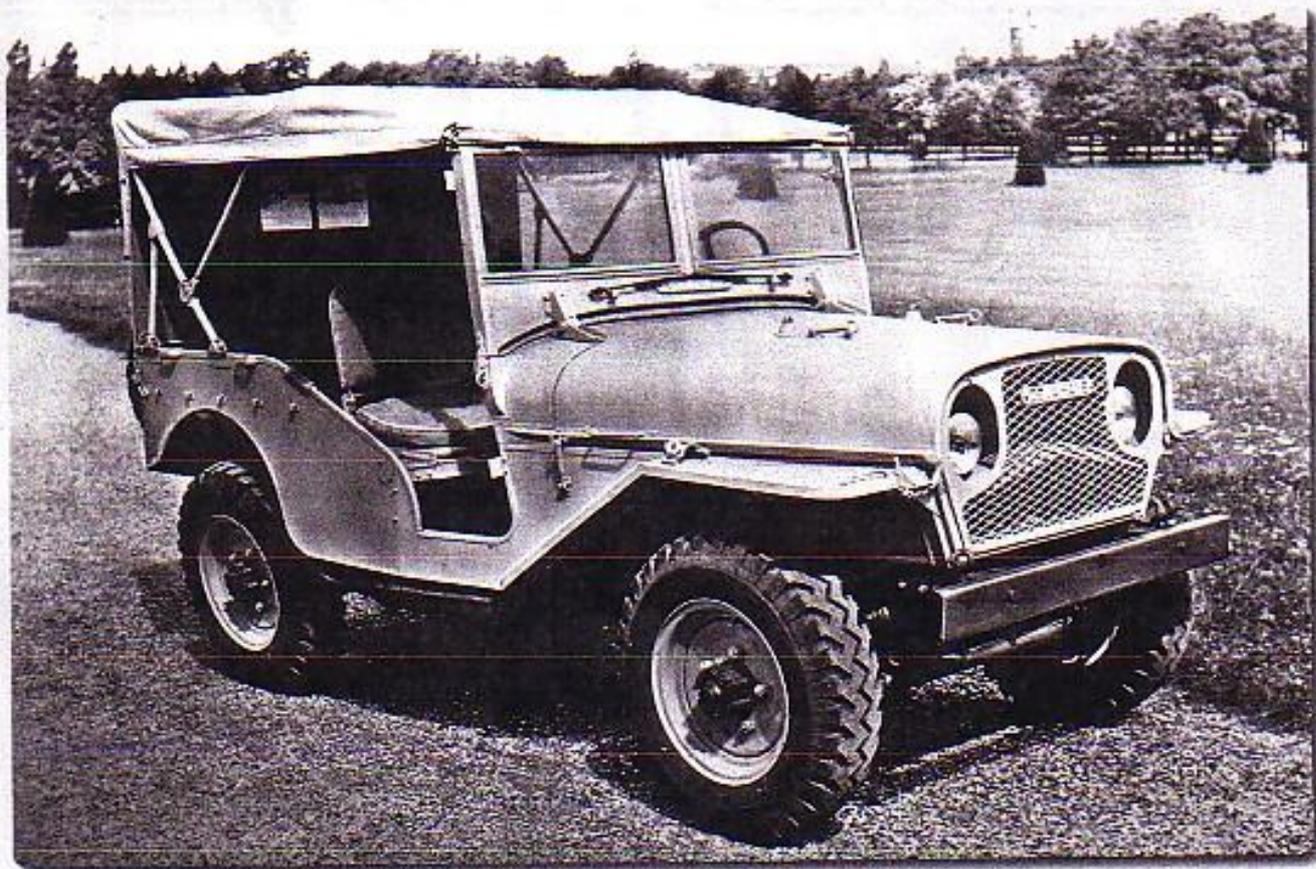


Delahaye VLR

- 1950 -



LA JEEP EN V.F.

La célèbre Jeep née aux États-Unis pendant la Seconde Guerre mondiale a donné des idées à de multiples constructeurs. Certains ont repris le modèle et le brevet de la Jeep originale, tandis que d'autres, comme Delahaye, ont proposé une vision plus personnalisée. Toutefois, la VLR verra sa carrière abrégée en raison de l'arrivée de la Jeep américaine originale sur les chaînes de production française.

La Delahaye VLR reprend la silhouette générale de la Willys Jeep, mais sa face avant est personnalisée.

UNE AUTRE DESTINÉE

Le choix de produire un véhicule tout-terrain à usages multiples n'était sans doute pas inscrit dans la ligne de vie de Delahaye qui s'est distinguée avec de superbes voitures de grande classe pendant ses soixante années d'existence.



Lorsque naît l'industrie automobile en France, à la fin du XIX^e siècle, l'effervescence gagne toutes les régions du pays. Partout, des entrepreneurs visionnaires entrevoient des débouchés inédits. Dans la région de Tours, le personnage clé se nomme Émile Delahaye. Formé à l'École des Arts & Métiers d'Angers, cet ingénieur ouvre une petite entreprise spécialisée dans la production de moteurs à gaz et à pétrole. Dans la foulée, les ateliers étendent très largement leurs activités à la confection de voitures sans chevaux.

La première automobile d'Émile Delahaye est prête en 1894. L'industrie automobile française est encore très embryonnaire puisque la commercialisation des premières voitures fabriquées dans la région parisienne

La firme Delahaye, créée par un entrepreneur tourangeau, est ancrée à l'aube du XX^e siècle.

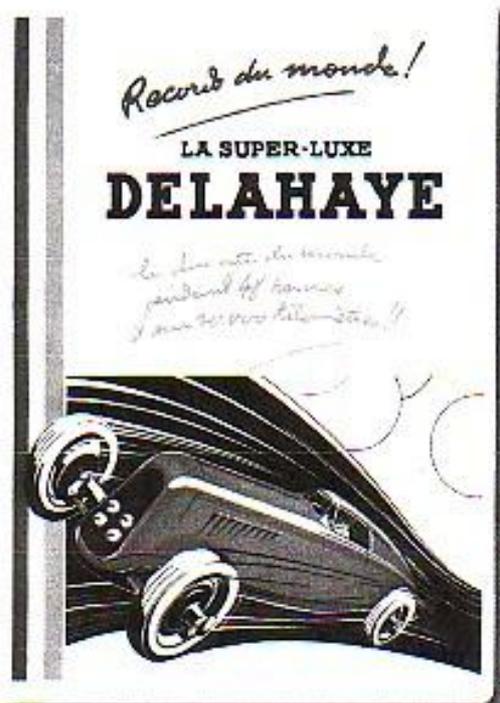
L'un des titres de gloire de Delahaye est d'avoir remporté le Grand Prix du Million en 1937.

par Peugeot et Panhard & Levassor ne remonte qu'à l'année 1891.

Toutefois, après le lancement prémonitoire de sa société, Émile Delahaye choisit de passer la main et de se désengager de son affaire. En décembre 1897, il cède la société à l'un de ses premiers clients, Georges Morane, et lui laisse le soin d'investir pour développer son entreprise. Georges Morane s'associe avec son beau-frère Léon Desmarais pour donner une nouvelle impulsion à la firme. Les deux hommes préfèrent délocaliser leur usine à Paris pour assurer une expansion plus rapide à son entreprise et un rayonnement commercial plus conséquent.

Une nouvelle usine est aménagée dans le sud de la Capitale, très exactement rue du Banquier, dans le XIII^e arrondissement. Émile Delahaye ne survit pas longtemps à cette nouvelle organisation. Frappé par la maladie, il doit se retirer dans le Val de Loire, à Vouvray, avant de migrer





sur la Côte d'Azur. Il s'éteint à Saint-Raphaël en 1905.

L'expansion de l'entreprise, à Paris, se poursuit sans son fondateur. À côté de sa gamme d'automobiles, la firme Delahaye développe une gamme de véhicules utilitaires qui connaîtra beaucoup de succès, notamment à travers son matériel de lutte contre l'incendie. Les « voitures de pompiers » et les

Comme Panhard, Renault, Citroën ou Voisin, Delahaye s'est embarqué dans la bataille de la vitesse.

différents camions de la gamme resteront toujours un complément bénéfique à l'équilibre de l'entreprise.

Dans ces conditions, on ne s'étonne pas que Delahaye se lance dans la fabrication d'un véhicule tout-terrain dans l'immédiate après-guerre. ■



Avant la Seconde Guerre mondiale, la firme Delahaye s'est brûlée les ailes en Grand Prix. Après la Libération, elle se repliera sur les rallyes.



INSPIRÉE

Il est évident que la Delahaye VLR a été directement inspirée par la géniale petite Jeep développée par Karl Probst pendant la Seconde Guerre mondiale et produite par Ford, Willys et American Bantam.



La Jeep enfantée
chez Willys Overland
sert de modèle
à la Delahaye VLR.

C'est un ingénieur inconnu qui a dessiné le véhicule à usages multiples qui deviendra la « Jeep ». Alors que les États-Unis ne sont pas encore entrés en guerre, l'armée américaine lance l'étude d'un véhicule

léger, agile, maniable, qui doit servir de voiture à tout faire, capable de passer partout, simple à fabriquer et à entretenir, pouvant transporter quatre soldats.

L'armée lance un appel d'offres en mai 1940 en imposant un délai extrêmement court : cinq jours seulement ! Le Quarter Master Corps envoie le cahier des charges à 135 entreprises, mais deux seulement répondent et relèvent le défi : Willys et American Bantam. Cette petite entreprise commissionne un ingénieur nommé Karl Probst. Après quelques jours de réflexion, le chercheur accepte de relever le défi. Karl Probst travaille jour et nuit, griffonne de multiples feuilles de papier et finit par ébaucher un projet cohérent dans le temps imparti ! La carrosserie est simple, légère, pratique avec ses ouvertures échancrées sur les flancs.



DELAHAYE



VLR
T O U S T E R R A I N S

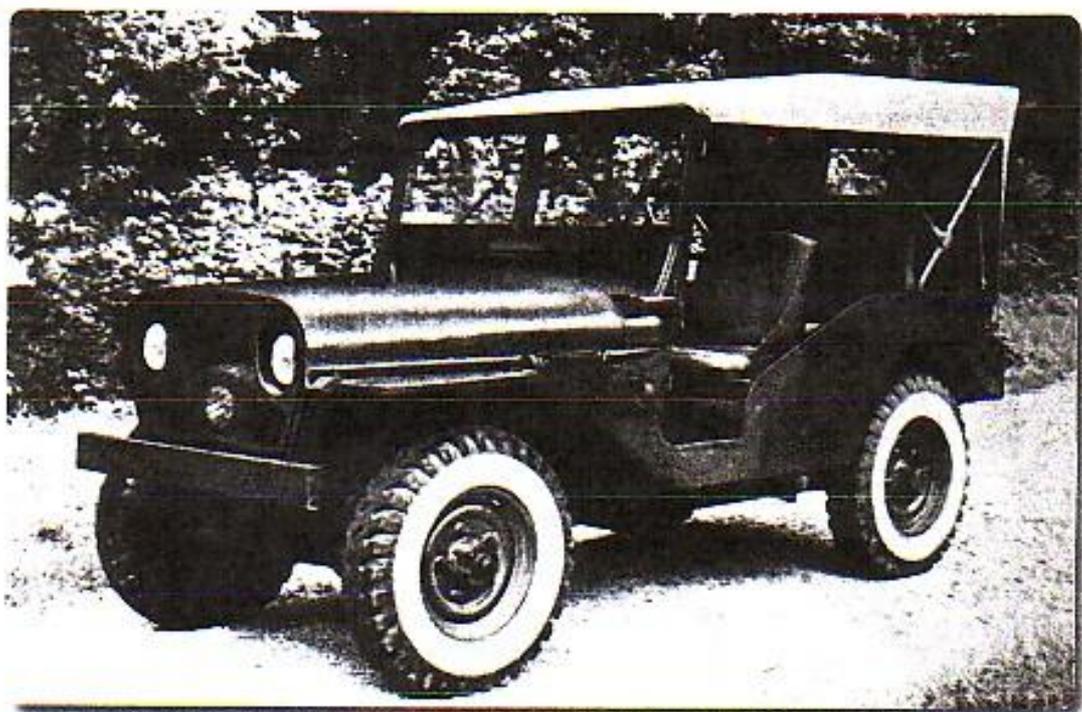
DELAHAYE

La VLR, est surtout destinée aux militaires, mais Delahaye tente aussi d'en livrer aux particuliers.

Elle peut transporter quatre soldats ou du matériel et elle est capable de tracter des armements lourds.

Un prototype est aussitôt réalisé; les premiers essais ont lieu en septembre et se poursuivent pendant neuf mois. L'armée donne son feu vert pour la fabrication en juillet 1941. La voiture est baptisée « Jeep », un nom inventé à partir de la prononciation des initiales « GP » qui signifie « *general purpose* », c'est-à-dire « tout usage ». La fabrication démarre en 1941. American Bantam n'a pas des installations suffisantes pour faire face à une production intensive. Sa contribution se limitera à moins de 2700 unités. Ce sont donc les firmes Ford et Willys qui sont chargées de produire la grande majorité des Jeep militaires: 282 352 exemplaires de la Ford GPW et 362 900 Willys MA et MB.

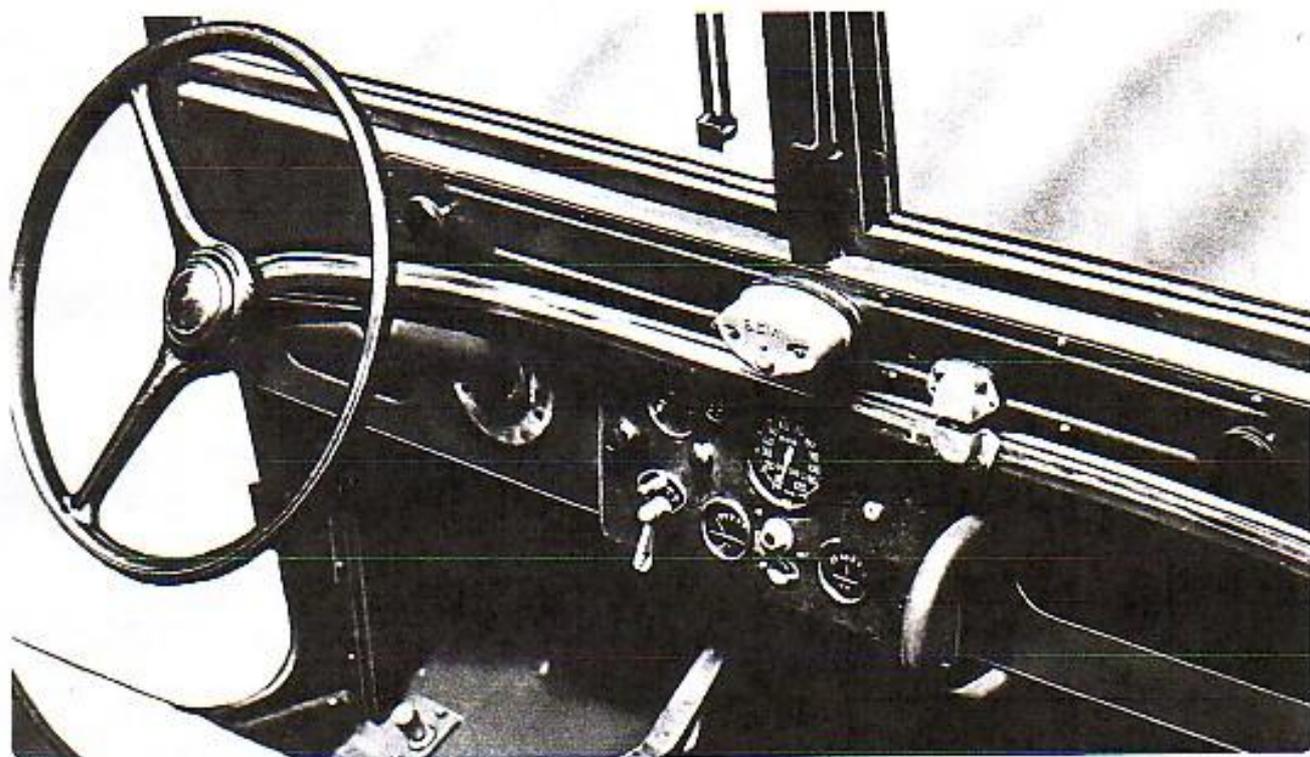
Après la guerre, la licence de fabrication de la Jeep sera accordée à une multitude de sociétés à travers le monde: Hotchkiss en France, Mitsubishi au Japon, Mahindra en Inde, etc. Mais son dessin inspirera bien d'autres marques... Dont Delahaye. ■



L'idée fondamentale de la VLR, comme pour la Jeep, est une extrême rusticité.

FONCTIONNALISME OPTIMAL

La Jeep et ses copies constituent des petits chefs-d'œuvre de design. C'est en effet le véhicule minimal auquel aspirent périodiquement les designers soucieux de fonctionnalisme, détachés pour un temps des préoccupations de l'esthétisme.



Le développement du Véhicule Léger de Reconnaissance (VLR) a été entrepris chez Delahaye en 1948. Le cahier des charges a été défini par la Direction des Études et Fabrications d'Armement (DEFA) en 1947. La présentation du prototype a lieu au cours de l'été 1950 à Saumur devant un aréopage de techniciens de l'armée française. Ces derniers inspectent le véhicule, l'analysent, le jaugent, le jugent et portent finalement un avis favorable sur le produit.

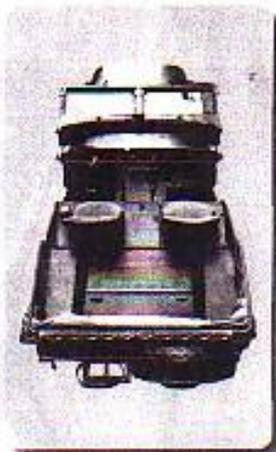
Pas une once de luxe ou de superflu dans le poste de commande de la VLR.

Les militaires réclament quelques aménagements, mais globalement, le VLR entrera en production sous la même forme que celle du prototype. Dans sa version définitive, le VLR possédera des phares logés dans des alvéoles alors que sur les prototypes, les optiques étaient plantées directement sur la grille de calandre. Sur les modèles de série, l'accessibilité est améliorée par une découpe plus pratique de l'ouverture latérale, jugée trop acrobatique sur le prototype.

Dans un premier temps, l'armée passe une commande qui porte sur 4 000



Le premier prototype avait un style encore plus simpliste que le modèle définitif et possédait un accès à bord peu commode.



exemplaires. Cette importante livraison va permettre à Delahaye de retrouver un peu de souffle et d'assainir les finances alors que les ventes de voitures de luxe commencent à s'étioler sérieusement. À l'aube des années 1950, la gamme est composée de la 135 qui a beaucoup vieilli et de la 175 qui n'a jamais trouvé son public.

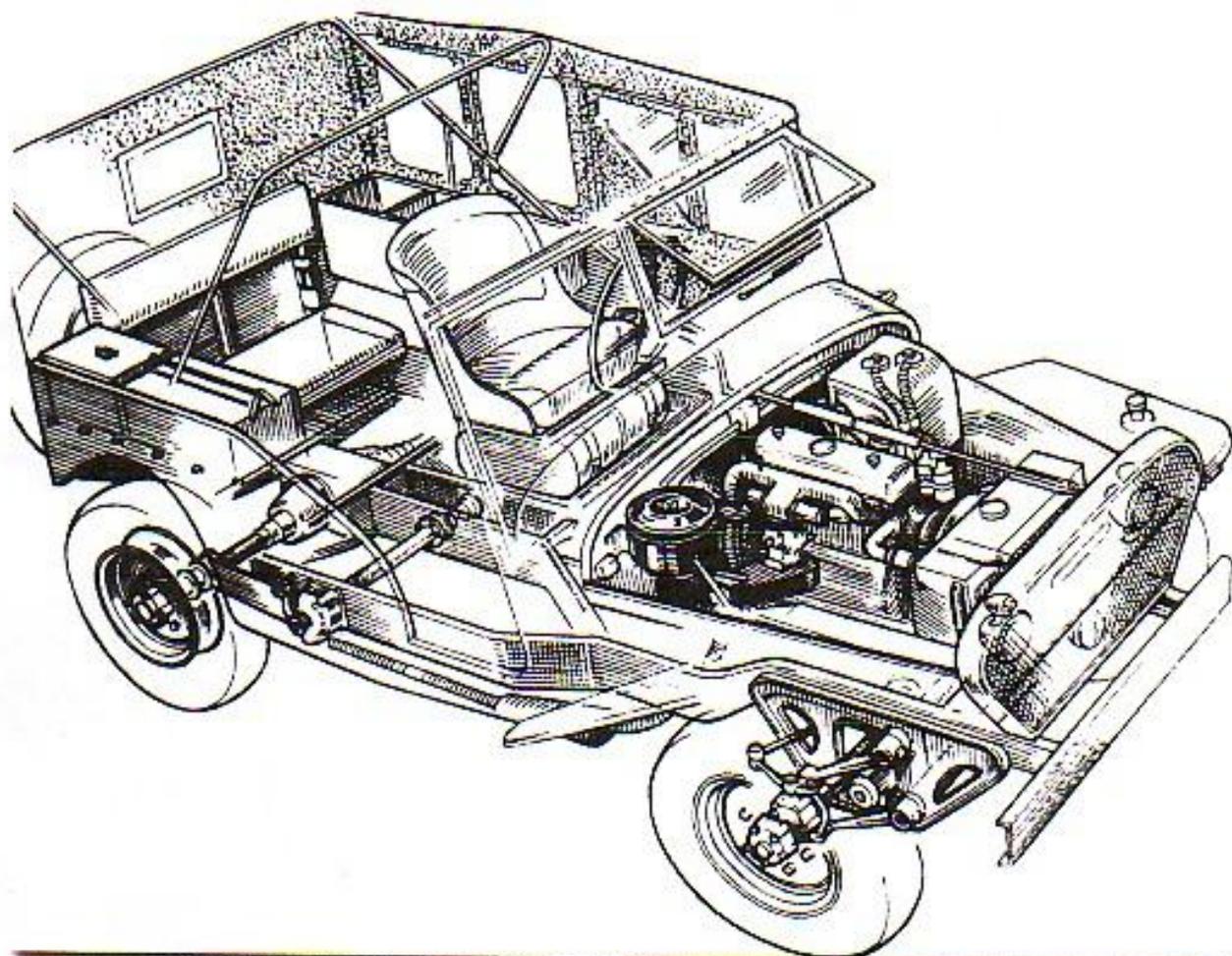
Au bout de sa production, le VLR aura été fabriqué en 10 000 exemplaires. La plupart des voitures sont destinées à l'armée, mais quelques civils ont accès à ce modèle polyvalent et pratique. Beaucoup de paysans utilisent le VLR dans sa version «C12» réservée aux civils avec circuit de 12 v au lieu de 24 et livrée beige et non kaki. Les sapeurs-pompiers comptent aussi parmi les bons clients du VLR.

La fabrication des caisses est assurée par la firme Facel-Métallon qui sera à l'origine de la superbe marque Facel Vega. L'assemblage est effectué à Ivry-Port dans les anciennes usines Chaigneau-Brasier. ■



UNE RELATIVE SIMPLICITÉ

Un seul mot d'ordre pour ce type de véhicules: la simplicité et la fonctionnalité. Mais sur ce point, contrairement aux apparences, le VLR se démarque de son modèle américain en adoptant des solutions techniques plus sophistiquées.

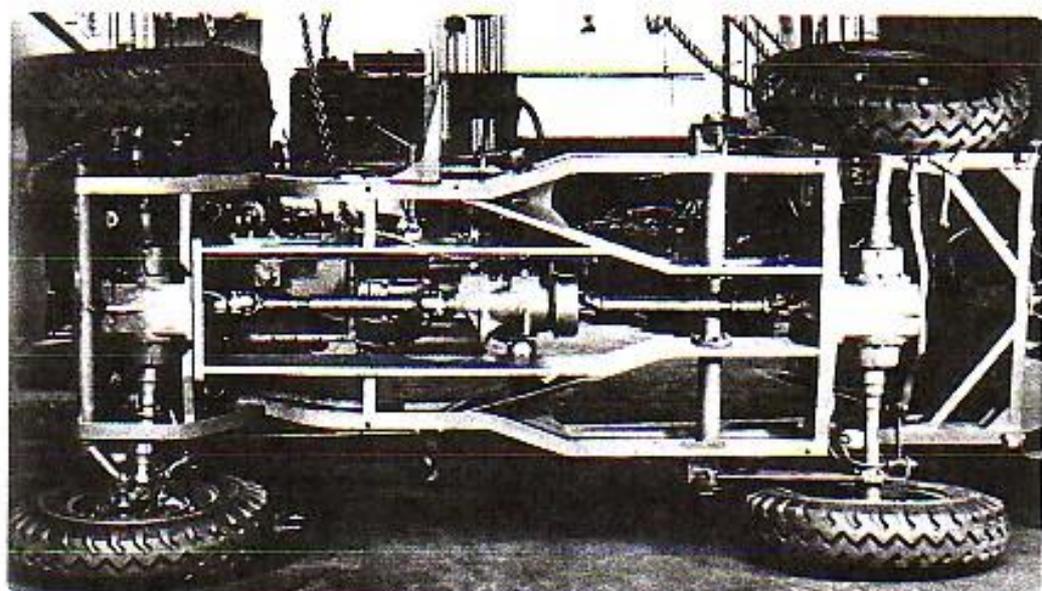


Le VLR est animé par un moteur 4 cylindres de 2 l qui est accouplé à une boîte de vitesses à quatre rapports.

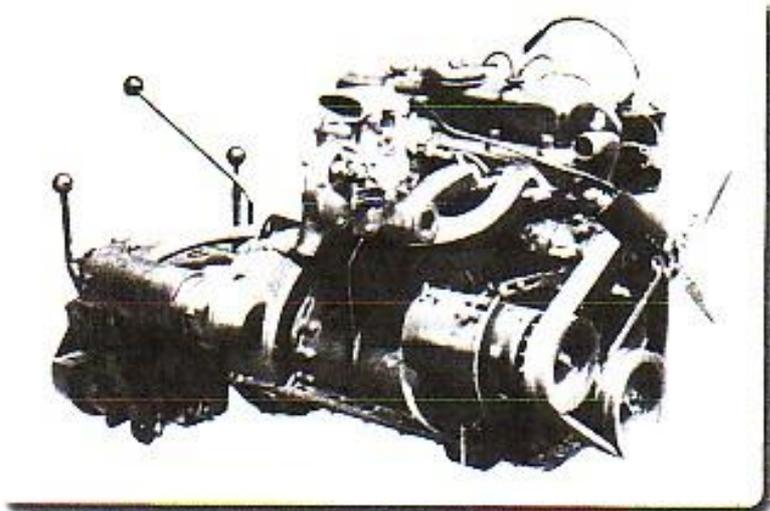
Grâce à un réducteur, la transmission développe huit combinaisons avant et deux en marche arrière.

Les quatre roues sont indépendantes, ce qui n'est pas le cas sur la Jeep Willys et sur ses variantes produites sous licence à l'étranger. La suspension avant est assurée par des barres de torsion transversales. À l'arrière, on trouve des demi-essieux articulés suspendus aussi par des barres de torsion. ■

La mécanique de la Delahaye est beaucoup plus sophistiquée que celle de la Jeep Willys qui l'a inspirée.



Le secret des véhicules à usages multiples repose sur un châssis à longerons simple et robuste. Un moteur 4 cylindres de 2 l assure la puissance.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Carrosserie	tôle boulonnée
Châssis	acier embouti
Capote	toile imperméable
Moteur	4 cylindres en ligne
Disposition	longitudinale au centre
Cylindrée	1 995 cm ³ (83,7 x 90,5 mm)
Distribution	arbre à cames latéral, soupapes en tête
Alimentation	carburateur inversé
Puissance	63 ch à 3 800 tr/min
Transmission	quatre roues motrices
Boîte de vitesses	4 vitesses + réducteur
Suspension AV	roues indépendantes, doubles barres de torsion
Suspension AR	demi-essieux articulés, barres de torsion
Freinage AV-AR	tambours
Direction	à vis globique et galet
Dimensions	
Longueur	341 cm
Largeur	157,5 cm
Poids	1 350 kg
Empattement	215 cm
Voies AV-AR	129,1 x 125 cm
Pneumatiques	6,50 x 16 ou 7,00 x 16
Vitesse max.	110 km/h
Consommation	16 litres/100 km
Franchissement	rampes de 60 à 70 %

CONDAMNÉE À DISPARAÎTRE

La Delahaye VLR est restée trop peu de temps en production pour donner lieu à de multiples évolutions. Peut-être peut-on aussi voir dans cette stabilité la réussite initiale du dessin...

La première apparition officielle du VLR a lieu à l'occasion du premier rallye automobile transafricain qui se déroule entre 31 décembre 1950 et le 28 février 1951. Les trois VLR engagées par Delahaye diffèrent légèrement des modèles de série. Ils épaulent trois pick-up également fabriqués par Delahaye. Les voitures de ce rallye Méditerranée-Le Cap affichent une face avant retouchée. Certains organes mécaniques ont également été renforcés.

En 1953, le deuxième rallye Alger-Le Cap est organisé sur le même parcours

Au temps où la colonisation a encore droit de cité, les démonstrations se passent sur le continent africain.

qui compte 16 250 kilomètres. C'est la voiture menée par le lieutenant Tane et l'adjudant Casanova qui se comporte le plus brillamment et termine le raid sans pénalisation.

Malgré cette publicité sur fond d'exploit sportif, la Delahaye VLR a du mal à s'imposer commercialement. Sa mécanique sophistiquée constitue plus un handicap qu'un atout, surtout quand on la compare à la rusticité de la Jeep. La mécanique s'avère fragile et plus grave encore, les performances du VLR entraînent certains conducteurs à dépasser la limite de leurs compétences. Le VLR acquiert bien malgré lui la



réputation d'un véhicule dangereux... Pour les agriculteurs, mieux vaut se replier sur un tracteur réellement conçu pour travailler dans les champs...

Le VLR ne parvient pas à sortir la marque Delahaye de l'ornière et à compenser la chute des ventes de voitures de luxe. La 235 qui a été lancée au Salon de l'Automobile 1951 est une superbe voiture qui a été mise en valeur par le talent des plus grands carrossiers



Delahaye

français: Henri Chapron, Saoutchik, Antem, Letourneur & Marchand, Figoni ont donné des interprétations de haute volée de cette élégante voiture... Mais la 235 ne soutient pas la concurrence avec des voitures étrangères plus modernes et surtout beaucoup moins coûteuses.

Delahaye cesse la fabrication de la 235 en 1954 et doit chercher de nouvelles alliances pour survivre. L'association de Delahaye avec Hotchkiss, en mars 1954, apporte une bouffée d'air pur, mais sonne le glas du VLR. En effet, Hotchkiss a acquis la licence de fabrication de la Jeep de Willys MB. Il n'y a pas la place et la clientèle pour deux véhicules rivaux. C'est par conséquent Hotchkiss qui poursuivra la fabrication de la Jeep américaine en France, condamnant à mort le VLR qui de toutes les façons avait été jugé trop complexe et trop sophistiqué en usage quotidien. ■

La Delahaye VLR ne résistera pas longtemps à l'arrivée de la Jeep produite sous licence par Hotchkiss.

