

JEEP HOTCHKISS M201

“SAHARA”

L'INCONNUE DU DESERT



JEAN-LOUIS MARTIN
XAVIER PEETERS



1 INTRODUCTION

M201 Sahara : d'où vient ce livre ?

Tout commence par une passion, une passion pour un véhicule mythique, la Jeep évidemment ! Jeep que nous avons fini par acquérir l'un en 1994, une Hotchkiss M201 de 1962, puis l'autre en 2000, une M201 de 1957... Nos cheminements parallèles nous amènent à nous intéresser chacun à notre manière à la M201, Jean-Louis par la création d'un site dédié à la M201 et ses différentes versions



17 août 2002 : Aussevielle (64). Jean-Louis découvre la M201 Sahara d'Emile LERBEY. C'est le début de cette aventure dont vous tenez un chapitre entre vos mains.

<http://www.hotchkissm201.fr/> et Xavier par la recreation d'une M201 Sahara qu'il décrit dans son blog <https://Sahara.Jeepbigone.be/>.

La version Sahara, véritable « éléphant blanc » jusqu'à sa redécouverte par Jean-Louis en 2002, nous rapprochera à travers de nombreux échanges de courriels et l'écriture de deux articles pour le magazine 4x4 Story.

Notre coopération fut tellement parfaite que l'idée est venue de se lancer dans un projet un peu fou : le livre que vous tenez dans vos mains !

Ce livre n'est pas le livre sur la M201 qui reste à écrire en français. Mais survolons néanmoins un peu l'histoire de...

La Jeep Hotchkiss M201

Cas unique dans le monde, la Jeep a servi sans discontinuer dans l'armée française à un titre ou un autre jusqu'au milieu des années... 2000. Elle s'inscrit dans l'histoire militaire de la France pendant près d'un demi-siècle qui a vu se succéder une guerre mondiale, une guerre coloniale en Indochine, les « événements » d'Algérie et de nombreuses interventions extérieures... jusqu'à la guerre du Golfe en 1991.

En 1955, il n'apparaît vraiment pas comme une évidence que la Jeep est amenée à remplacer la Jeep. La Delahaye VLR, adoptée en 1950-51, est un échec. Les militaires regardent avec envie vers Peugeot et son VSP ou vers l'étranger, notamment vers les États-Unis et la M38A1 dont il est envisagé un temps qu'elle soit produite par un consortium Hotchkiss (détentrice des licences Willys) associé à Peugeot, Renault et Citroën. Mais l'armée



Extraite d'une brochure Hotchkiss non datée mais vraisemblablement de 1956, cette photo présente une des premières M201, alors dénommées "Hotchkiss licence MB", produites en 1955. Celles-ci sont alors des copies quasi conformes des Willys MB de 1945 (voir les cales sur le capot par exemple). Elles évoluent très rapidement : boîtes et embrayage renforcés, cales sur le pare-brise, etc. pour devenir les M201. A noter sur la photo : les pneus DUNLOP Trackgrip à profil agricole et déjà les instructions sur une seule plaque.

Collection JLM201

française, saignée par dix ans de guerre d'Indochine, un conflit prenant de l'ampleur en Algérie et la nécessité de préparer son armée à faire face à un éventuel conflit avec le bloc soviétique n'a pas les moyens de toutes ses ambitions.

De fait, l'armée se dirige vers une solution visant à prolonger la vie de son parc de véhicules de liaison. C'est tout naturellement vers Hotchkiss, déjà fournisseur de pièces détachées, que les militaires se tournent. Avec la M201, c'est une véritable reconstruction à laquelle se livre Hotchkiss et non une simple copie de la Willys MB. Les modifications apportées sont de deux natures :

- la première consiste à corriger les points faibles de la Willys MB.
- la seconde consiste à adapter la MB aux standards de l'OTAN et principalement de la doter d'une alimentation électrique en 24V.

A partir de l'été 1955, et jusqu'en 1966, Hotchkiss produit un peu plus de 27 600 M201, principalement dans son usine de Stains (Seine-Saint-Denis), en 6V puis en 24V en 4 versions : standard (6V, 24V), Sahara (6V, 24V), avec suspension renforcée (6V, 24V) ou à double commande (24V).

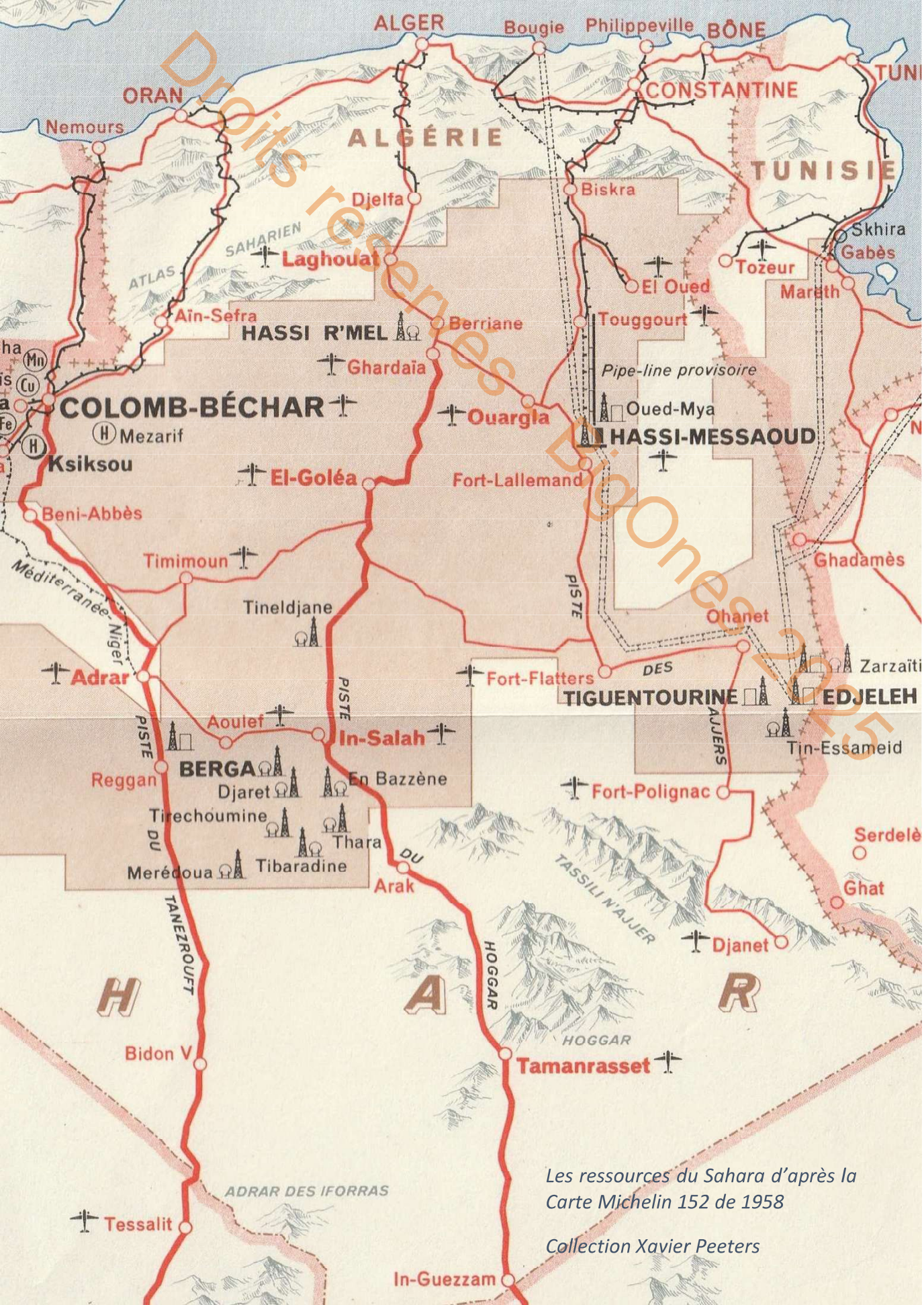
Le 20 février 1981, l'armée annonce le remplacement de ses Jeep par la Peugeot P4. A cette époque, plus de 8 000 Jeep sont encore en activité. Leur remplacement est programmé pour la fin 2000. Ce sera à peu de chose près le cas puisque la vente des dernières Jeep est annoncée par les Domaines en 2002 (ce qui n'empêchera pas la vente par les Domaines de quelques Jeep militaires jusqu'en 2010 !!!).



Mars 1988, port du Havre : Lot de Jeep conditionnées pour leur expédition outre-mer. Au premier plan, une M201 de 1962 réimmatriculée en 1969 après sa reconstruction en ERGMAu. - Photo FETNAT52

Et maintenant, place à la M201 Sahara,
Bonne lecture à tous,

Jean-Louis MARTIN – Xavier PEETERS



Les ressources du Sahara d'après la
Carte Michelin 152 de 1958

Collection Xavier Peeters

2.1.3 Les Jeep pré-Sahara

Les Jeep utilisées par l'Armée Française (Willys MB, Ford GPW, Hotchkiss M201, Jeep reconstruites ITM) ou les Delahaye VLR présentent de nombreux points faibles dans le désert. Pourtant, elles s'adaptent et seront utilisées, pour les Jeep, jusqu'à la fin de la présence française en Algérie.

Les spécificités de l'environnement saharien obligent l'armée à les modifier et



« Jeep MB-ITM immatriculée 047781 du 620e GAS arrêtée devant l'Oued In Amguel en crue. La capote « Sahara » avec son mica cerclé et son rabattant triangulaire à gauche est bien visible. De nombreuses hypothèses circulent quant à l'utilité de ce rabattant. Il permet le passage d'une antenne, mais la bâche n'est pas percée derrière. Une autre hypothèse est le placement d'un catadioptré qui peut être visible ou pas en fonction de sa position relevée ou rabattue. »

Photo Marcel COUCHOT

ce, bien avant l'arrivée des premières M201 Sahara qui ne sortiront des usines Hotchkiss qu'en 1959.

L'expérience acquise par leur utilisation dans ce milieu hostile et celle des véhicules des pétroliers détermineront en partie les modifications à apporter pour la définition des caractéristiques des futures M201 Sahara.

La première adaptation évidente est liée à leur dissimulation dans l'environnement désertique puisque ces Jeep pré Sahara recevront pour la plupart une livrée beige ou couleur sable.

Elles sont aussi équipées d'une capote adaptée de couleur brune ou marron, avec une fenêtre en mica dans un cerclage métallique noir, telle que définie dans le MAT3928 (ex MAT3945) fascicule 1.

Les pneus les plus souvent utilisés sont des Michelin XC dont la structure radiale et le profil routier ont prouvé leur efficacité et leur résistance sur les différentes surfaces rencontrées dans le désert.

Les Jeep pré-Sahara ne possèdent aucun équipement standard pour lutter contre la chaleur extrême. Elles sont donc sensibles au vapor lock. La première solution apportée est préventive puisqu'en cas d'arrêt, le premier réflexe est toujours d'ouvrir le capot pour évacuer la chaleur.

Mais les utilisateurs feront preuve de beaucoup d'imagination sur le terrain pour prévenir ou corriger ce problème.



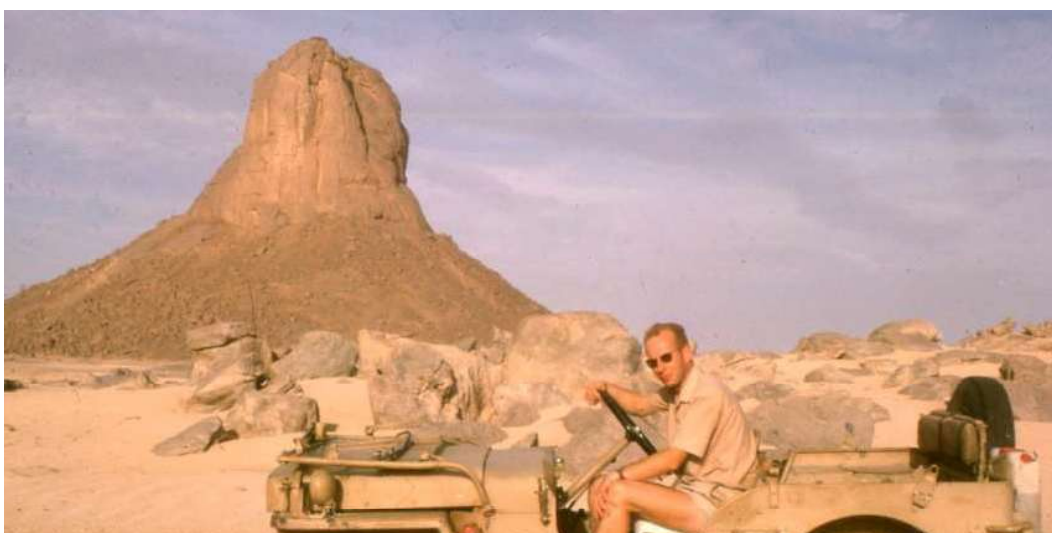
« Jeep M201 6V de 1958 immatriculée 031448. Jean-Marie LAPORTE, adjoint technique Météo, contemple l'immensité du Hoggar sur la piste d'In Amguel à Tamanrasset. » Photo Jean-Marie LAPORTE via <http://www.3emegroupedettransport.com/> (2025)

Témoignage de Marcel COUCHOT :

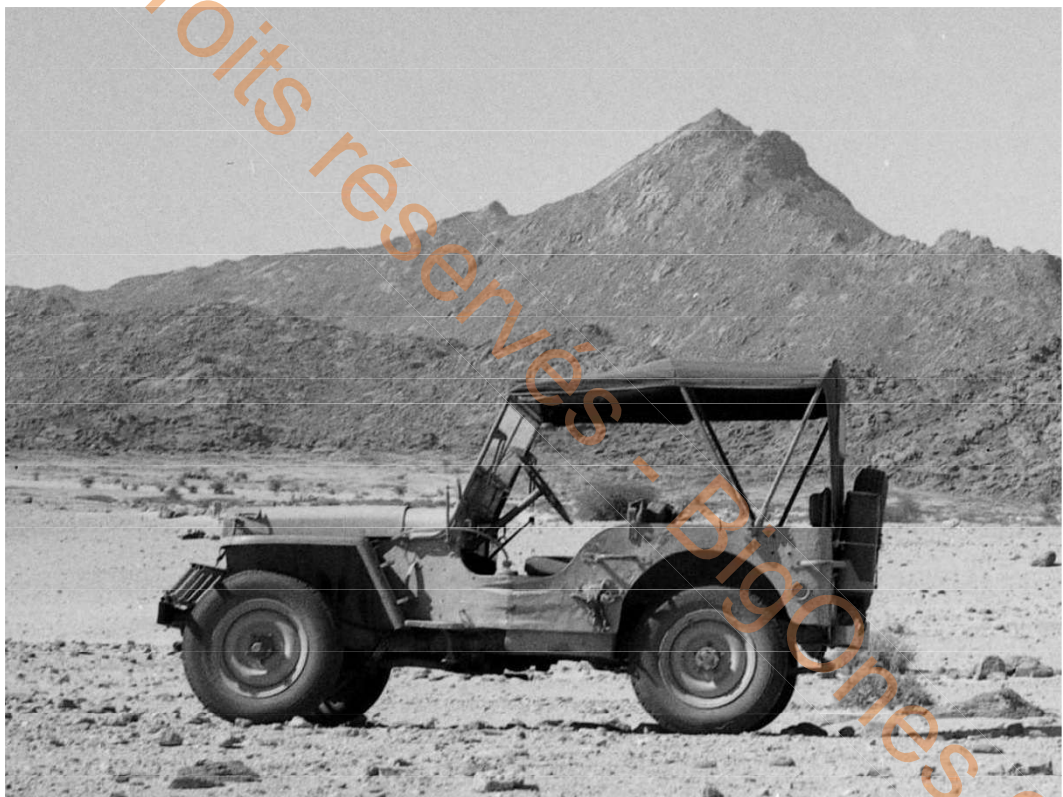
« Il faisait très chaud, au Sahara, mais il n'y avait pas que les hommes qui souffraient. A In Amguel, on était à 1000 mètres d'altitude et le vapor lock était notre hantise. J'avais récupéré un vieux tuyau de douche torsadé qui fuyait de partout. Je l'avais plaqué sur la tubulure d'essence et il dépassait à l'arrière du capot de ma Jeep. (...) De temps en temps, quand le moteur

commençait à tousser, je le remplissais d'eau qui suintait. Elle refroidissait tant bien que mal la partie où l'essence surchauffée se vaporisait. Mais il ne fallait pas que le carburateur se désamorçât complètement : il n'y avait plus qu'à s'arrêter, capot ouvert, et attendre que ça refroidisse ! »

Source : <http://amis-pic-laperrine.forumpro.fr/> (2018)



« Claude PASQUETTE au volant d'une M201 6V devant la bitte à Camille. A noter le jerrican en plastique à l'arrière. » Photo Claude PASQUETTE via son fils Eric



« Sur la Jeep MB-ITM de Marcel Couchot, le dispositif composé d'une bouteille reliée à un tuyau qui rentre dans le capot est visible. Le tuyau est attaché aux tubulures d'essence et permet de refroidir les canalisations pour prévenir le risque de vapor lock ou en tout cas d'en limiter les effets »

Une autre solution consistait à enrouler les tuyauteries d'essence et le carburateur de tissu imbibé d'eau. L'évaporation de l'eau consomme de la chaleur, la température diminue et l'essence ne se vaporise pas.

Il faut aussi adapter sa conduite lorsqu'il fait très chaud. Ancien Saharien, Jean Bellec témoigne :

« ...en tout terrain, il était indispensable de ne pas voguer vent arrière !!! Dans les parties plates du Tanezrouft, c'est quasiment comme en mer, on peut « tirer des bords » pour atteindre un point, soit pour éviter une dune ou un rocher, soit pour bénéficier d'un vent favorable. Vent favorable quand il fait 45°C, c'est face au vent qu'il faut rouler afin d'avoir une certaine capacité de refroidissement. »

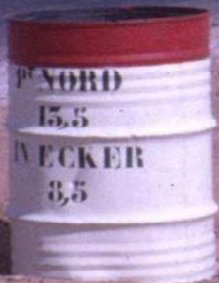
Malgré toutes ces adaptations, la Jeep montre ses limites dans le désert. Le récit suivant est révélateur des faiblesses des véhicules de l'armée française dans un contexte d'emploi dans des zones désertiques.

En octobre 1957, près de Timimoun, des Goumiers ont déserté et, après avoir massacré leurs cadres européens, ont rejoint une unité de l'Armée de Libération Nationale (ALN).

Droits réservés - BigOnes 2025

« La Jeep ITM 047781 du 620° GAS sur le plateau d'In Ecker. La couleur brune de la capote est bien visible. Le jerrican arrière est bleu foncé pour indiquer qu'il ne peut contenir que de l'eau. »

Photo Marcel COUCHOT





Le 8 novembre 1957, l'ERM d'Alger organise une exposition de plusieurs véhicules dont cette JH101 "saharienne" du CREPS (Compagnie de recherches et d'exploitation de pétrole au Sahara) qui préfigure le lancement des études de la M201 Sahara. Notez les pneus sable avec 2 roues de réserve à gauche et à droite, les 3 jerrycans arrière, le filtre à air, le phare de recherche sur le parebrise et les lames de ressort de rechange devant la calandre.

Source : images défense

Cette note est complétée par une étude décrivant les différents équipements sahariens montés sur les JH101 :

« La Jeep type Sahara est un véhicule dérivé de la Jeep JH101 livrée à la clientèle civile. Elle est équipée à la demande des Compagnies ou Groupements de Recherches au Sahara et diffère quelque peu entre elles suivant les régions d'utilisation et les idées personnelles des utilisateurs.

La CREPS est un peu la société pilote de ceux-ci et il sera possible, par la suite, de ne faire qu'un seul type de véhicule. Trois types sont en présence : la CREPS, le GREP et le Ministère de l'Intérieur pour l'équipement de la Police, des CRS, gendarmes, etc. »

Le tableau suivant résume les équipements livrés.

Organes	CREPS	GREP	Intérieur
Cadre de châssis	JH101, renforcé aux deux extrémités AV et AR		
Carrosserie	JH101 modifiée		
Mécanique	M201, avec boîtes de vitesses CJ3B. La boîte de transfert type agricole peut être montée à la demande		
Filtre à air	En supplément au filtre à bain d'huile PROUST, un filtre Técalémit type B504 genre CYCLONE est monté en préfiltre et fixé sur l'aile AV droit et relié au premier par une tuyauterie souple.		
Alimentation d'essence supplémentaire	Un réservoir sous le siège AR d'une contenance d'environ 40 litres avec protecteur en tôle forte formant plateforme de chargement.		Un réservoir sous le siège AR avec protecteur en tôle forte formant plateforme de chargement d'environ 40 litres plus un 3 ^e réservoir sous le siège AV droit d'environ 40 litres.
	Tous les réservoirs sont avec bouchons vissés et filtre métallique dans la tubulure. Une pompe électrique AUTOPULSE fixée au châssis double la pompe mécanique du moteur. Chaque pompe peut séparément fonctionner ou simultanément dans tous les réservoirs ou dans chaque réservoir. Toute l'alimentation est faite avec des canalisations TOULLEC très souples.		
Huile	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacement de la cartouche PROUST par une cartouche FRAM. - Remplacement des tuyauteries TITEFLEX par des TOULLEC. - Capacité d'huile du moteur portée de 4,5 l à 7,5 litres par interposition d'une entretoise en alu ailetée entre le cylindre et le carter inférieur existant. 		
Eau	Reprise du radiateur CJ3B au lieu du M201	Série	Série
Ventilateur	Légère augmentation du diamètre de l'hélice. En étude, un ventilateur à 6 pales.	Série	Série
Electricité	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression des flèches clignotantes de direction et montage des clignotants AV et AR. - Suppression du contacteur à pied phare / code. - coupe-circuit général passé de 20 A à 30 A. - cadre supérieur de la batterie renforcé et deux pattes supplémentaires de fixation sur l'aile AV droit. 		
	Commutateur genre COMODO sur la direction	Combinateur à 3 positions sur le tableau de bord	Combinateur à 3 positions sur le tableau de bord
	Montage d'un phare orientable à main genre AUTEROCHE sur le montant de pare-brise	Montage d'un phare orientable à main genre AUTEROCHE sur le montant de pare-brise	-----
	Batterie 6V, 90A ALCABLOC	Batterie 6V, 90A USL série	Batterie 6V, 90A USL série

DEFA n°70.86.198.0.51.202).⁶ Un premier lot de 50 véhicules est attendu en recette pour la fin janvier 1959.

Une réunion a lieu le 12 janvier 1959 à l'usine Hotchkiss de SAINT-DENIS pour « vérifier la conformité des modifications prescrites par la Section Technique de l'Armée »⁷, ce qui est le cas. La STAT demande en plus que les raccords des tuyauteries d'essence placés sous le plancher du poste de conduite soient protégés par un carter amovible en tôle.⁸

Au cours de cette même réunion, il est accordé à Hotchkiss, pour des raisons d'approvisionnement, un report du planning contractuel initial :

- 50 véhicules fin avril 1959
100 véhicules fin mai 1959
50 véhicules fin juin 1959
- 100 véhicules fin juillet 1959
50 véhicules fin septembre 1959
50 véhicules fin octobre 1959.

Le compte-rendu précise que « ces nouveaux délais sont impératifs et ne sauraient en aucun cas être dépassés »⁹.

La réunion suivante a lieu le 27 février 1959 à la Direction des Etudes et Fabrications d'Armement (DEFA). Elle porte sur¹⁰

- Les délais de fabrication : la sortie du premier lot de 50 véhicules est attendue pour la fin avril 1959.

- La documentation relative au véhicule : notice, catalogue, guide, antiparasitage¹¹.
- Les pièces de rechange spécifiques nécessaires à la constitution d'un lot pour l'entretien de 100 véhicules.

6 Lettre 32549T-SI/DEFA/2-2 du 22 octobre 1958

7 Compte-rendu de la réunion du 12 janvier 1959 p.2

8 Souligné dans le compte-rendu

9 Souligné dans le compte-rendu

10 Compte-rendu de la réunion du 27 février 1959

11 Un véhicule témoin (n° de châssis 5656) a été remis à la Section d'Etudes et de Fabrications des Télécommunications (SEFT) pour examen de l'antiparasitage le 23 mars 1959.

A la loupe : le prototype de la M201 SAHARA de 1958

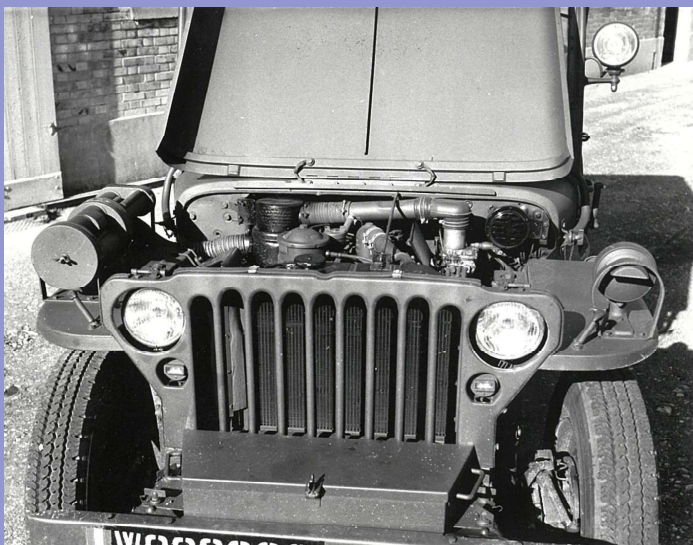
Le prototype de la M201 Sahara avec son immatriculation d'usine W000888 ne possède pas encore tous ses équipements et des modifications viendront encore la parachever. Notez par exemple l'absence des pontets d'attache sur la caisse. Tirant parti de l'étude d'« *Expérimentations d'Unités de Jeep dans le Grand Erg Occidental* », ceux-ci sont rajoutés par la suite au prototype.

La M201 est encore équipée à ce stade de deux roues de secours et un jerrican vertical est visible entre les deux sièges avant.



La deuxième roue est visible via la fenêtre de la bâche. Celle-ci oblige le déplacement du jerrican en position verticale entre les sièges avant. Elle ne possède pas encore ses pontets d'attache.

Collection Thomas
SEIGNON



Vue sur l'intérieur du compartiment moteur. Le filtre à essence a quitté sa place originale à cause de la tubulure allant du préfiltre à air au filtre. La plaque d'isolation thermique est visible à gauche du carburateur.

Collection Thomas
SEIGNON

3.1 LES ÉQUIPEMENTS SPÉCIFIQUES

3.1.1 Le lot de bord

3.1.1.1 Le coffre à outils

Les M201 Sahara possèdent peu d'espaces de rangement : leur lot de bord est plus important (ajout des tapis de désensablement, compresseur Bavox, jerrican d'eau entre les sièges avant, etc.) et un réservoir supplémentaire occupe le volume sous le siège passager.

Elles furent donc équipées d'un coffre à outils situé à l'avant, devant la calandre.

3 LA M201 SAHARA EN DÉTAILS

Ce chapitre s'inspire du tapuscrit original corrigé de l'additif provisoire au « guide de conduite et d'entretien pour la voiture de liaison ¼ de tonne (MAT3152) Hotchkiss type M201-SAHARIENNE » d'avril 1959.

Ce chapitre aborde tous les équipements spécifiques des M201 Sahara. La plupart des schémas concernent la M201 Sahara 6V mais pour l'essentiel, la version 24V présente les mêmes caractéristiques à l'exception d'un poids supérieur lié aux accessoires 24V²⁴.



Ce coffre permet l'utilisation de la manivelle de démarrage du moteur. En revanche, il doit être enlevé pour pouvoir utiliser le gonfleur Bavox.

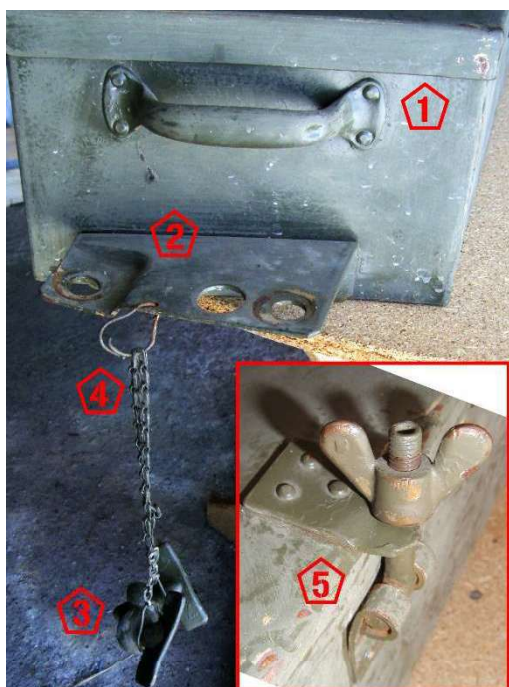
²⁴ La fiche EMA 2222-17 pour la SAHARA 6V ou 24V indique un poids en ordre de marche de 1530 kg (dont 370 kg de charge utile) et un poids d'embarquement (sans eau

ni carburant) de 1060 kg et ne prend pas en compte la différence réelle de poids entre les deux modèles : le poids d'embarquement (sans eau ni carburant) de la 6V est de 1060 kg contre 1095 kg pour la 24V.



« Le coffre à outils est fixé par 4 vis papillon sur les 2 longerons longitudinaux du châssis. Les vis papillon sont solidaires du coffre via une chaînette qui empêche de les perdre lors du démontage. Il est identique sur les M201 6V et 24V. »

Photo Daniel HEUTTE



Le lot de bord normal y trouve sa place ainsi que probablement le matériel nécessaire à l'utilisation du gonfleur Bavox (tuyau, etc.). En revanche, le gonfleur est installé dans la caisse, tout simplement parce que sa taille ne permet son rangement dans le coffre.

C'est un accessoire qui figure en option au catalogue Hotchkiss. Il était vendu 70 Francs en 1961 et 73 Francs en 1963. D'ailleurs, les Hotchkiss JH possède par défaut les trous de fixation du coffre sur leur châssis. Il n'est pas rare de trouver des photos de jeeps M201 non Sahara qui en sont équipées.

1-poignée de manœuvre du coffre. 2-plaque d'attache au châssis. 3-vis papillon. 4-chaînette de sécurité des vis papillon. 5-encadré : système de fermeture du coffre. »

COMPRESSEUR BAVOX

TYPE S. 2

Type monocylindrique à clapets automatiques :

Alésage : 76

Course : 20

Cylindrée : 91 cm³

Vitesse normale : 1.400 tours-minute

Débit engendré à cette vitesse : 128 litres-minute, 7,7 m³ - heure.

Puissance absorbée à 10 k° : 1 CV.

Pression en service continu : 7 k°,
— — — intermittent : 12 k°

CARACTÉRISTIQUES CONSTRUCTIVES

Cylindre en fonte étanche

Piston en alliage d'aluminium

Axe de piston flottant - pastilles laiton

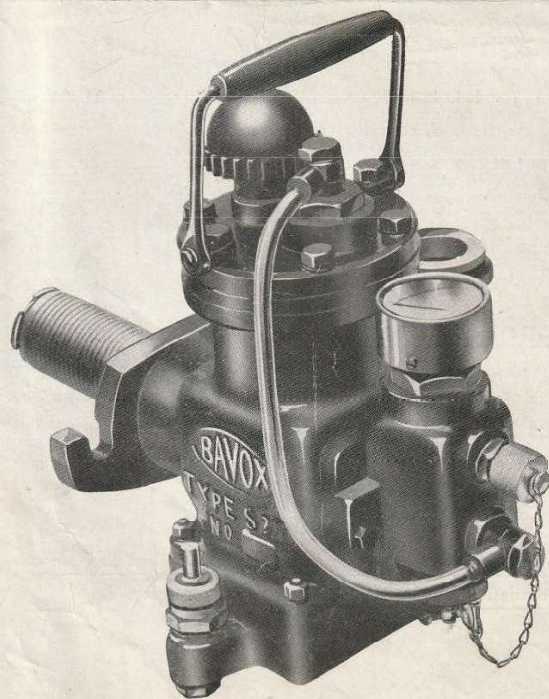
Bielle en bronze spécial

Arbre manivelle en acier chrome nickel traité portant des masselotes d'équilibrage et tournant sur roulement à billes

Culasse en acier portant les clapets disques à grande section et faible levée.

COÉFFICIENT DE SÉCURITÉ

La pression au refoulement a été poussée jusqu'à 25 k° dans ce type d'appareil.



1° - Généralités

Le compresseur BAVOX type S. 2 est destiné à produire de l'air comprimé en quantité convenable pour gonfler les pneus des camions de moyenne dimension.

Il peut aussi être employé pour d'autres applications de l'air comprimé, par exemple les petits travaux de peinture au pistolet qui ne nécessitent pas un gros débit d'air.

En modifiant certains éléments, le compresseur type S. 2 peut être mû et monté de différentes façons, pour les différents emplois précités.

Monté sur un véhicule automobile et entraîné par le moteur ou la transmission, il est le gonfleur indépendant qui permet au véhicule une parfaite autonomie pour le gonflement de ses pneus.

Notice n° 77

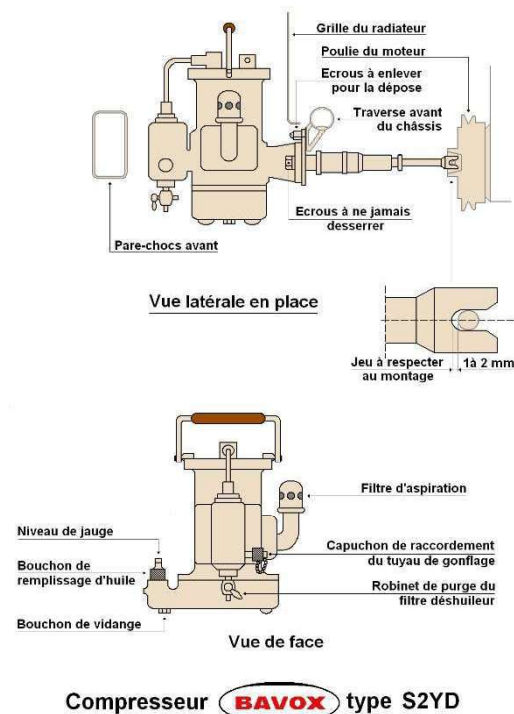
Extrait d'un catalogue Bavox détaillant le compresseur S2YD, dont une version fut utilisée sur les M201 Sahara.

Collection Xavier PEETERS

3.1.3 Le gonfleur Bavax S2YD

Pour s'adapter à la diversité des sols rencontrés, la pression de gonflage des pneus doit pouvoir être adaptée (cf. chapitre précédent sur les pressions préconisées). Afin de pouvoir rapidement modifier la pression des pneus, les M201 Sahara furent équipées d'un gonfleur Bavax S2YD. Le MAT nous décrit la procédure (compliquée) d'installation et d'utilisation. Il ne précise pas que le compresseur pèse 12 kg, ce qui complique encore plus sa manipulation.

Ce ne sont pas les premières Jeep à être équipées d'un compresseur. Durant la seconde guerre mondiale, des Jeep Willys furent équipées d'un compresseur T1



« Schéma de montage du gonfleur Bavax sur la traverse avant du châssis de la M201. D'après l'additif au MAT3152 planche 5). »

Collection JLM201



« Vue générale, côté droit du gonfleur. »

Photo Xavier PEETERS



« Plaque de support du gonfleur Bavax soudée sur la traverse avant du châssis. »

Photo JLM201

Westinghouse, solution totalement différente et beaucoup plus pratique que celle adoptée pour les Sahara.

Pourquoi ne pas avoir adopté une approche identique ? Il se peut donc que cette solution n'ait pas été retenue à cause du développement en cours des M201 en 24V... En effet, le T1 Westinghouse s'installe sur des Jeep 6V. Or sur une M201 24V, son installation est impossible à cause de la présence du filtre à air au-dessus de la pompe à essence. Ou peut-être plus simplement parce que cette solution était oubliée ou inconnue des concepteurs de la M201 !



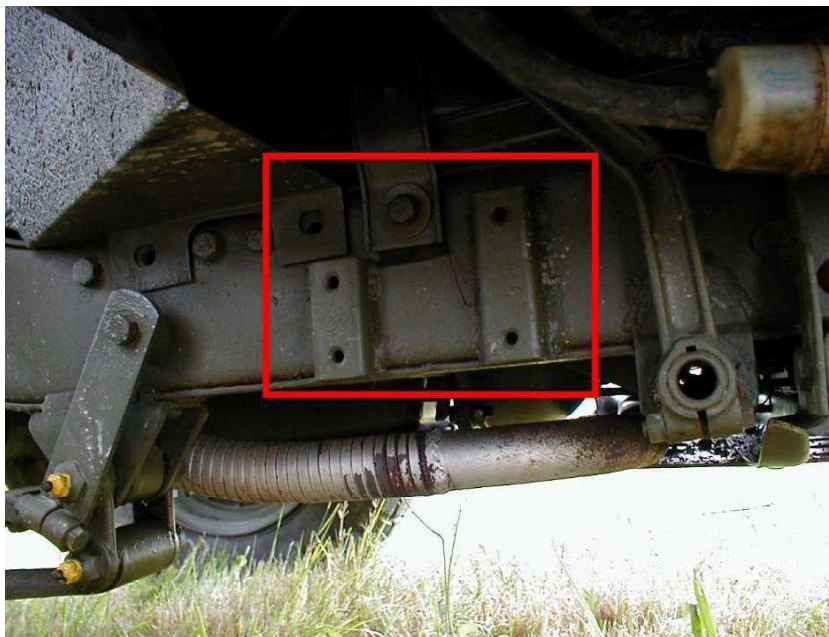
« Vue côté longeron gauche :

A : plaque de protection de la pompe servant de couvercle à son support

B : plaque de protection du filtre et des tuyaux d'essence

C : plaque de protection des tuyaux d'essence arrivant du répartiteur au pied du réservoir principal. »

Photo Patrick TEDESCHI



« Vue côté longeron gauche l'emplacement des deux supports soudés pour la fixation du carter de protection de la pompe. »

3.1.5.3 Le réservoir auxiliaire



La M201 Sahara est équipée d'un réservoir auxiliaire de 40 litres, situé sous le siège passager avant.

Conséquence, le siège passager est modifié afin de permettre l'installation du réservoir. Les pieds sont rallongés et l'assise possède un trou pour le remplissage.

L'augmentation de l'autonomie de la M201 Sahara est primordiale. En effet, la consommation dans le désert varie beaucoup avec le type de terrain rencontré. Les pistes et routes sont évidemment les surfaces les plus favorables. La Jeep évolue en propulsion (4x2) et consomme plus ou moins 15 litres au 100 kilomètres. Mais dès le passage en 4x4 la consommation passe à 25 litres voire beaucoup plus si la Jeep évolue dans une zone d'erg.



Les véhicules circulent tout le temps en petite vitesse et en surrégime. Et impossible de se déplacer en ligne droite à cause des dunes ou des obstacles : une différence est d'ailleurs faite entre le nombre de kilomètres compteur et le nombre de kilomètres réels parcourus sur la carte. L'étude effectuée en 1958 sur les Jeep dans le Grand Erg Occidental parle de consommation tournant autour de 55 litres pour 100 kilomètres au compteur mais seulement 60 kilomètres parcourus.



« A gauche, vues des deux réservoirs d'une Sahara 6V sous les sièges conducteur et passager et à droite du réservoir auxiliaire. Ce dernier ne dispose pas de jauge de niveau. »

Collection JLM201

3.1.7 La carrosserie et le châssis

La caisse des M201 Sahara 6V comporte vingt pontets d'attache (cf. ci-dessous) et celle des 24V vingt-quatre pontets (quatre pontets supplémentaires sur les coffrages d'aile AR pour tapis de désensablement).



« Les pontets d'attache sur l'avant :

- 4 sur le capot pour arrimage du câble de remorquage.
- 6 sur l'auvent pour arrimage du matériel de campement. »

Photo Patrick TEDESCHI

Ces pontets sont issus des recommandations de l'étude de l'utilisation des Jeep dans le Grand Erg Occidental (voir chapitre 2). Dans la pratique, les pontets sur les ailes avant et sur le capot ne semblent pas avoir été utilisés. Nous n'avons pas pu trouver de photos d'une M201 Sahara avec une sangle de fermeture du capot ou avec un câble de remorquage. Par contre, les pontets d'attache du matériel de couchage et ceux permettant la fixation des rouleaux de désensablement sont couramment employés.

Les châssis des M201 Sahara sont facilement identifiables par leurs numéros et par les transformations spécifiques qui y ont été faites. Toutefois les sahariennes survivantes proches de leur état d'origine

se comptent sur les doigts d'une main. La plupart ont été transformées lors de leur passage par les ateliers de La Maltournée et remises à l'état de M201 24V Standard. Elles conservent cependant des traces de leur passé saharien.



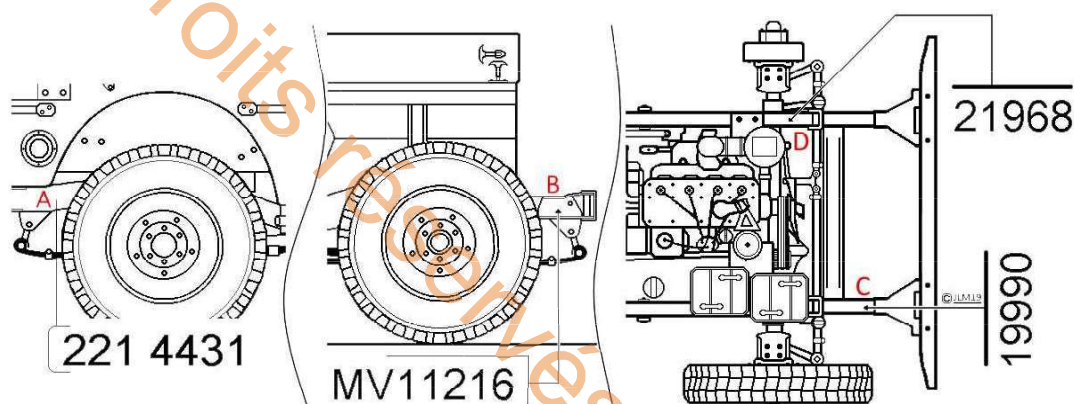
« Autre différence bien visible, la caisse des SAHARA 6V diffère par le trou de passage de la conduite allant du préfiltre à air vers le filtre à air. Sur les M201 Sahara 24V, la connexion se fait à travers le capot. »

Photo JLM201-Jean-François A.



3.1.7.1 Les numéros présents sur le châssis

Le MAT 3310 (catalogue de pièces détachées pour la voiture de liaison de 1/4 de tonne – Hotchkiss type M201 4x4 – tous modèles) énumère quatre numéros sur le châssis des M201. C'est le numéro de



châssis qui identifie le véhicule mais encore faut-il savoir lequel est le bon et la signification des autres !

Le numéro de série du cadre du châssis (B)

« Le numéro frappé sur la face extérieure de l'extrémité avant du longeron droit est le numéro de série du cadre de châssis » (ex. : MV 11216). Initialement, ce numéro ne comportait pas de préfixe. Le préfixe est apparu sur les M201 6V à partir de 1958 vraisemblablement pour permettre de distinguer les châssis au moment où l'armée songeait au modèle Sahara et développait la M201 24V. Les M201 6V ont reçu le préfixe « M » et les M201 24V « MV ». D'autres préfixes furent aussi employés. Le catalogue de pièces détachées MAT3310 (ex MAT3541, ex CAT4-584) dans sa version d'octobre 1964 recense sept types de châssis :

Le numéro de série du châssis donné par l'armée (C)

« Le numéro de série de châssis donné par l'Armée se trouve frappé sur la partie supérieure de l'extrémité avant du longeron droit du châssis ainsi que sur la plaque d'instructions. Ce numéro est celui qui détermine les tranches de véhicules pour lesquels seules certaines pièces sont valables dans ce catalogue. » (ex. : 19990). En raison de la présence de la caisse à outils, il est déplacé sur la face extérieure du longeron droit près du numéro de série du cadre de châssis sur les M201 Sahara.

Attention : ce numéro ne concerne que les véhicules de l'Armée de Terre. Marine et Armée de l'Air identifient leurs véhicules seulement par le « numéro de sortie de chaîne ».

N°	Désignation	Observation	Frappe identifiée
87000	Cadre complet nu du châssis	M201 6V (identique au cadre US WOA-1142)	xxxx ou M xxxx
88455	Cadre assemblé	M201 24V	MV xxxx
88403	Cadre assemblé	M201 Sahara 6V	MS xxxx ou SM xxxx
88673	Cadre assemblé	M201 Sahara 24V	MS xxxx
88548	Cadre assemblé	M201 6V à suspensions renforcées	?
88391	Cadre assemblé	M201 24V à suspensions renforcées	VM xxxx
89001	Cadre assemblé	M201 à double commande	MVS xxxx ?

3.2 LES ADAPTATIONS DE TERRAIN

La Jeep est un véhicule conçu dans un souci de polyvalence. Pourtant, dès son arrivée sur le terrain, elle fit rapidement l'objet de transformations par ses utilisateurs afin de combler quelques lacunes ou d'améliorer ses performances. Ainsi, la capacité d'emport et la place disponible étant limitées, les soldats ont commencé à attacher toutes sortes de sacs et leur permettant d'emmener un maximum de barda. Sur le pare-chocs avant, on trouvait souvent une boîte de munitions attachée grossièrement avec des sangles ou des ficelles. Sont apparus ensuite des porte-



« Les exemples les plus marquants de ces modifications furent probablement les Jeep SAS du Lt-Colonel David STIRLING : pour améliorer le refroidissement, les barres de la calandre sont coupées et un vase d'expansion est ajouté au radiateur. Le pare-brise est enlevé. L'autonomie et les réserves en eau sont assurées par une quinzaine de jerricans attachés sur le capot, sur les marchepieds et sur les caissons arrière. Une deuxième roue de secours trouve sa place sur la caisse arrière et on fixe des plaques de désensablement. Le barda est réparti aux emplacements restants. L'armement est important avec deux Vickers aviation montées sur le tablier avant, et souvent une troisième mitrailleuse permettant de tirer vers l'arrière. La Jeep, véhicule de liaison tout terrain, est transformée en un véhicule de combat redoutable, ancêtre des « Technicals » des guerillas modernes. »

Collection JLM201 (War and Peace Show, juillet 2011)



« À la fin de la seconde guerre mondiale, des Jeep SAS furent employées sur le théâtre européen (ETO). A la différence des SAS originelles d'Afrique du Nord, elles ne furent pas transformées dans leur unité mais ont bénéficié d'équipements standards avant leur affectation : ce ne sont plus des Jeep improvisées mais des Jeep adaptées en petite série. L'expérience du terrain a permis amélioration et standardisation dans cet emploi. Ainsi cette Willys MB surprise Impasse PEGASUS à Ranville (14) en juin 2019 est équipée par exemple de boucliers destinés à protéger les occupants des tirs adverses. »

Collection JLM201 (Normandie, juin 2019)

bagages attachés à l'arrière de la caisse et faisant office de fourre-tout.

Pour augmenter l'autonomie, il n'est pas rare de voir un Jerrican fixé sur un marchepied. Et comme c'est une guerrière, des affûts de mitrailleuses furent installés. Pour la protection de ses passagers, elle fut parfois équipée de plaques de blindage ou d'un coupe câble soudé sur le pare-chocs avant. Beaucoup de ces adaptations au terrain et à la

4.2 LES M201 SAHARA EN UNITÉS

De nombreuses unités et compagnies furent équipées de Jeep : les Willys, Ford ou ITM côtoyaient les plus récentes M201 qu'elles soient standards ou en version Sahara (notons que leurs utilisateurs ne faisaient que très rarement la différence entre ces différents modèles). Une constante toutefois : la Jeep apparaît comme le véhicule de liaison le plus adapté, utilisé pour des missions sur de plus ou moins longues distances, parfois en hors-piste. Voici quelques unités au sein desquelles les M201 Sahara furent déployées.

4.2.1 Le 3^e Groupe Saharien de Transport

La 3^e Compagnie Saharienne de Transport est stationnée à Colomb-Béchar au camp Moll. En 1958, elle change de nom et devient le 3^e Groupe Saharien de

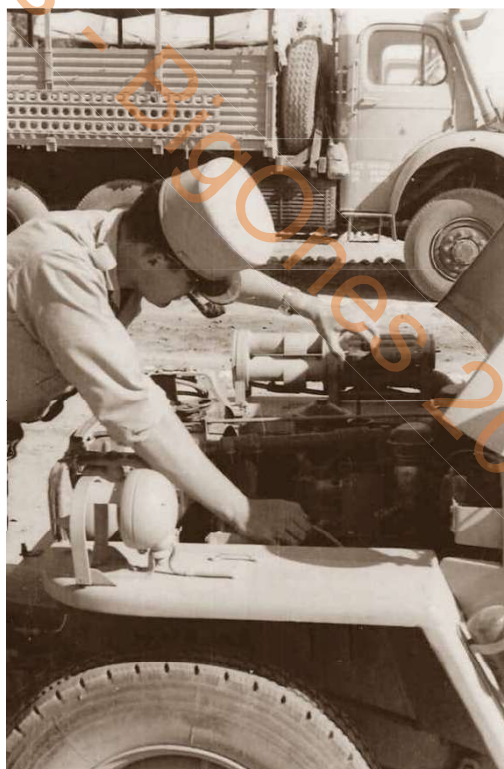


"M201 Sahara 6V appartenant à la 1^{re} Compagnie du 3^e Groupe Saharien de Transport dans la cour du Camp Moll, à Colomb-Béchar en juillet 1960. Christian Ruelle est au volant de la SAHARA"

Photo Christian RUELLE

Transport, puis à partir de 1963, le 3^e Groupe de Transport.

C'est une compagnie du train, dont la mission est d'assurer le transport de matériel et l'approvisionnement des bases du sud saharien, le développement des implantations militaires et le soutien logistique des centres d'essais militaires de Reggan et In Ecker.



"Vérification des niveaux d'huile de la SAHARA"
Photo Christian RUELLE

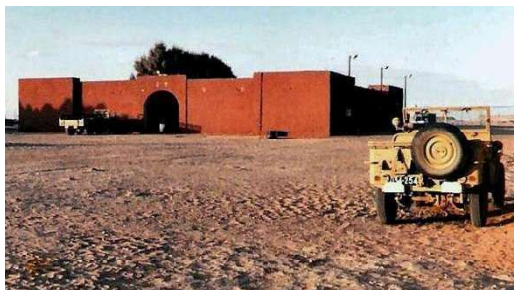
Le parc de véhicules du 3^e GST est composé de camions Berliet GBO, GLR8 et GBC8 Gazelle. Ils sont équipés de bennes, de citernes ou d'un plateau bâché. Les Jeep sont évidemment présentes. Pour leurs utilisateurs, dont les préoccupations étaient tout autre, c'est un véhicule de liaison banal utilisé pour les petits déplacements et l'accompagnement des

convois. À partir de la fin 1959, le 3^e GST se voit attribuer les nouvelles M201 Sahara.



"Durant la mission ELAB (1960), un BERLIET accompagne la M201 Sahara 6V 034-072 du chef d'escadron Beck du 3^e GST"
Photo Christian RUELLE

Le 23 décembre 1963, le 3^e GT quitte Béchar pour s'installer à Reggan. L'activité saharienne s'est déplacée vers In Ecker et les besoins en matériels sont importants. Le 3^e GT s'installe dans le Bordj sénégalais. C'est en fait un ensemble de bâtiments et de plus petits forts ou bordj, qui abritent les logements des 1^{ère} et 2^e Compagnies, des sous-officiers, de la Compagnie de Commandement et de Services (CCS), mais aussi les Postes de Commandement, des bureaux, des foyers et une boutique (le bazar) pour les troupes et les gradés.



"M201 Sahara 6v de 1959 immatriculée 034-254 devant le Bordj des sous-officiers à Reggan en 1966."

Photo Robert LIONNET via
<http://www.3emegrouperedetransport.com/>
(2025)

Deux grands parkings distincts accueillent les véhicules des deux compagnies. Une station essence ainsi qu'une aire de lavage des véhicules complètent l'ensemble. Le tout est articulé autour d'une vaste place d'armes au milieu de laquelle flotte le drapeau tricolore.



"1966 : un convoi du 3^e GT s'apprête à partir en mission. La Jeep du Chef de Corps de la Compagnie de Commandement et de Services se place en tête de la file des Berliet. Les hommes se dégourdissent un peu les jambes avant l'ordre du départ."

Photo Alain BAUJEAN via
<http://www.3emegrouperedetransport.com/>
(2025)

Pour assurer la maintenance du parc automobile, l'atelier de 2^e échelon du 3^e GT s'installe dans le Bordj Estienne. Les véhicules y vont pour les opérations de maintenance, les réparations mécaniques et les révisions générales.



"Un convoi de Berliet à l'arrêt. La M201 Sahara assure la liaison entre les différents véhicules."

Photo Christian RUELLE

À la loupe : M201 Sahara 24V de 1961 de la Gendarmerie de REGGAN

- Insigne d'arme : grenade blanche sur fond noir sur le pare-choc AV, le plus souvent sur l'un des pare-chocs AR
- Spécificités : inscription **GENDARMERIE** ou **GENDARMERIE PREVOTALE** sur l'auvent de pare-brise, lettrage blanc sur fond noir



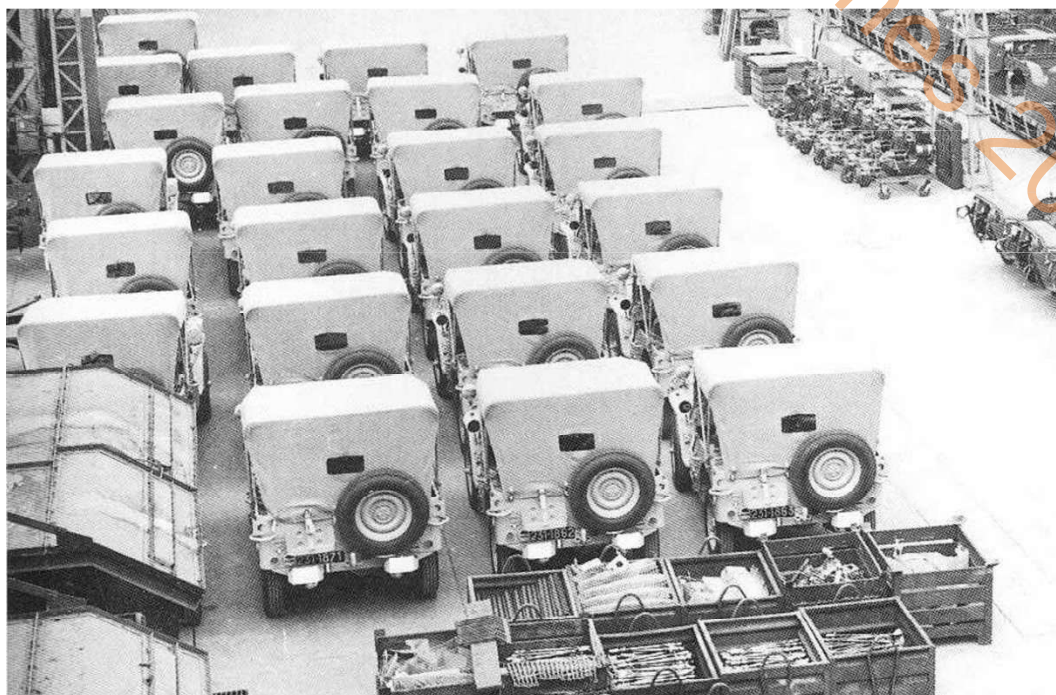
«Photos et photomontage : Xavier PEETERS

4.4 LES M201 SAHARA EN MÉTROPOLE : DU RÉEMPLOI AU SYSTÈME ENTAC

Les Accords d'Evian du 18 mars 1962 signent la fin des hostilités mais aussi la fin de la livraison de matériel militaire en Algérie. Les M201 Sahara présentes dans les différentes bases resteront pour la plupart sur place comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent. Elles continueront de servir dans les territoires sahariens jusqu'au départ définitif des troupes françaises en 1967 à l'exception de quelques Jeep restées sur la base secrète B2 Namous.

La totalité des 157 M201 Sahara 24V initialement commandées est livrée au premier semestre 1962. D'autres M201 Sahara sont encore produites en 1963 après la fin des hostilités. Elles ne verront jamais le désert et disparaissent complètement de la circulation pendant quelques années. Elles sont vraisemblablement stockées en attente d'un hypothétique redéploiement en zone désertique et réapparaissent quelques années plus tard... dans un tout autre emploi.

En effet, à partir de 1966 apparaissent sur des photos des M201 kaki dotées d'équipements sahariens et intégrées dans des sections antichars en tant que Jeep radio ou converties en Jeep ENTAC.



« Cette photo de M201 Sahara 24V dans leur livrée sable est prise en 1963 dans le hall de finition de l'usine Hotchkiss-Brandt de Stains (93). Elles sont dans l'attente de leur livraison à l'armée. Il est possible d'identifier les plaques 231-1862 et 231-1871 (au 1er rang à gauche). Cette dernière, n°21908, a traversé les décennies en gardant une partie de ses attributs sahariens. Elle est maintenant en cours de restauration. »

Source Publicité Hotchkiss



Parmi les détails on distingue (1) le pré-filtre à air Técalémit et le trou dans le capot pour le passage de la durite (absente ici) ; (2) les pontets d'attache sur la caisse ; (3) les ressorts à 13 lames. Mais ce qui identifie de manière certaine une ex-Sahara est visible en (4) : Elle possède sa plaque de fixation du gonfleur BAVOX, en plus de ses trous pour la fixation du coffre à outil et des supports pour le carénage de la pompe électrique. Caisse et châssis sont donc d'origine. La présence de deux trous sur l'aile du passage de roue avant pourrait s'expliquer par un ancien emplacement pour un filtre à essence. Source Ouedkniss.com



Une autre jeep : elle possède un coffre à outil, des pontets sur le capot, le siège passager est du type Sahara pour permettre l'installation du réservoir secondaire (absent ici). De nombreux indices mais qui ne garantissent pas ici l'authenticité saharienne de cette jeep.

Alors, s'agit-il de M201 Sahara ? Pour certaines, c'est évidemment très difficile à dire sans des photos plus précises ou des informations sur les numéros de châssis. Mais parfois, le doute n'est plus permis et on se trouve face à de vrais témoins de la présence française au Sahara.

Il est intéressant de noter que les spécificités sahariennes se retrouvent sur des Jeep en Algérie. Si ce ne sont pas (toutes) des M201 Sahara, nul doute qu'elles ont été inspirées par celles-ci.

6.2 LES PIÈCES SPÉCIFIQUES DE LA M201 SAHARA

Le tableau ci-dessous reprend la liste des pièces spéciales à la Jeep Saharienne 6V annexée à l'additif au MAT3152 (version provisoire d'avril 1959). Sur cet additif, voir le chapitre 3.

Si cette liste renseigne les spécificités essentielles de la M201 Sahara 6V, elle est loin d'être exhaustive et, de plus, elle ne liste pas les particularités des Sahara 24V. Pour la liste complète des pièces, il est utile de se référer au catalogue de pièces détachées MAT3310 (ex MAT3541, ex CAT4-584).



« La référence 83213 « Commande des robinets d'essence assemblée », communes aux 6V et 24V ne figure pas dans la liste des pièces spécifiques. L'intitulé de l'annexe au MAT3152 ci-dessous est simplement « Boîtier assemblé de commande des robinets d'essence », sans référence. » Photo Jacky VINCENT



« La référence 88721, « Support du manchon conduit d'air entre préfiltre et tube », n'est pas présente dans l'annexe du MAT3152, et se trouve donc uniquement dans le MAT3310 spécifique des 24V.

Photo Jacky VINCENT



« La référence 81285, « Ecran de protection de la pompe à essence mécanique », commune aux 6V et 24V, n'est pas présente dans l'annexe du MAT3152. » Collection JLM201

Référence HOTCHKISS	Désignation	Nombre
88309	Préfiltre à air marque Técalémit CYCLONE BE.505	1
88314	Tubulure de dessablage du préfiltre	1
88387	Manchon de caoutchouc de raccordement de tubulure de dessablage sur le préfiltre	1
88388	Manchon de caoutchouc de raccordement de tubulure de dessablage avec tubulure de dépression du pot d'échappement	1
88308	Pot d'échappement avec prise de dépression	1
88396	Filtre à air marque PERMATIC spécial	1
88369	Bretelle de fixation du filtre à air	1
88370	Support droit du filtre à air	1
88374	Tuyau souple de conduit d'air du préfiltre au filtre	1
88410	Pompe à essence électrique marque ELECTROPULSE	1
88411	Filtre à essence marque ELECTROPULSE	1
88412	Support de la pompe à essence électrique	1
88326	Plaque inférieure de protection de la pompe à essence électrique	1
88331	Collier de fixation du filtre à essence marque ELECTROPULSE	1
88334	Raccord à 4 voies fermant répartiteur du circuit d'essence	1
88335	Robinets des conduits des réservoirs d'essence	2
88436	Tuyau allant du réservoir d'essence auxiliaire au robinet avant du répartiteur	1
88425	Tuyau allant du répartiteur au filtre à essence de la pompe électrique	1
88426	Tuyau allant du répartiteur au filtre à essence de la pompe mécanique	1
88427	Tuyau allant du filtre de la pompe électrique à la pompe électrique	1
88428	Tuyau allant de la pompe électrique au carburateur	1
?	Boîtier assemblé de commande des robinets d'essence	1
88429	Tuyau allant du filtre à la pompe électrique	1
88430	Tuyau allant de la pompe mécanique au carburateur	1
88303	Raccord à 3 voies des tuyaux d'essence sur le carburateur	1
88359	Support du filtre à essence de la pompe mécanique	1
88389	Plaque de protection inférieure du répartiteur et des tuyauteries d'essence	1
88399	Plaque de protection avant du répartiteur et des tuyauteries d'essence	1
81293	Ecran isolant entre carburateur et collecteur d'échappement	1
81285	Ecran isolant entre pompe à essence mécanique et tuyau d'échappement	1
81251	Poulie sur sortie avant du vilebrequin permettant la fixation d'un plateau d'entraînement	1
81255	Plateau d'entraînement du compresseur sur la poulie avant du vilebrequin	1
81254	Ecrou de blocage de la poulie sur le vilebrequin	1
88269	Ressort de suspension arrière à 13 lames	2
88270	Etrier de fixation du ressort arrière	4
?	Réservoir d'essence auxiliaire sous siège passager avant, complet avec son bouchon de remplissage	1
61109	Bride de fixation du réservoir d'essence auxiliaire	1
61120	Contacteur de la pompe à essence électrique	1