

4X4 STORY

N° 75



La régates des amphibies



Nouvelle fête de la Locomotion 2017



Record de Jeep au Chambon 2017



Commémorations du 8 mai en Corse



Jeep TJ 4,0 litres Sahara de 1997



Jeep Wrangler JK 3,6 litres V6



D-Day 2017



Jeep Willys et sa remorque T3

Dossier :
Découverte et histoire de remorques

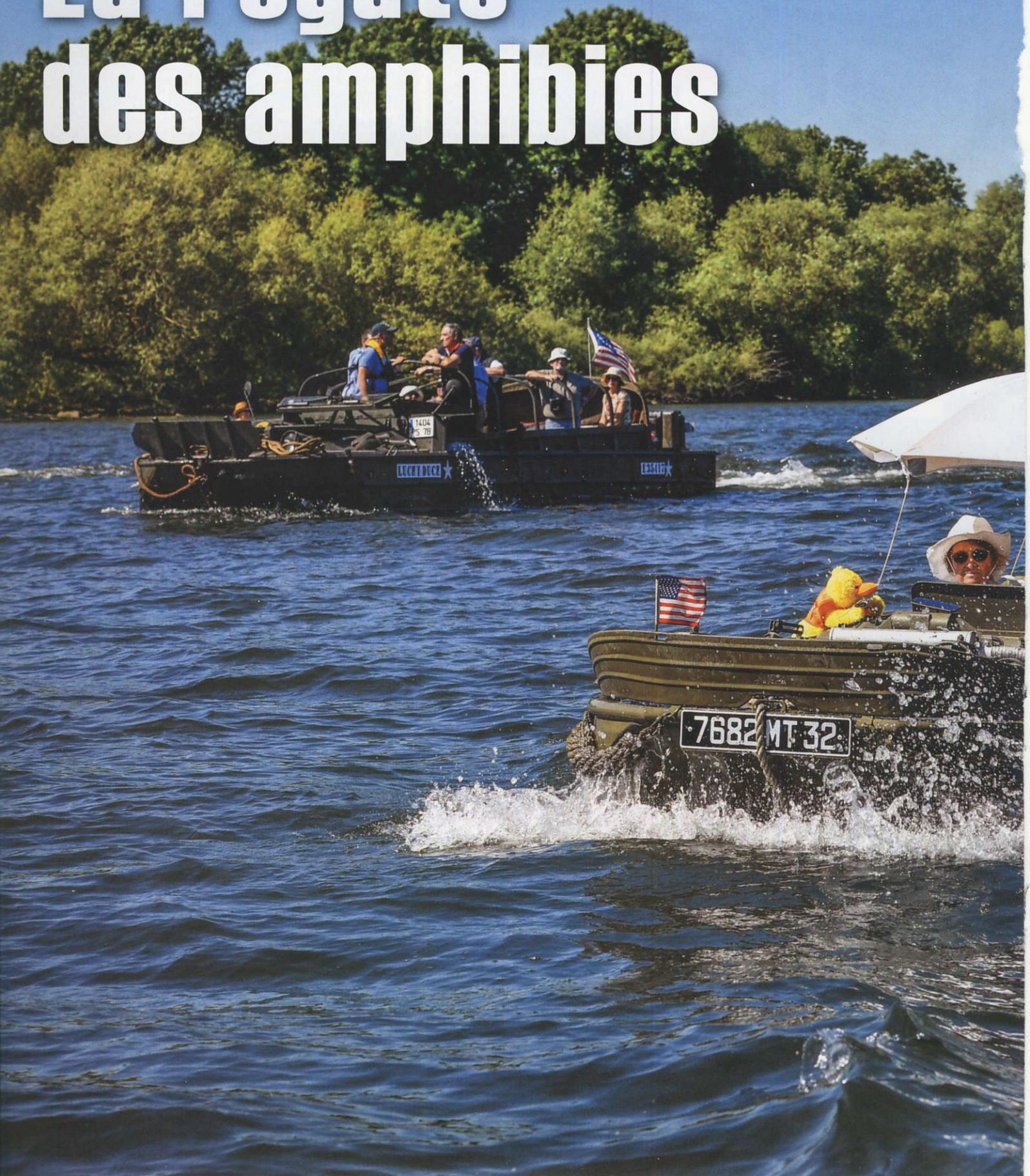
Autriche, Belgique, Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg, Portugal cont. : 7,80 €
DOM / S : 7,30 € • Polynésie / S : 1 050 XPF • Nouvelle Calédonie / S : 920 XPF • Suisse : 13,60 CHF • Canada : 10,99 SCAN • Maroc : 80 MAD

L 12661 - 75 - F: 6,90 € - RD





La régates des amphibiennes





AVA France
Treven - 35480 Guipry
Téléphone : 02 99 34 72 97



Dur en ce lundi matin de se retrouver dans les embouteillages lorsque durant le week-end on a savouré à la liberté totale offerte par l'AVA. En effet, l'Association des Véhicules Amphibies de France avait convié ses membres les plus actifs pour 3 jours d'évasion sur la Seine. Entre Amphicars, Dutton, Jeep GPA, GAZ 46 et Dukw GMC, la régata de ces amphibies nous a permis une nouvelle fois de goûter au plaisir de voguer avec ses étonnantes machines, qu'elles aient eu vocation militaire ou civile.

Par Romain Andrieu



Cela fait pratiquement 20 ans que Christophe Prier a craqué pour les amphibies, versions aquatiques de nos chères automobiles. Président passion de l'AVA de France, il avait confié cette année la barre de cette réunion annuelle dénommée Amphibiades 2017 à Alain Harrari, membre de l'association depuis qu'il a lui aussi eu ce moment de faiblesse pour une Amphicar il y a 3 ans. Mais, qui dit véhicules amphibies, inclus automatiquement des versions militaires. C'est certain car, depuis des lustres, les belligérants ont toujours cherché soit à voguer jusque chez l'ennemi pour ensuite le poursuivre sur la terre ferme et pourquoi pas pouvoir tenter l'opération en sens inverse. Aussi des trésors d'imagination et de techniques diverses ont été utilisées dans ce seul but. Si nos hommes de guerre ont tout tenté du Drakkar à fond plat à l'aéroglesseur en passant par le char, on utilisa pédales, pneus, vis sans fin, turbines, hydrojet, coussin d'air pour tenter d'avoir l'avantage. Mais, au cours de la seconde moitié du 20^è siècle c'est bien l'hélice couplée à une transmission d'automobile à moteur thermique qui s'avéra la recette la plus simple, la moins couteuse et la plus populaire.

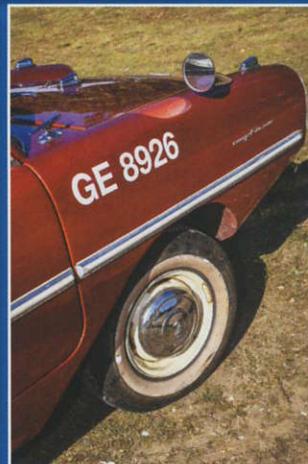
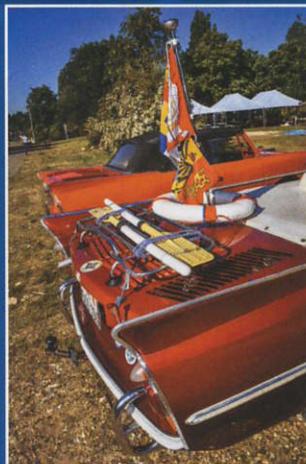
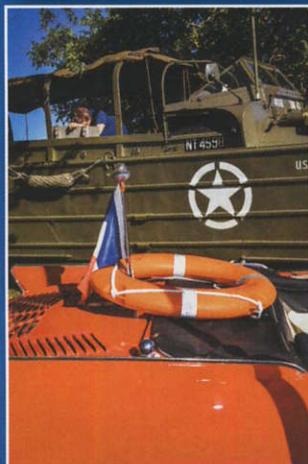
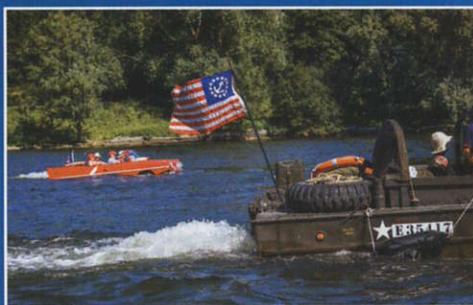
Entre civil et militaire

C'est de ce fondement belliqueux que naissent ces machines étonnantes destinées aux "Civils" à l'image de ces Amphicar qui pointent petit à petit le bout de leur capot sur les bords de la Seine à la base nautique de l'Illon situé au Nord de Mantes-la-Jolie.

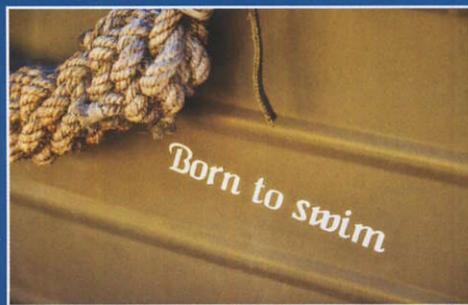
L'Amphicar est l'œuvre de l'Allemand Hans Trippel qui était un pionnier en matière d'amphibie au début du nazisme. Mais, s'il tenta de s'imposer avec son concept SG6, l'arrivée du fabuleux Schwimmwagen de Ferdinand Porsche lui coupa la vague sous l'étrave. Ce n'est qu'en 1960 qu'il présente sa 770 qui connaîtra un succès mitigé en Europe car son prix était celui d'une DS Citroën devenue star technologique et design. En revanche, malgré la centaine vendue en France, c'est aux Etats-Unis, déjà dans l'ère du loisir, que l'Amphicar connaîtra le succès et la majorité des 3.000 exemplaires construits jusqu'en 1965 y vogueront en paix avant de disparaître. En effet, on recense aujourd'hui moins de 100 survivantes à travers le monde. 5 d'entre elles sont ici ce matin.

L'aventure amphibie continue

Aussi, grimper à bord du magnifique exemplaire à la sellerie couleur ananas d'Alain Harrari laissait planer le doute chez votre serviteur plus habitué aux concepts costauds peints à l'Olive drab. Mais, avouons qu'après la mise à l'eau, l'engin est étonnant. Les portes basses bien verrouillées, on ne prend pas l'eau et le petit moteur Triumph placé à l'arrière peut rugir, propulsant cet Amphicar au look de muscle car US miniature sur les flots sans aucun complexe par rapport à ses poursuivants que sont nos célèbres Jeep GPA et GMC "Duck". Nous ne vous ferons pas l'affront de vous compter de nouveau l'histoire de ces 2 légendes de la seconde guerre mondiale, mais comparer à nos Amphicar, on peut constater que les vitesses sont sensiblement les mêmes face aux flots. Seule différence notable, l'imposant "Duck" offre le côté plus sécurisant d'une ligne de flottaison conséquente qui évite aussi les embruns. En revanche, sa consommation passe d'une quarantaine de litres au 100 km sur terre à plus de 180L sur l'eau.



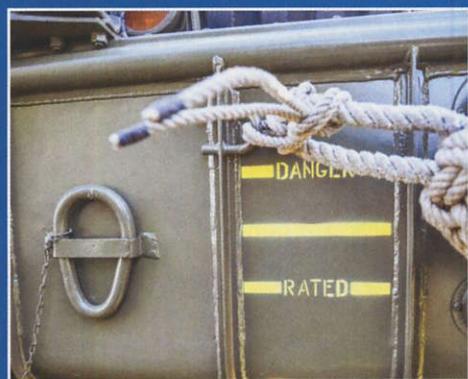
Amphicar 770 et Duckw GMC ? Lorsque kaki et couleurs flashy s'accordent. C'est bien le gout de l'Amérique, l'Amphicar fut commercialisé principalement aux Etats-Unis à ses débuts et le GMC est bien l'un des symboles de l'armée US.



C'est écrit dessus... En deux langues.



Christophe Prier est le président de l'AVA de France. Une passion née il y a près de 20 ans.



Sur les engins amphibies, il n'y a pas que les niveaux d'huile à surveiller.



Alain Harrari, collectionneur enthousiaste d'anciennes, avait pris en main l'organisation du programme de ces 3 jours. Malgré un timing bien carré, les aléas de la navigation et l'ambiance chaleureuse chambouleront un peu l'agenda du week-end. Passion, quand tu nous tiens.



La photo de famille de nos batraciens en fête une fois arrivé à Vetheuil, petit village situé dans l'une des boucles de la Seine.



Jean-Louis Souvent était présent avec son GAZ 46. L'un des 5 exemplaires recensés en France.



Pierre et Nicole Mouray avaient fait le déplacement depuis le Gers avec cette GPA dont seul la mécanique est d'origine. Pour le reste, c'est une refrabrication complète effectuée par Pierre. Un travail de passion qui dura 5 ans. Impossible de faire la différence avec une GPA d'origine. Chapeau bas Monsieur.



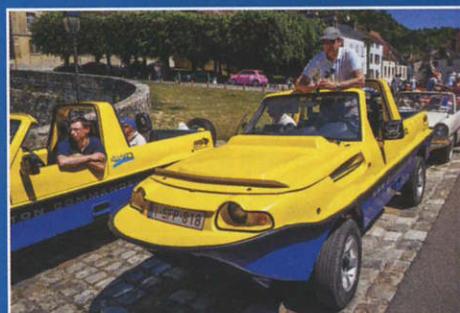
Joé Lorsignol avait quant à lui une GPA de 1943 parfaitement restaurée.



Thierry Farge, bien connu des fidèles de Rétromobile était aussi de cette régata avec une GAZ 46.



Michel Hommel en personne fait partie de l'association. Il était là en famille à bord d'une Amphicar.



Grand passionné de tout ce qui flotte avec des roues en dessous, Jean-Pierre Latour était venu de Belgique avec l'un des deux canards jaunes Commander S2 signés Tim Dutton.



La mise à l'eau dans le port de l'Illon avec Alain Harrari dans son Amphicar. Toujours un grand moment...On a bien tout fermé ?



Oui, ça flotte toujours.



Difficile de tenir un programme avec les amphibiens, qui lèvent le pied pour prendre l'apéro au milieu de la Seine.



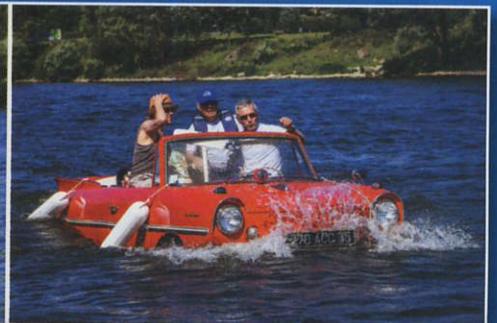
Du côté de nos 2 GPA, c'est l'ambiance promenade avec des équipages qui avaient prévu les parasols et avouons que sous ce soleil de plomb, l'idée n'a rien d'inutile. Elles sont de toute façon moins agiles sur l'eau que les deux concurrentes soviétiques GAZ 46 présentes. Conçues plus de 10 ans après les GPA, si ces amphibies Russes reprennent le concept et les formes de la Ford, elles profitent de dimensions plus généreuses et des progrès techniques développés durant cette décennie.

Parmis notre flottille qui ne passe pas inaperçue, il nous restait à découvrir les plus jeunes vaisseaux. Ils viennent cette fois de l'autre côté de la Manche. Il s'agit des derniers nés de l'Anglais Tim Dutton qui fait dans la tradition Anglaise des créateurs artisans de l'automobile. Ainsi nous aurons le privilège de rouler... Et surtout naviguer dans ce qui a tout de la baignoire en fibre de verre ; Le Commander S2. Sous ce costume jaune canard se cache une mécanique de 4x4 Suzuki Jimny adaptée par Dutton. Si la propulsion aquatique se fait ici via un hydrojet et non plus une hélice (2 sur les Amphicar), la vitesse de croisière est sensiblement identique. Aussi, toute l'escadre arrive en même temps sur la cale de Vétheuil et sort sans encombre sous les yeux incrédules des habitués des lieux. Les traversées de village ne sont pas plus discrètes, surtout lorsque pointe le bout de la coque d'un Duck et que celui-ci tombe en panne de transmissions au niveau d'un essieux. Quelques roulements de pompe à eau de GAZ 46 plus loin, le cortège de nos amphibies suivra dans les grandes lignes le programme qu'avait prévu Alain Harrari.

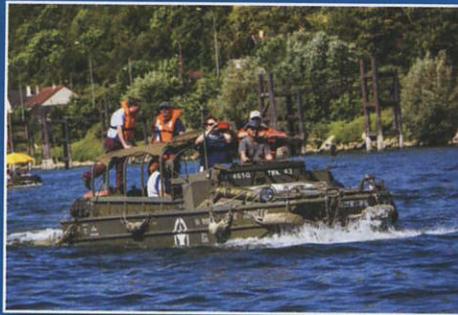
Soirée barbecue plus longues que prévues, passages des écluses, baptêmes des visiteurs, restaurant en surnombre, panne d'essence, une aile froissée dans le port et 150 personnes présentes le dimanche soir auront animé cette fête des passionnés de la chose amphibie. Des machines d'exceptions qui restent toujours aussi surprenantes d'efficacité. Rendez-vous aux Amphibiades 2018... Retour aux embouteillages. Allez, avance, le feu est passé au kaki.



On se rend bien compte que nos amphibies ne jouent pas dans la même catégorie que les plaisanciers classiques.



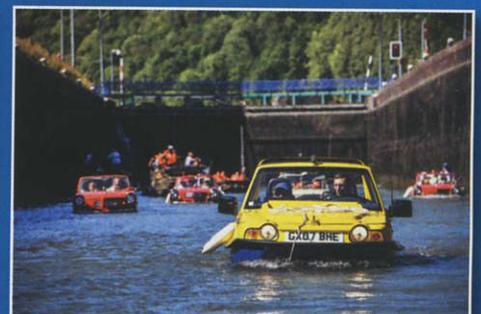
Les Amphicar sont vraiment d'étonnantes petites machines qui malgré un simple 4 cylindres essence 1.147 cm³ de 43 ch signé Triumph, peuvent atteindre les 12 km/h sur les flots.



Le DUCKW 353 fait partie des valeurs sûres des productions de guerre US. Avec son moteur 6 cylindres essence de 4,4L développant 104 ch, il peut atteindre sans peine les 10 km/h sur l'eau.



La Gaz 46 né au milieu des années 50 est la copie Soviétique de la Jeep GPA. Avec son 4 cylindres essence 2.112 cm³ de 55 ch elle est plus maniable et plus rapide (10 km/h), que la GPA.

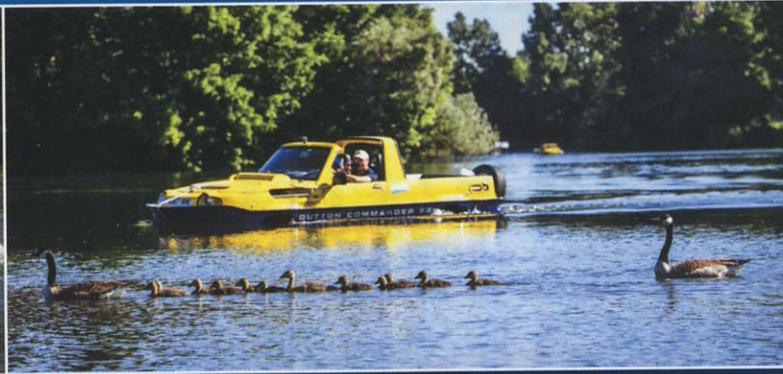
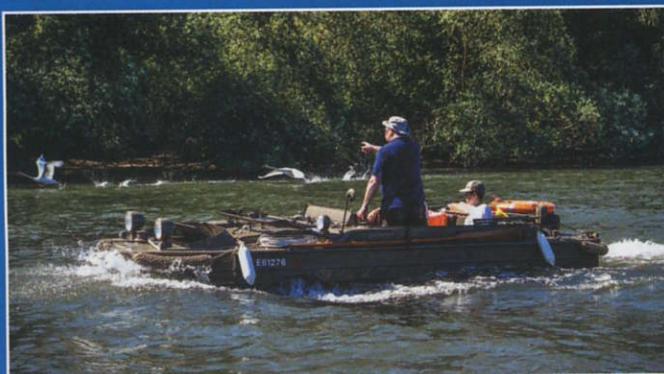


La Ford GPA alias la Sea Jeep ou "Seep" pour les intimes, ne fut produite qu'à environ 12.000 exemplaires entre 1942 et 1943. Avec son moteur essence 4 cylindres Go Devil de 2.199 cm³, elle vogue allégrement à 8,5 km/h.

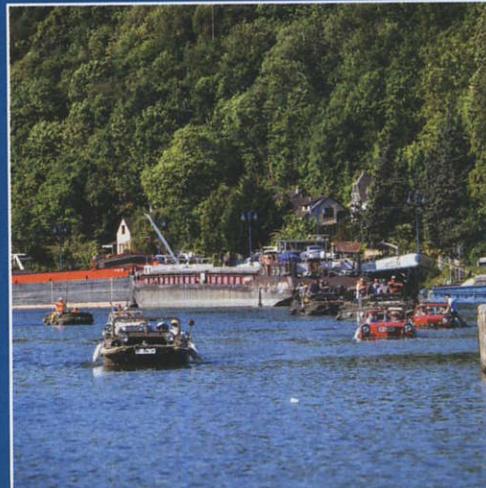
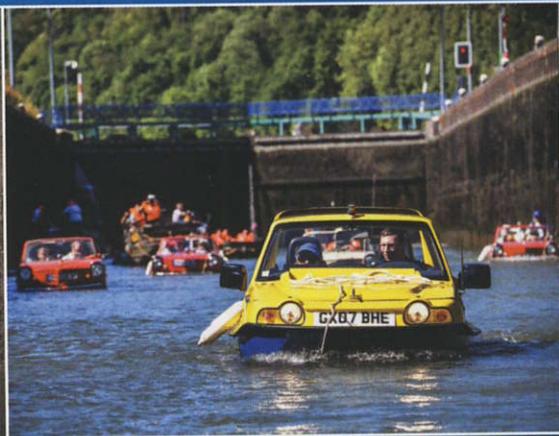
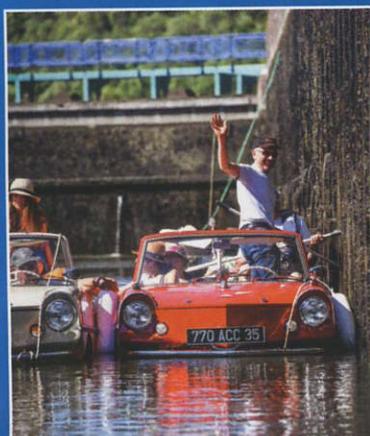
Réalisé par Tim Dutton sur la base d'une mécanique de 4x4 Suzuki Jimny à moteur 1.300 cm³ essence de 85 ch, le Commander S2 est le plus récent de nos amphibies. Sur l'eau il fait appel à un hydrojet ce qui lui permet de naviguer à 10 km/h.



Face au vent qui soufflait sur la Seine, nos amphibies n'ont pas peur des embruns.



On ne dérange que les cygnes car lorsqu'un canard jaune rencontre des oies, c'est presque en famille qu'on se balade au bord de l'eau.



Accrochez-vous, ça va descendre de 4 mètres.



L'écluse c'est la seule manœuvre difficile pour nos amphibies peu adaptés à rester en stationnaire dans l'eau.



Pas vraiment à l'aise dans les petits villages du Vexin nos véhicules US.



Lire le road book du jour et se repérer sur les rives n'est pas évident.



La sortie du fleuve est toujours un moment magique. Incroyables machines que ces amphibies.