981 cm³ (74 x 76 mm), 60 ch SAE à 4 500 tr/min (96 à 6 000 sur version compétition), 10,1 mkg à 3 400 tr/min, rapport volumétrique 8 à 1, culasse alu, vilebrequin 4 paliers, 1 carburateur Brosol 40 CIB (1 simple corps + 1 double corps Weber 45 DCOE sur version compétition), graissage par mélange avec distribution automatique et refroidissement liquide.

- **Transmission** aux roues AV, embrayage sec, boîte 4 rapports, pont 4,37.

- **Direction** à crémaillère.

- **Freins** tambours AV/AR.

- **Suspension** AV par ressort à lames transversal supérieur, bras inférieur formant triangle, amortisseurs télescopiques; AR à essieu rigide flottant avec ressort à lames transversal, amortisseurs télescopiques.

- **Structure/Carrosserie** cadre à caisson avec renfort en X, carrosserie en matière synthétique, coupé 2 portes, 2 places.

- **Dimensions** longueur 3,82 m, largeur 1,62 m, hauteur 1,16 m, empattement 2,22 m, voies AV/AR 1,295/1,35 m.

- **Roues** jantes acier, pneus 5.60-15.

- **Poids** (à vide) 730 kg (version compétition : 680).

- **Vitesse maxi** 160 km/h (version compétition : 180).

QUENTIN FOUVEZ

Quel bonheur supplémentaire pouvait bien tomber sur les épaules de Quentin Fouvez,

quand après un stage de fin d'études au sein du service presse Audi, son responsable, François Bacquet, l'embauche en 2010 pour prendre en charge le poste d'attaché d'Audi Tradition ? « J'étais comblé ! J'adore l'automobile en général avec un faible avéré pour les anciennes. » S'il ne possède pas encore de voitures de collection arborant les quatre anneaux, Quentin avoue son penchant pour les youngtimers. « Je possède une Saab 900 que j'utilise au quotidien, une Autobianchi A112 avec 40 000 km d'origine et un coupé Mercedes W123 dont la remise en route s'éternise un peu... » Ses liens étroits avec le musée d'Ingolstadt alimentent toutefois les rêves d'acquisition de Quentin. « J'adore les NSUTT et TTS, très amusantes à conduire, l'Audi 100 Coupé S et la version coach 2 portes de cette 100 "C1", jolies et obsolètes, qui donnent au volant la sensation de voyager dans le temps. Enfin, j'aime tout particulièrement la 200 Avant Quattro assez légère par rapport à sa motorisation, vivante et toujours très efficace, assez rare en France aujourd'hui et c'est bien dommage... » Voilà un beau projet de réhabilitation, n'est-ce pas Quentin ?



“ L'histoire d'Audi est riche et passionnante, notre travail consiste à mieux la faire connaître. ”



en route ! Les déboisés du bocal de ma génération qui ont un peu tâté de la moto des pays de l'Est ne seront pas dépayés. La DKW fait un boucan du diable, un barouf pas élégant, un boxon de 2-temps puant en échappement détente. Les visiteurs du musée commencent à nous regarder de travers. Il est temps de mettre les bouts. 1^{re} et pouf ! Calé... Re-barouf enfumé, re-1^{re}, re-pouf, re-calé... Soudain, une lueur revient à ma mémoire d'ex-pratiquant des engins du rideau de fer. La grille de la boîte est inversée avec la 1^{re} à la place de la 2^e. Victoire ! On décolle, ajusté par les snippers sur leur toit, et... on recule. Fissa, on refait péter le bouzin et l'on trouve la 2^e à la place de la 1^{re} ! Ahrg ! Grozze plaisanterie... La 3^e est à la place de la 3^e, la 4^e, là où il faut, et vas-y Steffie ! 981 cm³ et 60 ch SAE, j'en vois qui se tape les cuisses. Pour être franc, ça pousse moins fort qu'une Audi R8, mais grâce aux 730 kg à mouvoir, ça bouge quand même son homme. Le moteur prend ses tours gentiment et, sur la petite route, on arrive presque à semer nos anges gardiens dans leur camionnette. Certes, au premier faux plat, le couple du moteur est en instance de divorce et il faut faire appel à la commande de boîte inversée et relativement

imprécise pour rétrograder. Mais voilà que la route descend et virole. Comme toute vieille traction avant qui se respecte, la Malzoni sous-vire un max. Il faut souquer ferme sur le petit volant. On est vite en nage, la direction aussi légère que sur un Panzer devient aussi aérienne qu'une gouverne de supertanker dans les appuis forcés. Malgré cette dépense d'énergie, la chose se cramponne vaillamment au bitume, le bruit de ses pneus étroits couvrant l'essaim de guêpes niché dans l'échappement. Allez, histoire de décrocher le filet garni, la DKW vous rajoute une sensation supplémentaire. Au Brésil, les tambours sont faits uniquement pour la musique ! Mais entre nous, qui songerait à freiner dans les lignes droites interminables des carreteras ?

TEXTE : JEAN-CLAUDE AMILHAT
PHOTOS : DANIEL DENIS

Un grand merci à François Bacquet, chef du Service Presse Audi France, et à Quentin Fouvez, attaché de presse Audi Tradition, ainsi qu'aux responsables du musée Audi d'Ingolstadt pour nous avoir accueillis et laissé sortir ce petit trésor germano-brésilien.