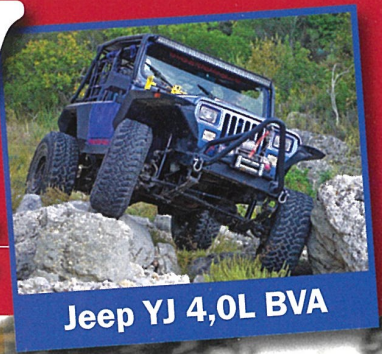


4X4 STORY



LE MAGAZINE DE LA JEEP

JANV - FÉV 2019



Jeep YJ 4,0L BVA



Nouvelle Jeep Wrangler JL Essai 2,0 L Turbo essence 272 ch

Salon Époqu'auto à Lyon / Jeep Rådjästhan / Jeep Wrangler Rubicon Pentastar 3,6 L
Jeep Wrangler Rubicon Pentastar 3,6 L Rock's équipement /



Jeep Willys MB de 1942
USMC MZ-2 radio



Musée des Sapeurs-Pompiers
du Var



Jeep M201 Sahara

Mécanique : Échange d'un moteur de Jeep diesel en essence (1^{ère} partie)

Autriche, Belgique, Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg, Portugal cont. : 7,80 €
DOM /S : 7,30 € • Polynésie /S : 1 050 XPF • Nouvelle Calédonie /S : 820 XPF • Suisse : 13,80 CHF • Canada : 10,89 CAN • Maroc : 80 MAD

L 12661 - 84 - F: 6,90 € - RD





M201 SAHARA la « Renaissance »

En 2009, dans son numéro de novembre – décembre, 4X4 STORY vous proposait l'histoire alors méconnue de la HOTCHKISS M201 SAHARA. Presque 10 ans plus tard, 4X4 STORY vous présente deux très belles reproductions de M201 SAHARA 24V, l'une stationnée à Waterloo, en Belgique, l'autre près de Turin, en Italie. Vive l'Europe de la M201 !

Texte : Jean-Louis MARTIN – Xavier PEETERS

Illustrations : Xavier PEETERS (XPE) – Patrick TEDESCHI (PTE) sauf mention contraire

1^{ère} PARTIE



Cette très belle photo de la M201 SAHARA 6V immatriculée 033514 a été prise en 1960-1961 par Jean BELLEC alors qu'il effectuait son service militaire à REGGAN et IN-AMGUEL. Sa Jeep est enlisée dans l'oued collecteur des eaux usées de la base de REGGAN (l'oued « MERDAH » pour reprendre une expression imagée usitée).

Au premier plan, le rouleau de désensablement prêt à être glissé devant la roue AVD.

A noter sur le pare-brise un marquage 60/40 qui concerne sûrement des limitations de vitesse.

Photo Jean BELLEC

Cet article n'a pas pour objet de refaire l'histoire de la M201 SAHARA. Nous renvoyons sur ce sujet à notre article de 2009 cité en référence et toujours disponible auprès de 4X4 STORY (voir plus loin dans ce numéro). Toutefois quelques petits rappels permettent de resituer...

Le contexte historique et technique.

La M201 SAHARA est la fille des « événements d'Algérie » et de la recherche

pétrolière. Après la seconde guerre mondiale, l'Algérie et le Sahara représentent un enjeu stratégique pour la France. Outre la recherche et l'exploitation d'hydrocarbures, le Sahara abrite la base nucléaire de REGGAN vouée au développement de la bombe atomique française chère au Général de Gaulle. Les Jeep militaires sont utilisées comme véhicules de liaison dans le sud saharien mais dans le désert, les besoins sont particuliers : longues distances nécessitant une grande auto-

mie, températures extrêmes, terrains rocailloux, sablonneux, manque d'eau pour les équipages, etc.

En 1958, HOTCHKISS présente un prototype sur la base d'une M201 6V. Il est directement issu de l'expérience acquise sur ses Jeep civiles avec les différentes sociétés de recherche et d'exploitation pétrolière. Après essais, les aménagements retenus sont les suivants :

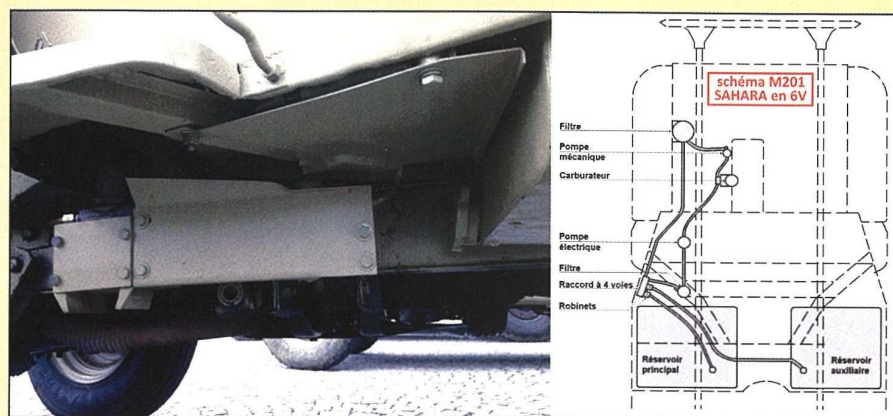


Des pneus MICHELIN XC profil routier en 6.50 x 16 pour une meilleure évolution dans le sable.

L'élément déclencheur dans la volonté de Xavier PEETERS de transformer sa Jeep est la découverte de pneus d'origine. En effet, sur les photos d'époque, le pneu, un Michelin XC profil routier en 6.50 R16, donne toute son allure à la M201 Sahara. La pression de gonflage recommandée selon le terrain varie de 2 kg sur route, 1,6 kg sur piste et jusqu'à 1,2 kg mini sur sable. Un compresseur de type BAVOX S2YD peut être couplé au moteur, pour permettre de remettre les pneus à une pression adaptée. *Photo XPE*



Un réservoir d'essence auxiliaire de 40 litres couplé au réservoir principal de 56,8 litres et au jerrycan de 20 litres confère à la SAHARA un rayon d'action donné pour 800 km. Le réservoir supplémentaire prend place sous le siège passager modifié.



Le dispositif d'alimentation en essence de la SAHARA (le dessin est celui de la M201 SAHARA en 6V) est dédoublé.

- un réservoir auxiliaire situé sous le siège passager AV,
- un système de robinets permettant d'utiliser l'un ou l'autre réservoir,
- une pompe à essence électrique de marque AUTOPULSE (commandée du tableau de bord) avec un filtre spécial sur son circuit, située sous le plancher avant gauche de la caisse,
- un raccord double d'arrivée d'essence au carburateur.

Le filtre à essence de la pompe mécanique n'est plus sur le tablier d'avant mais sur le tablier d'aile gauche. Le circuit de la pompe électrique double le circuit de la pompe mécanique, lors d'une défaillance ou d'un désamorçage de la pompe mécanique. La photo ci-contre montre les tôles de protection de la pompe électrique et du filtre à essence fixées sur le longeron gauche au niveau de la tringlerie des pédales côté conducteur. *Photo XPE / Dessin JLM.*

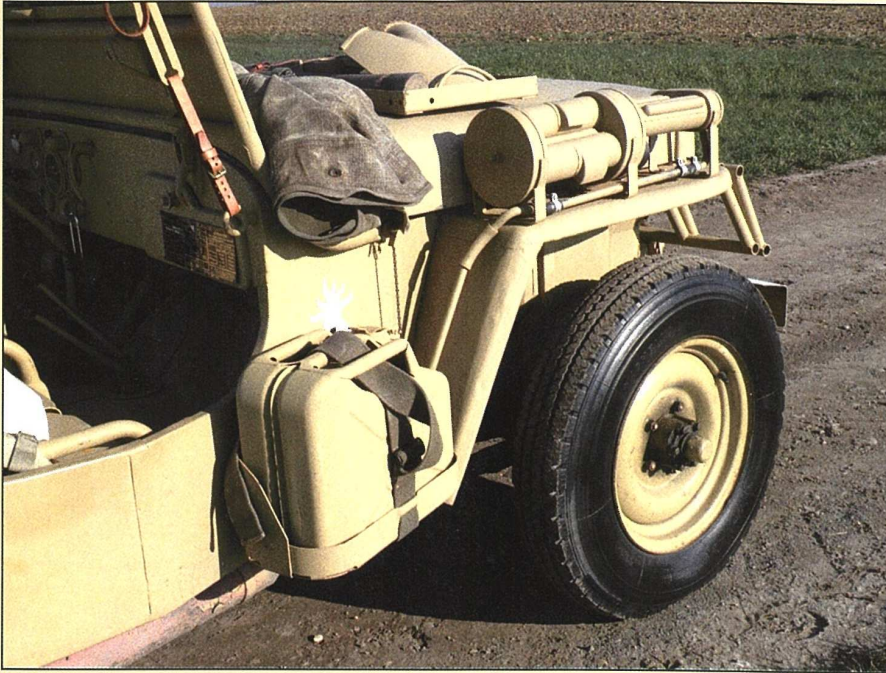


Cette vue du compartiment moteur permet de voir :

- les deux écrans isolants l'alimentation en essence, destinés à prévenir le vapor-lock. Ils sont disposés l'un entre la pompe à essence et le tuyau d'échappement, l'autre entre le carburateur et le collecteur d'échappement.
- le raccordement du préfiltre au filtre à air.
- le raccord double d'arrivée d'essence au carburateur.
- le positionnement spécifique du filtre à essence sur le tablier d'avant à gauche et non plus à droite. *Photo XPE*



Entre les deux sièges avant est installé un support de jerrycan qui permet l'emport d'une nourrice à eau de 20 litres positionnée horizontalement. *Photo XPE*



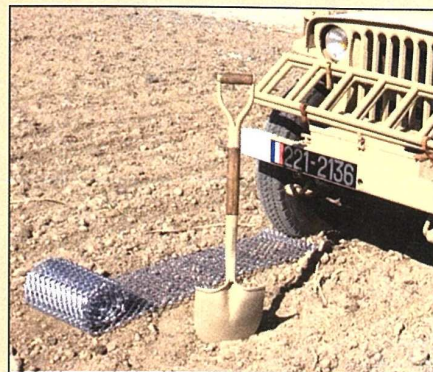
Le filtrage de l'air d'alimentation du moteur est amélioré grâce à un **préfiltre ou « décanteur à turbulence »** du type **TECALEMIT BE.505**, monté sur l'aile avant droite. Les impuretés retenues par ce filtre, sont automatiquement évacuées par un tube de dépression relié à la sortie d'échappement. L'air va, par un conduit, de ce préfiltre au filtre à air, qui est du même type, à bain d'huile, que celui de la M201 NORMALE, mais qui comporte un tube permettant le raccordement du conduit du préfiltre.

Photo XPE



Un **projecteur orientable de marque AUTE-ROCHE** est monté sur le côté conducteur du cadre du pare-brise. Le contacteur du projecteur orientable se trouve dans le coin inférieur gauche du pare-brise fixé sur une platine à côté du contacteur d'essuie-glaces. Le contacteur de la pompe à essence électrique se trouve à l'ancien emplacement du contacteur d'essuie-glace.

Photo XPE



La M201 est équipée de **deux tapis métalliques de désensablement**. Ceux-ci sont sanglés sur les coffrages de roues AR sur lesquels 8 pontets ont été installés.

Tout comme dans le Tanezrouft, le désert de la soif, les obstacles sont nombreux au sud de Bruxelles. En tentant d'éviter une zone de rocaille, la Saharienne s'est enlisée dans un champ de betterave près de Waterloo, Xavier a posé son képi sur le capot, a positionné un premier tapis de désensablement et se prépare à pelleter pour dégager sa M201 sous le terrible soleil brabançon. **Photos XPE**



Les ressorts arrière de la SAHARA sont renforcés et comportent 13 lames au lieu de 11 : 2 lames supplémentaires sont intercalées entre la 2^e et la 3^e lame. Ces deux lames permettent de supporter les quelques 160 kg de surpoids de la SAHARA par rapport à la M201 standard. La charge utile est aussi limitée à 300 kg au lieu de 370 kg. Les ressorts avant et les amortisseurs, sont identiques à ceux de la M201 standard.

Photo XPE



Des pontets d'attache ont été spécialement ajoutés à la M201 SAHARA pour l'arrimage d'accessoires additionnels :

- 2 sur les ailes AV D et G pour une sangle de sécurité de maintien du capot fermé.
- 4 sur le capot pour arrimage du câble de remorquage.
- 6 sur l'avent pour arrimage du matériel de campement.
- 8 sur les coffrages de roues AR pour arrimage des tapis de désensablement.

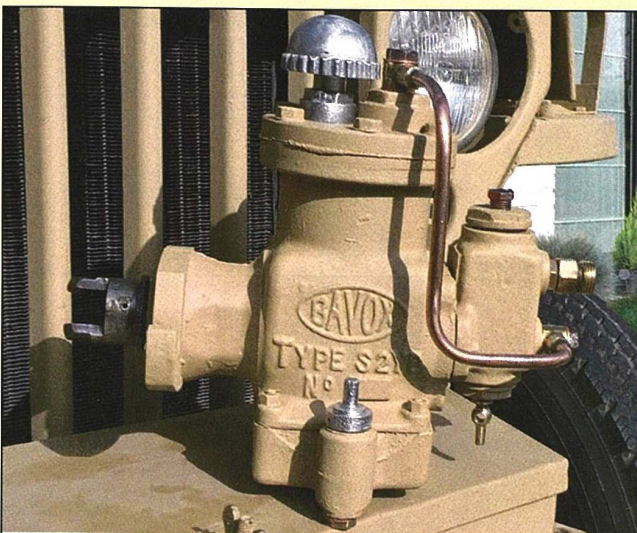
Photo XPE



La M201 SAHARA possède un **coffre à outils amovible**. Il est fixé entre le pare-choc AV et la grille du radiateur, sur les longerons de châssis, par 4 vis papillon.



Le coffre à outils est déposé et laisse voir le support soudé sur la traverse avant avec ses deux goujons de fixation du gonfleur BAVOX. Une fois adapté, le gonfleur est entraîné via la noix de la poulie de vilebrequin.

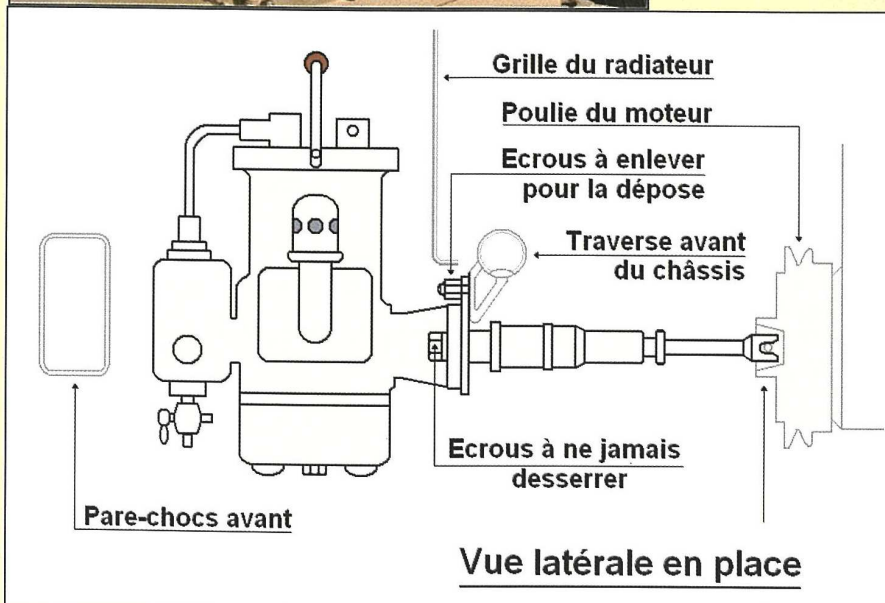


Accessoire ajouté par HOTCHKISS à la demande de l'armée, le **gonfleur BAVOX S2YD** permet de regonfler les pneus après un passage dans le sable. Pour l'adapter sur sa platine spéciale, il faut démonter la caisse à outils avant de procéder à sa fixation, à son réglage et à son utilisation.

Très peu pratique et il y a peu de doutes que cet accessoire encombrant n'ait été finalement que peu utilisé. La SAHARA n'était d'ailleurs pas le seul véhicule doté d'un gonfleur BAVOX dans son lot de bord.

Ce fut aussi le cas du Citroën T23 de type armée française d'avant guerre.

Photo XPE / Dessin JLM.



400 exemplaires M201 SAHARA en 6V sont livrés courant 1959. La SAHARA est adaptée sur les M201 en 24V courant 1960 et produite à un nombre d'exemplaires non connu au cours des années 1961 - 1963. Apparemment, les SAHARA construites avant les accords d'Evian (mars 1962) ont été envoyées en Algérie. Pour ce que l'on peut constater, les autres furent ultérieurement transformées en Jeep ENTAC. En 1967, la France quitte définitivement son ancienne colonie, rapatriant en grande partie son matériel. Lors de leur passage à la Maltournée, les Jeep Sahara perdront tous leurs attributs spécifiques. Les vraies sahariennes d'origine se comptent aujourd'hui sur les doigts d'une main...



La M201 de Patrick TEDESCHI est la 24248 de 1964. Cette Jeep fait vraisemblablement partie des Jeep SAHARA ex ENTAC. Patrick l'a récemment reconstruite en version SAHARA 24V (aucune pièce ne manque) dans les règles de l'art et au plus près de l'origine comme en témoignent les photos de cet article.

Photo XPE



Patrick TEDESCHI vend sa M201 SAHARA en 24V. Vous pouvez contacter son propriétaire italien tedeschipatrick@libero.it - Tél : 0039 338 577 8265. A noter que Patrick vend aussi un rare préfiltre à air pour SAHARA 6V avec sa plaquette TECALEMIT.

Dans la deuxième partie de cet article, nous détaillerons la reproduction d'une M201 SAHARA 24V de Xavier PEETERS. A suivre !