



4X4 STORY

LE MAGAZINE DE LA JEEP



Jeep Willys de 1944

MARS - AVRIL 2019



Jeep M201 Sahara

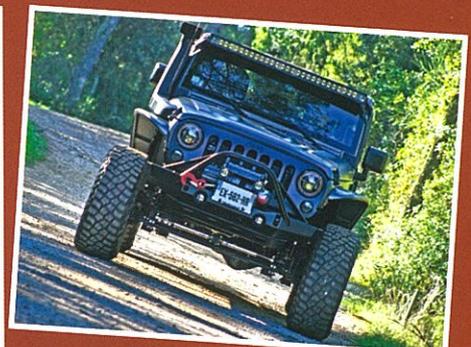
Räjasthäni Mahindra Jeep / 2019 Indiancars la Renaissance
KS-Tuning off-road parts / Jeep Unlimited JK Rubicon 3,6 L Pentastar V6 BVA
Jeep TJ 4 litres / Harley-Davidson WLA type V



3 façons de vivre sa passion au volant d'une Jeep



Jeep Wrangler JL 2.2L TD Rubicon



Jeep Unlimited JK Rubicon 3,6 L Pentastar V6 BVA

Mécanique : Échange d'un moteur de Jeep diesel en essence (2^{ème} 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 : 13,60 CHF • Canada : 10,98 SCAN • Maroc : 80 MAD

L 12661 - 85 - F: 6,90 € - RD



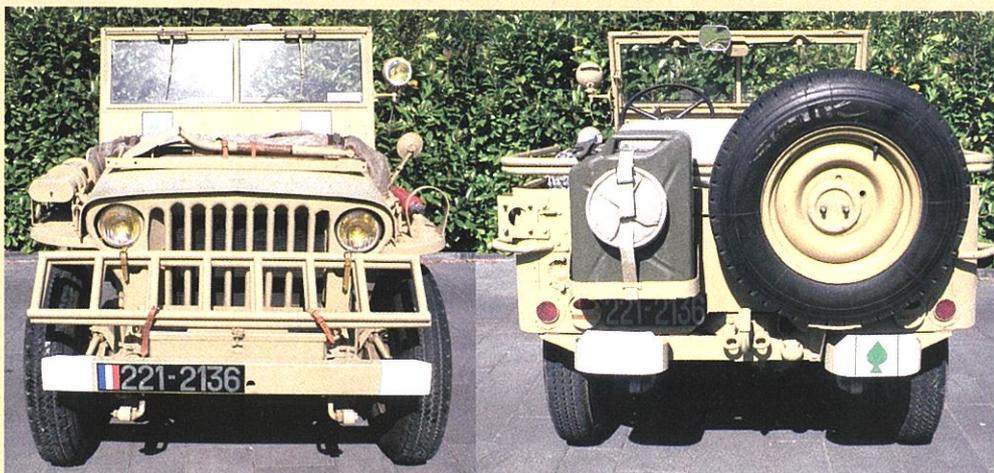


M201 SAHARA la « Renaissance »

Dans le numéro précédent de 4X4 STORY, nous avons rappelé ce qu'étaient les M201 SAHARA notamment à travers la très belle reconstruction de Patrick TEDESCHI. Dans cette deuxième partie, c'est la reproduction de la M201 SAHARA de Xavier PEETERS que nous vous proposons de découvrir.

Texte : Xavier PEETERS – Jean-Louis MARTIN

Illustrations : Xavier PEETERS sauf mention contraire

2^{ème} PARTIE

La reproduction par Xavier PEETERS

Je possède ma M201 depuis 2001.
Elle date de 1957 (immatriculation originale :
026 723, n° de série du châssis donné
par l'armée 2779).



Ma Jeep, il y a une dizaine d'année, était déjà peinte en couleur sable lorsque je l'ai achetée. Elle présentait un look français avec ses pneus Kleber Colombes, ses grenades et son pare-chocs aux couleurs de la Légion étrangère mais avec une immatriculation des Troupes de Marine.

Il y a 5 ans, je me suis intéressé aux Jeep sahariennes et l'idée est venue de la transformer. J'ai toujours voulu avoir une Jeep pas comme les autres et je voulais la garder aux couleurs et marquages de l'armée française. En Belgique, les Jeep sont quasiment toutes aux couleurs américaines et beaucoup s'inspirent de la bataille des Ardennes. Il n'est pas rare de voir une ex-CJ3A de l'Armée Belge aux couleurs de la 101^è Aéroportée...

J'ai commencé ce projet de reproduction de la M201 SAHARA fin 2016. Le plus dur est évidemment la recherche des pièces spécifiques. Toutefois certains fournisseurs proposent maintenant des pièces originales ou des reproductions.



Parmi ceux-ci, Christian HUET a reproduit une M201 SAHARA 24V en service en 1968 au 1er RHP de Tarbes. Une saine émulation transfrontalière pousse nos Jeep respectives vers la quasi « perfection » **Photo Christian HUET.**

De nombreuses et nouvelles pièces devaient se rajouter sur la Jeep, j'ai donc décidé de procéder à une nouvelle peinture complète afin d'avoir une uniformité de couleur. On distingue bien les pontets d'attache sur le capot.



Parmi les trouvailles dont je suis le plus heureux figure le gonfleur Bavox S2YD, une rareté de nos jours, qui faisait partie du lot de bord. L'objectif est de le rendre fonctionnel bien que son utilisation n'aie pas été des plus pratiques. Il est lourd, peu maniable et ne trouve pas sa place dans la Jeep. Celui que j'ai trouvé a été employé pendant des années dans une grange de Flandre Occidentale avant que le fermier ne décide de s'en séparer et le mette en vente sur Internet. Une vraie « sortie de grange » !

Parallèlement à la restauration, j'ai créé un blog dans lequel je relate les travaux effectués. On y découvre toutes les améliorations apportées sur le terrain et de nombreuses informations sur l'utilisation de ces Jeep au Sahara dans les années 60. Cela m'a permis de rentrer en contact avec d'autres passionnés avec lesquels j'échange beaucoup d'informations.

Jeep M201 Sahara

Big One

Lorsque j'ai acheté ma Jeep en 2001, elle était dans sa livrée beige sable et possédait des marquages fantaisistes mais la liant à la légion étrangère. En dessous de la peinture, on peut voir à certains endroits des ombres d'étiquettes et dans cette Jeep avait été américanisée, comme bon nombre des Hetchiss M201. Et aussi de plus chronique qu'un véhicule des années 50-60 transformé en Willys de la guerre. Certes, un néophyte n'y voit que du feu, mais le

TABLE des MATIÈRES

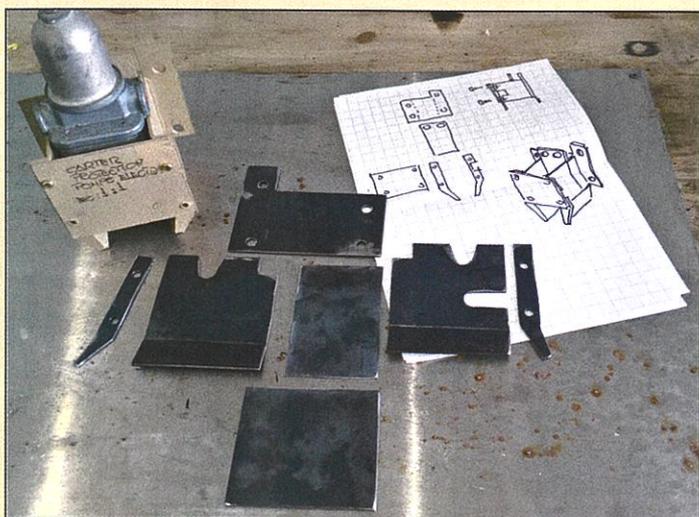
Table des Matières et infos générales

Le blog, ce n'est pas seulement l'historique du projet de reconstitution. J'ai essayé de m'imprégner de l'environnement extraordinaire dans lequel évoluaient ces Jeep. À côté de rubriques historiques, j'analyse en profondeur des photos d'époque afin de trouver le petit détail qui fera toute la différence. Sur Internet, la seule documentation disponible (mais au complet) sur les Sahariennes provenait du site de JLM. J'amène avec le blog une approche complémentaire et parfois décalée de son travail de recherche.

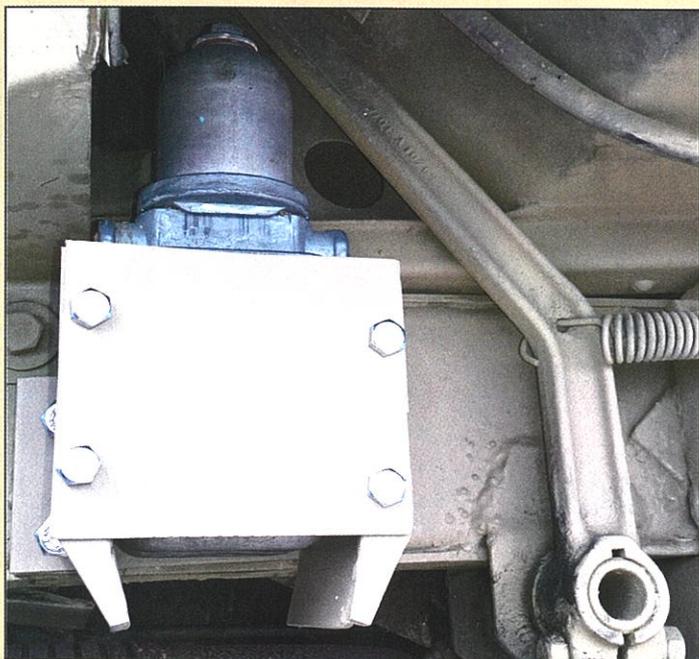




Certaines pièces restant introuvables, c'est le cas par exemple du carter de protection de la pompe électrique identifiée sur des photos d'époque. **Photo Christian RUELLE.**



En l'espèce, les plans et relevés ont été effectués par Patrick TEDESCHI sur base des pièces originales de la Jeep Sahara 6V d'Emile LERBEY. Une maquette en carton est préalablement construite.



Certaines pièces restant introuvables, c'est le cas par exemple du carter de protection de la pompe électrique identifiée sur des photos d'époque. La pièce est ensuite reproduite à l'identique avant de trouver sa place sur la Jeep.

Mon objectif n'est pas de faire une Jeep « sortie d'usine » mais de coller au plus près de la réalité. En opération, les Jeep ont toujours subi de nombreuses modifications de terrain. Parmi toutes les photos de sahariennes que j'ai trouvées, l'une d'elles sort du lot : il s'agit de la Jeep M201 du Lieutenant-Colonel Sichler, chef du 3^e Groupe de Transport à Reggan de 1965 à 1967.



Ces 2 photos ont été prises en 1966 ou 1967 et montrent en détails la même M201 221-2136 sérieusement modifiée. Un jerrycan de 10 litres trouve place sur chacun des marchepieds pour compenser l'absence du jerrycan AR. Il est lui-même remplacé par une 2^e roue de secours. Conséquence, pelle et hache sont déportées sur le capot dans un rack de Dodge et le support d'extincteur a été placé sur l'aile AV droite. Le montage de la radio empiète sur l'emplacement du rouleau de désensablement droit, le rouleau gauche est quant à lui présent. Sur le coffre à outil on trouve en plus deux échelles de désensablement, ajout courant sur les Jeep Sahara. Autre détail visible, un filtre à essence est monté à l'intérieur de l'aile gauche, ce qui sous-entend que le circuit d'essence a été bidouillé. Un rétroviseur de camion Berliet est monté en position centrale sur le pare-brise. Comme sur toutes les SAHARA 24V, le phare de black-out est absent. Les sièges eux sont recouverts de housses blanches. Sur l'une des photos figure, de face côté passager avec la mallette et la cigarette aux lèvres, le lieutenant-colonel SICHLER, chef du 3^e GT de 1965 à 1967. **Photos Gérard PLANQUOIS**

Avec toutes ses modifications et son lot de bord très personnalisé, elle a une « gueule » dingue ! Les deux photos sont très nettes et permettent d'analyser tous les détails. La première phase des travaux fut « cosmétique » avec l'ajout des éléments caractéristiques des sahariennes : préfiltre à air, phare Auteroche, pneus Michelin XC, etc. Je vais maintenant m'attaquer au circuit d'essence. Avec ses 2 réservoirs, sa pompe électrique en parallèle avec la pompe mécanique, son collecteur, cela n'est pas une mince affaire. J'ai encore beaucoup de boulot mais cela prendra le temps qu'il faut. Et je ne veux surtout pas que ma saharienne reste au garage... Petite particularité : la SAHARA « Sichler » ne possède pas d'essuie-glaces. J'ai gardé les miens, j'habite en Belgique, pas à Reggan-Plateau !



©Alain BEAUJEAN

A la différence des Jeep US associée à la libération de l'Europe, les Jeep Sahara ne véhiculent pas une image guerrière. A l'analyse de photos d'époque, on constate qu'elles sont souvent utilisées pour les balades et la détente : excursions dans les massifs sahariens, pique-nique ou méchoui dans le désert, chasse à la gazelle, voire une partie de pétanque... La Jeep, véhicule de liaison, devient un véhicule de loisir. Et lorsqu'elles accompagnent les convois de Berliet sur les pistes, on se croirait presque dans « 100000 dollars au Soleil » et on s'attend à croiser Belmondo ou Ventura au prochain ravitaillement... Précisons que beaucoup de ces photos ont été prises après la cessation des hostilités et ceci explique cela !

Photo Alain BEAUJEAN



Dans une reproduction, il faut tenter de rester dans l'esprit du véhicule original en évitant parfois de trop se formaliser sur les pièces. Ici par exemple, l'extincteur déplacé sur le dessus de l'aile avant gauche est d'époque, mais n'est pas un modèle de l'Armée Française. Les extincteurs étaient parfois utilisés en cas de Vapor Lock : la perte de chaleur provoquée par la dépressurisation permettant de refroidir les conduites d'essence dans le moteur.



Arrêt au pied du Lion de Waterloo, mémorial de la célèbre bataille. Malgré toutes ses modifications, ma Jeep sert avant tout à se balader et ne doit en aucun cas devenir une pièce de musée qu'on n'oserait plus sortir.



Les échelles de désensablement sont fixées sur la calandre et le coffre à outil. Les caractères de la plaque d'immatriculation diffèrent de ceux des photos d'époque de la Jeep Sichler mais correspondent aux caractères d'usine. La peinture des pare-chocs était refaite régulièrement et les plaques étaient alors peintes à main levée par le plus artiste des appelés du contingent. On peut le constater sur les différentes photos d'époque de la Jeep Sichler.



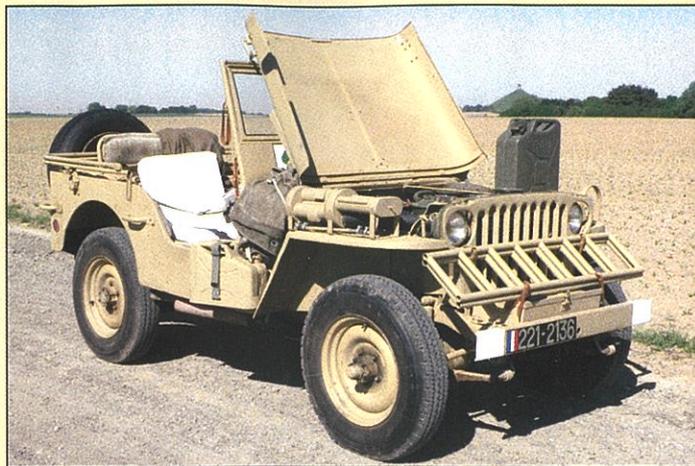
Détail du phare de recherche Auteroche qui fut également installé sur des véhicules civils. L'analyse des photos d'époque m'a permis d'identifier l'optique originale que j'ai pu finalement acheter sur le Bon Coin grâce à un « tuyau » de Christian HUET. Sur la caisse devant le pare-brise, la capote est attachée aux pontets prévus à cet effet. Des sangles en cuir sont rajoutées sur le pare-brise et font office de poignée. On distingue sur le tablier du pare-brise le sigle du 3è Groupe de Transport.



Sur cette vue, on distingue le rouleau de désensablement à gauche, les housses de siège blanches, le jerrycan à eau avec son indication au pochoir (à la différence des jerrycans US, les jerrycans à eau français ne possèdent pas de goulot spécifique et sont donc plus difficiles à différencier), ainsi que le rétroviseur central prélevé dans un stock de pièces de rechange de camions Berliet du 3è Groupe de Transport.



Le préfiltre à air Técalémit BE.505 avec sa plaque d'identification ainsi que le rack de Dodge vissé sur le capot, l'emplacement original de la pelle et de la hache étant occupé par un jerrycan de 10 litres.



Réflexe courant dans le Sahara, dès que l'on s'arrête, on ouvre le capot pour évacuer un maximum de chaleur du compartiment moteur et ainsi éviter un vapor-lock. En effet, même avec sa pompe électrique Autopulse, les pannes étaient courantes. Et quand cela arrive, il faut refroidir le circuit d'essence avec de l'eau.



Vue de l'arrière de la Jeep avec un as de pique vert sur le pare-chocs droit indiquant qu'il s'agit d'une Jeep de la Compagnie de Commandement et de Service du 3e Groupe de Transport.



Détail de la bâche « Sahara » de couleur brune qui équipait les Jeep dans le désert. Elle ne protège pas de la pluie, mais du soleil. Ce ne fut pas le seul type de capote utilisée puisque de nombreuses photos montrent également des bâches beiges sans mica à l'arrière.



Les pneus Michelin 6.50 x 16 avaient déjà fait leurs preuves sur les Jeep utilisées par l'Armée Française dans le désert. Ils furent donc logiquement choisis pour équiper les Jeep Sahara.



Sans son lot de bord, la Jeep Sichler retrouve une configuration Sahara beaucoup plus classique.



En route !

Pour en savoir plus : le blog de Xavier PEETERS
<http://sahara.jeeppigone.be/#home>, le site de JLM201

<http://s294984131.onlinehome.fr/Sahara.htm>, un site « d'anciens »
 très riche en photos d'époque

<http://www.3emegroupedetransport.com/index.htm> et l'article
 de référence : La HOTCHKISS M201 SAHARA, Jean-Louis MARTIN
 in Revue 4x4 STORY, n°29, novembre - décembre 2009 p.36-42



Ces deux articles sont dédiés à Emile LERBEY. En 2002, JLM identifie lors d'une concentration les (beaux) restes de sa Sahara 6V, une des rares sinon la seule Sahara 6V proche de son état original. C'est grâce à Emile que les deux Sahara 24V présentées ont pu atteindre ce degré de finition... En effet, achetée aux Domaines en 1965 par son père, (presque) toutes les pièces spécifiques ont été démontées mais conservées et elles ont servi à la reproduction de détails remarquables comme la protection de la pompe électrique Autopulse illustrée plus haut.

Photo Christian CARRASQUET (Escadron Béarn-Bigorre).

INDIANCARS

**GRAND DESTOCKAGE
 AVANT DEMENAGEMENT**

-30%

-50%

-70%

PREPARETEUR
Jeep ★

✉ : WWW.INDIANCARS.FR

☎ : 01.30.05.04.11