

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Les premières WILLYS MB et FORD GPW avaient un contacteur d'allumage marche / arrêt à clef qui s'avéra rapidement n'être d'aucun intérêt pour un véhicule militaire : clef perdue, restée dans une mauvaise poche, cassée, etc., d'où une perte précieuse de temps pour l'utilisation du véhicule. De plus, s'agissant d'une clef standard du type H700, tout possesseur d'une telle clef pouvait démarrer n'importe quelle Jeep ! A partir du numéro de série 202023 (MB) et ~95000 (GPW) courant janvier 1943, le contacteur à clef fut supprimé et remplacé par le même type de contacteur mais équipé d'un petit levier inamovible.



Contact à clef Willys

LES DIFFERENTS TYPES DE CONTACTEUR

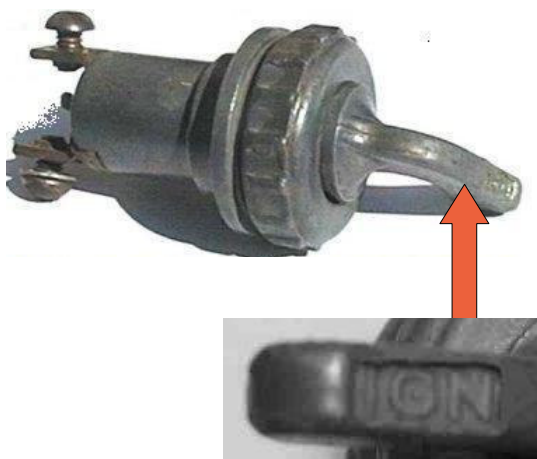


WILLYS MB, à levier

Référence WOA6811

Ce contacteur fabriqué par Douglas Mfg. Co. (Réf. DM6282) a un levier en zamac avec une palette de forme arrondie.

La bague-écrou de fixation est lisse avec 2 trous opposés pour le serrage sur le tableau de bord.



FORD GPW, à levier

Référence GPW3686B

Le levier en zamac est de forme plus anguleux avec l'inscription «IGN» (ignition).

La bague-écrou de fixation est crénelée.

Les contacteurs à clef sont équipés respectivement du même type de bague-écrou de fixation, les références constructeurs sont WOA2517 pour Willys (Douglas: DM5941) et GPW3686 pour Ford. La clef H700 est référencée WOA2518 chez Willys et GPW3685 chez Ford.



HOTCHKISS M201

Référence HO60718

Elles étaient équipées exclusivement avec un contacteur à levier, fabriqué par les Ets. GABRIEL à Lyon.

Le levier en matière plastique à une forme identique à celui de la Willys MB.

La bague-écrou de fixation à 4 encoches.

CONTACTEURS US, à levier

Plusieurs fabricants ont produit ce type de contacteur pour équiper les véhicules militaires américains pendant la guerre et certains comme Douglas en ont même fait de différents modèles. On peut donc certainement trouver au moins autant de variantes que de fabricants ! Certains modèles sont équipés de la bague-écrou de fixation à 4 encoches pour le serrage.

Quelques modèles de contacteurs à levier :



Contacteur DOUGLAS, marqué I GN avec bague-écrou à 4 encoches



Contacteur sans marquage avec bague-écrou à 4 encoches



Contacteur sans marquage avec bague-écrou à 2 trous

CONTACTEURS US, à clef

Sur le même principe que pour les Willys et Ford, il a été produit par les mêmes fabricants des contacteurs à clef. Ce genre de contacteurs a été repris après guerre pour équiper des véhicules et matériels divers.

On peut toujours encore en trouver notamment dans le matériel agricole et industriel américain (tracteurs, travaux publics, tondeuses, groupes électrogènes, etc.). La clef standard H700 a toutefois été remplacée par des clefs à combinaisons différentes. De plus certains sont plus fidèles à l'origine de nos Jeep que certaines reproductions censées être des copies exactes et nettement moins chères ! Certains disposent d'une borne et position supplémentaire pour le démarreur ou d'autres pour alimenter des accessoires sans mettre la bobine d'allumage sous tension (radio par exemple).

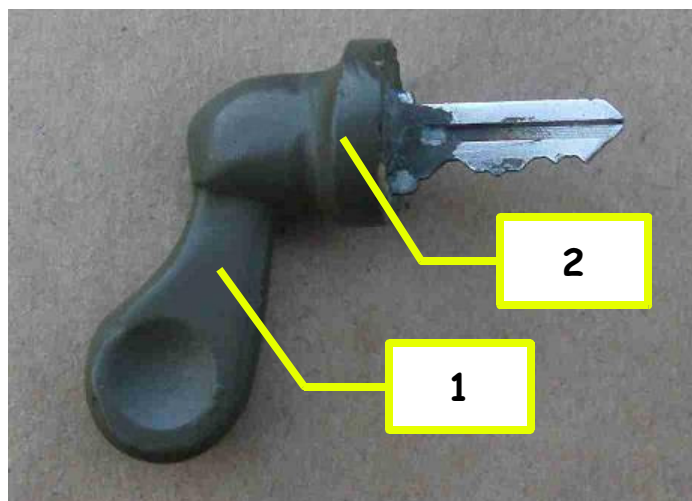


*Contacteur BRIGGS & STRATTON,
Arrêt/Marche*



Contacteur Arrêt, Marche, Démarreur

ASTUCE



Les possesseurs de MB/ GPW postérieures à janvier 1943 et de M201 désirant garder le look d'origine avec un contacteur à levier tout en ayant l'avantage d'un contacteur à clef peuvent faire le petit bricolage suivant :

REALISATION

Soudez (brasure) un petit morceau de fer (1) sur la palette de la clef pour faire le levier, ainsi qu'une rondelle épaisse (2) à l'embase.

Soudez cette dernière à l'étain au fer à souder (80 à 100 watts) ou à la micro-flamme, la clef en place dans le contacteur de façon qu'elle soit bien plaquée, l'ajuster avant au besoin au point de contact. Retirer la clef du contacteur et éliminer toutes les parties excédentaires de façon à avoir les contours puis chargez abondamment le tout à l'étain. Lorsque l'étain est refroidi il ne reste plus qu'à limer pour donner la forme et l'aspect définitif. Les 2 creux ronds sur le levier peuvent se faire avec un gros foret ou une fraise. L'étain peut être remplacé par du mastic de carrosserie ou de la soudure à froid époxy, mais ces produits sont plus fragiles et peuvent se détériorer à l'usage. Reste plus qu'à mettre une couche de peinture.

Il est préférable de déposer le contacteur du véhicule pour faire les différentes opérations de soudure et d'ajustage. Intercalez du papier adhésif entre la clef et le contacteur pour éviter toute pénétration d'étain ou mastic.

Le modèle Ford sera plus difficile à réaliser puisque les inscriptions sont gravées dans la masse, il faudra dans ce cas utiliser la technique du moulage à partir d'un levier d'origine.

C'est un petit travail de patience qui vous occupera quelques heures !



Contacteur à clef



Le même contacteur avec la «clef-levier»