



DKW Auto-Union Munga, 1963

Équation à trois cylindres et une inconnue

3-cylindres, 2-temps, 4x4, une sacrée équation résolue par DKW Auto-Union pour fournir une Jeep aux forces armées de l'OTAN. Mais pour nous Français, reste une inconnue : la Munga !



On aperçoit tout juste le petit 3-cylindres deux temps sous l'énorme dynamo 24 volts.

Au milieu des années 50, les stratégies de l'armée allemande, encore sous contrôle de l'OTAN, songent à renouveler leur parc vieillissant de Jeep Willys et de side-cars Zündapp. « *Quoi de mieux qu'un concours pour la réalisation d'un véhicule de liaison léger et moderne ?* », se disent nos militaires d'humeur badine. Les candidats à cet inédit jeu "Qui veut gagner des boulons ?" – où il y a malgré tout un sacré pactole à la clé – sont tous allemands et, autre point commun, proposent tous une transmission à quatre roues motrices permanente. Si le géant VW, grand fournisseur de la Wehrmacht pendant la guerre, ne se montre pas intéressé, il n'en est pas de même pour certains petits constructeurs qui ont mal vécu le partage de l'Allemagne. D'un côté, la marque Goliath, bientôt absorbée par Borgward, aligne le Typ 31,

1 100 cm³ refroidi par eau et doté d'une boîte à 4 rapports avec une "super 1^{re}". D'un autre côté, la firme Auto-Union, qui regroupait avant-guerre sous ses anneaux les marques DKW, Audi, Horch et Wanderer, propose une Jeep propulsée par le 3-cylindres 2-temps refroidi par eau que l'on retrouve sur les berlines Meisterklasse. Le DKW, accouplé à une boîte 4 avec réducteur et habillé d'une caisse en composite. Le troisième concurrent, le Porsche 597, est un véritable larron qui risque de mettre tout le monde d'accord, vu son prestigieux passé, n'est autre que le Porsche, auteur du prototype 597 doté d'un "katrapla" refroidi par air de 1 600 cm³ à boîte 5 dont un premier rapport extra court. Ça va l'emporter d'après vous ? Eh bien, c'est l'Auto-Union qui l'emporte. Deux fois moins chère que le Porsche 597 et bien plus fiable que la Goliath Typ 31, l'Auto-Union a su creuser l'écart d'avec

SORTIE DE ROUTE **DKW Auto-Union Munga, 1963**

bien calculée que par son 3-cylindres lubrifié par un mélange huile-essence bien dans la tradition motocycliste de DKW...

Tortueux parcours

En passant, elle a abandonné sa caisse en Duroplast (oui, comme les Trabant) pour une carrosserie torpédo tout acier. La production démarre en 1956 dans les usines d'Ingolstadt et ne s'arrêtera qu'en 1968 après 46 750 exemplaires. Entre-temps, DKW Auto-Union aura été repris par Mercedes-Benz pour être ensuite cédé au groupe VW qui ressuscitera la marque Audi avec le succès que l'on sait. Étrange et tortueux destin... La première version de la Munga F 91/4 (abréviation de *Mehrzweck-Universal-Geländewagen mit Allradantrieb*, autrement dit tout-terrain multiusage à transmission intégrale, ou plus simplement encore, Jeep) est livrée en priorité à l'armée et à la police allemandes, puis aux forces françaises et britanniques stationnées en Allemagne, sans oublier l'armée hollandaise, la Croix-Rouge, la douane, les Eaux et Forêts et quelques autres administrations germaniques. En 1957, une version F 91/6, disposant de six places dont quatre en vis-à-vis dans le pick-up arrière, précède la Munga-8, introduite en 1961. Sur cette dernière, la partie arrière rallongée de quinze centimètres, mais sans aucune modification de l'empattement, offre cette fois huit places et un volume de chargement assez conséquent fermé

par un hayon. Sur ces deux versions, la roue de secours se trouve déplacée sur le côté droit tandis que le jerrycan est fixé sur l'aile avant droite. De 1958 à 1963, la Munga est aussi produite au Brésil dans les usines de montage DKW-Vemag de Sao Paulo. La version civile peut être sur demande dotée d'une prise de force permettant d'actionner des outils agraires et au moins une de ces Munga "agricole" a été vendue en France par l'importateur qui, en 1967, affichait la F 91/4 de base au tarif de 20 300 F TTC. « Handicapée par son prix prohibitif et son moteur 2-temps, une technique à laquelle les automobilistes français n'ont jamais adhéré, la Munga n'a guère connu de succès dans notre pays », confirme Daniel Dougnac en démarrant, dans un beau nuage de fumée bleue, sa F 91/4 impeccablement restaurée aux couleurs des Eaux et Forêts germaniques. Rien qu'à humer le nuage bleu qui s'échappe du 2-temps, je n'ose imaginer l'accueil des petits hommes verts écolos-bobos devant ce 4x4 doublement pollueur...

Vert pollueur

Mais nous sommes perdus au fond des bois et les écolos parigots sûrement occupés à caqueter dans leurs salons bien au chaud... Complètement dissimulé au fond du capot sous l'énorme dynamo et ses accessoires, le méchant bouilleur-pollueur semble pourtant bien inoffensif malgré sa technique peu courante : trois



① Ne l'appellez pas C'est une DKW Auto-Union Munga s'il vous plaît !

② Pour passer de rapports routiers à rapports courts, tournez la droite cette manivelle au centre du tableau.

③ Malgré les apparences, le confort est bien différent de celui d'une Jeep.





Certes, les débattements de suspension réduits mais aussi l'absence de blocage de différentiel limitent les prétentions en tout-terrain...

Points forts

- ✓ 4x4 permanent
- ✓ Bonne adhérence sur sol glissant
- ✓ Qualité de fabrication
- ✓ Jeep confortable et étanche !

Points faibles

- ✗ Nul en franchissement !
- ✗ Moteur deux temps dépourvu de couple
- ✗ Pas de frein moteur !
- ✗ Fumée, odeur et pollution...

cylindres, trois bobines, trois rupteurs et un graissage effectué selon un mélange d'un litre d'huile pour 40 litres d'essence. Étonnez-vous après que ça fume bleu ! « *Alimenté par un carburateur double corps Zenith, il développe 44 ch à 4 250 tr/min, et cet énorme radiateur est rendu nécessaire par son système de refroidissement à thermosiphon, donc sans pompe à eau !* », me précise Daniel. Perchée sur ses roues de 16 pouces qui lui procurent une garde au sol de près de 25 cm, la Munga dispose de deux trains roulants identiques et interchangeables, les suspensions à roues indépendantes faisant appel à des ressorts à lames disposés transversalement. Très compacte, la caisse traduit les conceptions à l'allemande de la Jeep : confortable, pratique et bien finie. La capote et ses portières souples, très étanches, se démontent sans difficulté, les sièges offrent un bon maintien et celui du passager peut se retourner pour faire face aux occupants arrière. Prévu pour les voitures-radio, ce système peut aussi intéresser les chasseurs amateurs de belote ! Bien que l'arrière soit dépourvu de hayon, on peut aisément replier les sièges pour disposer d'une surface de chargement. Sur le tableau de bord qui ne comporte qu'une jauge, un thermomètre et le compteur de vitesse, je retrouve les mêmes manettes, lecteur de carte et moteurs d'essuie-glaces montés plus

les militaires... Il y a même un chauffage à deux vitesses, complément du bâchage étanche. Rien à voir avec la "pneumonia wagon", sur lequel on a donné à la Jeep US par les bidasses !

En deux temps, trois mouvements

Contact, le pouce sur le bouton du démarrage et le 3-cylindres s'ébroue dans une pétarade de motocycliste. Dès les premiers mètres, je touche alors du doigt – et surtout du ventre – le principal défaut de la Munga : un rayonnement de braquage de porte-avions ! Pour pallier l'absence de différentiel central, les techniciens ont limité drastiquement le braquage des roues, mais cela n'empêche pas d'abrégé considérablement la durée de vie des pauvres pneus 6.00x16 confrontés sur le goudron à d'innombrables ripages. Daniel les a remplacés ici par des plus confortables 6.50 souvent montés sur les Jeep M201. Malgré cela, la direction reste toujours très agréable et précise. Ah, on est loin de la Jeep, d'autant que la suspension absorbe les sourcillements des trous et bosses. En forçant l'allure, l'engin se met à ruer et sauter, sans que cela devienne jamais inconfortable. C'est la rareté de l'empattement ultra court et, lors des premiers Dakar, les VW Itlis à la technique semblable se comportaient de la même façon.

SORTIE DE ROUTE DKW Auto-Union Munga, 1963



ACHETER UNE DKW MUNGA

Ce qu'il faut savoir

Un temps distribuée en France par le réseau Auto-Union Mercedes, la Munga n'encombre pas les annonces. Il y a quelques années, des parcs entiers ont été importés par des spécialistes de l'Est de la France (surplus allemands, belges et hollandais) mais l'engin s'échange désormais entre collectionneurs avertis, passionnés d'engins militaires ou de moteurs deux temps. Mécaniquement,

avec les réserves concernant la mécanique deux temps d'origine, difficile à régler pour un novice, l'ensemble est robuste avec un bémol pour la boîte de vitesses, relativement fragile et qui siffle allègrement sur les rapports courts. On peut préférer (mais ce n'est pas d'origine) un V4 de Ford Taunus 12 ou 15M, un 4-cylindres en ligne de Renault 12 ou 18 ou de Golf (essence ou Diesel) infiniment plus coupleux et dociles, et faciles à entretenir. Plus que la consommation, finalement peu

importante sur un engin TT de loisirs, c'est l'usure rapide des pneus, faute de différentiel central, qui grèvera le budget. Points sensibles frappés par la corrosion : les bas du châssis formant la carrosserie, dans la longueur de l'empattement, les planchers et la partie arrière sous les sièges de la Munga 4. Sur la Munga 8, corrosion au niveau de la benne et du hayon, surtout si l'engin a connu une vie agricole. La sellerie et la bâche d'origine sont robustes et bien conçues,

et peuvent être refaites par n'importe quel sellier. Les d'origine se trouvent en Allemagne, en Argentine, au Brésil et, bien sûr, auprès du club, le DAFC (DKW Auto Fanatik club).

Combien ?

À partir de 2 000 € pour une Munga en bon état mais épuisée d'une mécanique non d'origine, mais comptez de 3 000 à 4 000 € pour un beau modèle avec deux temps qui fume bleu.



1 Sur le pare-chocs avant, on trouve deux crochets pivotants permettant le remorquage de l'engin, dans l'hypothèse improbable d'une panne... 2 Cet attelage aux normes militaires permet le tractage d'une remorque. 3 Sur cette version quatre places, le... 4

DANIEL DOUGNAC

Roulant au quotidien en 4x4 Mercedes Classe G ou en cabriolet Porsche 944, Daniel Dognac ne cache pas son attirance pour les automobiles allemandes.

« J'ai possédé pas mal de 4x4, pour la chasse mais aussi pour des voyages au long cours : je suis descendu jusqu'en Côte d'Ivoire avec un Renault Goélette 2087, j'ai aussi fait le Cap Nord, utilisé des Jeep, dont un remarquable station-wagon de 1947, un rare UAZ russe, mais j'avoue un faible pour la technique allemande. Les engins militaires ont été conçus sans souci du prix de revient et s'avèrent très fiables. De plus, la technique deux temps, très utilisée avant-guerre par DKW puis, par la suite, en Allemagne de l'Est, avec les Trabant et Wartburg, ne manque pas d'intérêt. Outre cette Munga, je restaure actuellement une autre F 91/4 et un coupé DKW 1000 de 1957. Créé il y a quelques années, le DAFC est le résultat de la fusion du DKW Fanatik Club et de l'Amicale Auto-Union et les quelque 50 membres qui le constituent se retrouvent chaque année dans le Haut-Doubs en compagnie des amateurs allemands et belges. L'occasion d'échanger conseils et pièces détachées. » En attendant, les rêves de Daniel portent sur un cabriolet VW 1303 des années 70. Toujours la qualité allemande...

“Deutsche Qualität !”

Caractéristiques techniques

DKW AUTO-UNION MUNGA, 1963

- **Moteur** 3-cylindres en ligne, 2-temps, monté en porte-à-faux AV, 981 cm³ (74x76 mm), 44 ch à 4 250 tr/min, 8,2 mkg à 2 250 tr/min, rapport volumétrique 7,25 à 1, 1 carburateur Zenith-Pallas 32NDIX, graissage mélange 1/40, refroidissement par thermosiphon, électricité 24 volts.

- **Transmission** 4x4 permanent, boîte 4 vitesses à 1^{re} non synchronisée, réducteur (rapport 1,604) sur les 4 vitesses + MA, couple conique 6x33, pas de différentiel central.

- **Direction** à crémaillère, sans assistance.

- **Freins** hydrauliques, tambours AV/AR. Frein à main sur transmission.

- **Suspension** à 4 roues indépendantes par ressorts à lames transversaux et amortisseurs télescopiques.

- **Structure/Carrosserie** châssis cadre acier et carrosserie tôle, torpédo bâché 4 places.

- **Dimensions** longueur 3,44 m, largeur 1,50 m, hauteur 1,75 m (bâché), empattement 2 m, voies AV/AR 1,20 m, garde au sol 0,24 m, angle d'attaque 43°, angle de sortie 41°.

- **Roues** tôle 16 pouces, pneus 6.00x16 profil Military (6.50x16 Kléber-Colombes TRT sur véhicule essayé).

- **Poids** 1 080 kg.

- **Vitesse maxi** 90 km/h.



Le siège avant droit est réversible pour faciliter la tâche du préposé à la radio. 30 ans avant l'Espace, bel exemple de modularité !

loin ! Les ornières du chemin, creusées par les engins forestiers, se font très profondes et, sur l'élan, la Munga glisse littéralement sur son fond plat. Mais le sentier grimpe et se resserre entre les halliers. Très vite, le trois-pattes manque de souffle et se met à genoux en demandant pardon. Vite, je tire la manette au centre de la planche de bord, la verrouille d'un quart de tour et me voilà avec quatre rapports courts. Reste à réveiller le berlingot en envoyant les watts. Pied dedans ! Surtout, ne pas mollir... Comme une certaine Maïco d'enduro que j'ai jadis bien connue, il faut sans cesse cravacher et tirer dans les tours pour espérer franchir le raidillon, en deux temps trois cylindres, enveloppé dans un nuage bleu malodorant. Et sur l'autre versant, aucun frein moteur, bien sûr ! Heureusement, les tambours de freins qui ont déjà traversé un petit gué tout à l'heure se révèlent

étanches et efficaces. Revers de la médaille d'une suspension par ailleurs très confortable, les débattements sont limités et, à l'attaque d'un talus plus abrupt, la Munga stoppe, moteur ronflant, la roue levée à trente centimètres du sol. Pas de blocages avant ou arrière et la messe est dite. *Himmel Teufel* ! Le franchissement n'est vraiment pas le verre de schnaps de la Munga... Les Allemands sauront s'en souvenir et doteront l'Iltis, sa cousine germaine, d'un 4-cylindres coupleux et de blocages de différentiel qui feront justement toute la... différence !

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER
PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Mille mercis à Daniel Dognac pour sa patience et son érudition intarissable sur les modèles DKW Auto-Union.