1- Le poste de pilotage avec les cadrans au centre, visibles à partir des deux places à l'avant...
2- Un moteur 2.0 L à soupapes en tête, développant 63 ch : un peu plus que la Jeep (60 ch pour 2.2 L).
3- Aux leviers habituels d'un 4x4 de l'époque, il faut rajouter la commande des différentiels AV et AR.
4- Tout était prévu, y compris les crochets de remorquage inversés. D'accès plus facile ?
5- Le réservoir est sous le siège du conducteur comme celui de la Jeep mais il n'est pas
6- besoin de relever le siège pour y accéder.
Les arceaux de capotage semblent bien conçus mais sans la capote, difficile de tester...

De toute évidence, les ingénieurs français sont aussi brillants que les autres. Peut-être un peu trop sûrs d'eux-mêmes. Ils pensent en effet qu'il leur est facile de faire mieux que Karl Probst, l'inventeur de la Jeep US. Et puis, ils ont le temps, un certain temps, la guerre est finie. Cependant, ils semblent oublier que Delahaye est une toute petite usine face à la puissance industrielle conjuguée de Willys et Ford et que les Américains sont les rois du bon sens plutôt que de l'originalité.
En attendant, ils développent un moteur quatre cylindres à soupapes en tête nettement plus moderne que le "Go Devil" de la Jeep. C'est quasiment la même puissance voire même un peu plus, 63 contre 60 ch pour la Jeep. Mais sa cylindrée est plus faible, c'est un 2.0 L bien épaulé d'un autre côté par une boîte à 4 rapports. Elle donne évidemment plus de facilités pour trouver la bonne cadence par rapport à une boîte 3. Une boîte de transfert à deux rapports permet au VLR Delahaye d'évoluer à 16 km/h en quatrième à 1 000 tr/mn. Rien à signaler, c'est dans les normes tout-terrain. Un faible rapport volumétrique permet à ce véhicule d'absorber sans broncher les carburants douteux des colonies. Parce qu'il y a aussi cette idée contenue dans le projet, la voiture coloniale... forcément un 4x4 français. Pour que nos officiers soient bien véhiculés, le VLR (Véhicule Léger de Reconnaissance) est confortable à souhait. Quatre roues indépendantes, grâce à une suspension astucieuse composée de barres de torsion et d'amortisseurs à friction peuvent lui donner le statut de limousine comparativement à la sautillante petite Jeep. Des dimensions plus généreuses permettent au véhicule français de faire passer la charge utile de 350 à 450 kg. Cent kilos de gagnés, c'est pas mal ! Notons tout de même un diamètre de braquage qui passe à 11,50 mètres contre 10,60 pour l'américain. Mais en tout-terrain, hormis dans les sous-bois, ce n'est pas vraiment gênant ! Le Land Rover par exemple, s'est fait une véritable carrière militaire malgré une maniabilité de submersible. Le VLR Delaye bénéficie de blocages de différentiels avant et arrière, ce qui lui donne un avantage certain pour crapahuter, à condition d'en connaître le maniement mais bidasses ne sont pas forcément au courant de ces subtilités off-road et les fausses manœuvres brisent les dents des gentils engrenages. Et puis, il y a ces blocages de transmission très intempestifs (toujours le différentiel) quand ils se produisent en ligne droite à pleine vitesse (jusqu'à 105 km/h)... Il y a donc des accidents et des rapports qui démontrent que la qualité de fabrication n'est pas celle réclamée par l'armée... Et la Grande Muette condamnera la Delahaye en préférant faire reconstruire sous licence des Jeep Hotchkiss, les fameuses M201. Dommage, parce que le VLR méritait mieux : il fallait juste donner du temps au... temps, selon l'expression présidentielle, pour que les techniciens français puissent corriger les imperfections d'une grande idée encore mal ficelée. En attendant, la Delahaye VLR est devenue très rare : c'est un collector recherché, très efficace, lorsqu'il est soigneusement remonté et réglé par des spécialistes. Demandez à la section du club Delaye pour en être sûr ou à la société Lys-tout-terrain par exemple. ■

La calandre à trois phares est très caractéristique du VLR (Véhicule Léger de Reconnaissance) de Delahaye. A noter la pelle sur l'aile droite !