

Vanlife à 50 km/h : le pari d'un tour du monde en camion militaire de 1957 par FBW Project

🕒 7 mars 2026 👤 La Rédaction 💬 2



Sous le nom de FBW Project, Estelle et Dan voyagent dans un camion aménagé qui roule... à 50 km/h. Dans cet article, ils nous expliquent le choix du véhicule, racontent l'aménagement et présentent les avantages du voyage à vitesse réduite... Texte et photos : FBW Project

Voyager autrement quand la mécanique impose le rythme

Quand on parle de vanlife aujourd'hui, on pense souvent à des fourgons modernes, optimisés, rapides et autonomes.

Nous avons pris exactement la direction opposée.

Notre maison roulante, Woody, est un **FBW AX40 de 1957**, ancien camion radio de l'armée suisse. Il pèse 10 tonnes, le volant est à droite, il n'a pas de direction assistée, aucune électronique, et surtout... une vitesse maximale de 50 km/h.

Et c'est précisément pour cela que nous l'avons choisi.

Un camion qui ne devait jamais faire la guerre

À l'origine, notre AX40 servait de camion radio dans l'armée suisse. Le véhicule est resté dans un état de conservation exceptionnel : moteur d'origine, transmission intacte, aucune transformation ou rénovation mécanique à prévoir.

Nous sommes tombés dessus complètement par hasard en cherchant un véhicule pour notre projet de Tour du monde.

Un collectionneur, installé dans les Alpes françaises, vendait toute sa collection de véhicules



militaires des années 50-60. Ses enfants ne souhaitaient pas la reprendre et lui partait à la retraite. Le prix était dérisoire.

À l'origine, nous pensions acheter un van vintage, plutôt des années 80-90, car nous sommes tous les deux fans de véhicules anciens. Finalement, nous sommes repartis avec un camion militaire de 1957.



À ce moment-là, nous avons appris qu'il n'en restait que huit dans le monde, dont un exposé au musée de la marque en Suisse, une marque qui n'existe d'ailleurs plus depuis longtemps.

Ce choix ne nous a pas semblé rationnel.

Mais il nous avait charmés avec sa "bouille" atypique, et ça nous a semblé parfaitement aligné avec notre projet.

Deux ans de transformation sans toucher au moteur

Acheté avec 50.000 km au compteur, le moteur n'a subi aucune modification. Toute la mécanique d'origine fonctionne encore.

Nous avons simplement transformé entièrement la cabine arrière pour en faire un espace de vie, un petit chalet suisse sur roues, et repeint l'extérieur vert militaire en blanc et jaune, des couleurs plus adaptées à un tour du monde.

Au total, deux années complètes de travail, week-ends et vacances confondus.





Chaque meuble a été fabriqué par nos soins : bois massif, matériaux durables, très peu de plastique. Nous voulions quelque chose de robuste et cohérent avec l'époque du véhicule. Nous ne voulions pas transformer son âme d'old-timer en intérieur moderne en plastique.

L'espace habitable représente environ 10 m².

Nous y avons installé tout ce qu'il faut pour créer notre cocon : plafond en sapin, poêle à bois qui chauffe l'habitacle en quelques minutes, isolation, literie choisie avec soin, douche, cuisine complète et même un petit bar.

En revanche, nous avons volontairement choisi de ne pas installer de climatisation ni de toilettes fixes.

Avec le recul, le seul confort moderne qui pourrait parfois nous manquer serait la climatisation dans certaines zones tropicales, chaudes et humides. Mais nous avons assumé ces choix dès le départ.

La limite du 50 km/h

La vitesse maximale est réellement de 50 km/h.

Concrètement, cela signifie que lorsqu'un GPS annonce 6 heures de route, nous savons qu'il faudra souvent compter le double. Les cartes prennent une autre échelle.

Au départ, nous avons vécu cette lenteur comme une contrainte, surtout que ni l'un ni l'autre ne sommes particulièrement patients de nature. Puis elle est devenue une boussole. Une manière d'apprendre la patience du voyage.

On ne traverse pas un pays en ligne droite. On apprend à s'arrêter, à fractionner, à accepter que certaines distances ne soient tout simplement pas réalistes.



Mais on apprend aussi à apprécier les paysages qui défilent devant nous, comme un spectacle au ralenti. Notre regard sur le monde est différent de celui que nous avons en voiture.

Dix tonnes, six cylindres et zéro électronique

Notre AX40 affiche 10 tonnes sur sa plaque constructeur. Il est équipé d'un moteur diesel six cylindres en ligne développant 110 ch, pour une cylindrée de 8,55 litres. Il dispose d'une transmission 4x4, ce qui nous permet d'aller vraiment partout : en Amazonie, sur des pistes isolées, ou sur les sommets à plus de 5.000 m.

La consommation moyenne est de 25 litres aux 100 km.

Le réservoir principal est de 160 litres, complété par deux jerricans de 20 litres. Nous atteignons environ 800 km d'autonomie.

L'absence totale d'électronique est un avantage majeur. Pas d'ordinateur de bord, pas de capteur défaillant qui immobilise le véhicule. Tout est mécanique, accessible et compréhensible.

En croisant d'autres voyageurs avec des véhicules plus modernes, la question revient souvent : *"Quels problèmes électroniques avez-vous eus, vous ?"* Notre réponse est simple : aucun.

Pour nous qui ne sommes pas mécaniciens à l'origine, cette mécanique simple et robuste a aussi été une école. On apprend sur des pièces simples et bien visibles.

Le revers de la médaille : une direction non assistée qui rend les manœuvres sportives si on est en ville par exemple, notamment pour se garer, et un moteur placé entre les deux sièges qui génère un niveau sonore important. Nous utilisons des casques antibruit avec intercom pour conduire confortablement.



Six ans sans panne... puis la Patagonie

Pendant six ans, dont deux ans et demi de tour du monde, nous n'avons presque rien eu à signaler.

La panne majeure est arrivée en décembre dernier, en pleine Patagonie, cette immense zone sauvage d'Amérique du Sud qui s'étend sur des milliers de kilomètres entre l'Argentine et le Chili.

Elle est survenue dans un village de 1500 habitants, sans garage, sans mécanicien, et sans pièce disponible avant 200 kilomètres à la ronde.

Une pièce interne de la boîte de transmission s'est brisée.

Tout était réparable. Mais rien n'était disponible. Il fallait fabriquer.

C'était la première fois que nous faisons face à un tel problème.

Un ancien du village, ancien ouvrier devenu handicapé des deux mains, a accepté de nous aider. À partir de métal récupéré dans une déchetterie locale, et grâce aux plans techniques envoyés

par la communauté et le musée FBW en Suisse, il a réussi à fabriquer la pièce en trois semaines sur son tour.

Nous sommes restés immobilisés près d'un mois. Durant cette période, nous avons été accueillis comme des membres de la famille. Partage de repas, dîners de fête, moments simples et sincères.

Finalement, cette difficulté liée à l'isolement géographique nous a permis de faire des rencontres incroyables.

Un véhicule qui change radicalement les rencontres

C'est sans doute là que la différence est la plus visible.



Woody attire les regards partout. Enfants, adultes, policiers, mécaniciens. On nous klaxonne, on nous interpelle, on nous photographie sans arrêt sur les routes.

On nous demande ce que c'est, d'où il vient, comment il roule encore.

On nous propose spontanément un terrain privé pour la nuit.

Dès que nous nous arrêtons, il est presque impossible de ne pas être interpellés par une personne curieuse.

Et cela change profondément la manière de voyager.

L'aspect original de notre camion Woody nous permet de rencontrer sans arrêt des personnes et fait que l'on nous propose spontanément de l'aide avant même que nous en demandions.

Cela nous permet de vivre des rencontres incroyables, qui seraient peu envisageables avec un van plus moderne et plus rapide.

Dans certaines situations, notre camion Woody nous a même permis d'intervenir

Comme par exemple **lors de la Transamazonienne, aussi appelée "route de l'impossible"**, en Amazonie brésilienne. Une route de terre et d'argile dangereuse, souvent traversée uniquement par des camions commerciaux. Nous avons dû l'emprunter pour rejoindre l'une des missions humanitaires que nous effectuons pendant nos voyages. Sur cette route où l'entraide est cruciale, nous avons aidé et tracté des camions et des voitures bloqués.

Une autre fois, c'était **lors d'une tempête de neige inattendue, appelée "la tempête de la décennie"**, entre le nord du désert d'Atacama au Chili et le sud de la Bolivie. Nous avons tracté un van enseveli depuis quatre jours. Les rangers locaux n'avaient pas les moyens techniques pour intervenir, et le poids ainsi que la transmission 4x4 du camion ont fait la différence.



Avec un van blanc classique, le voyage serait probablement plus discret, plus pratique et plus rapide, certes. Peut-être plus simple en centre-ville. Mais humainement, il serait vraiment très différent.

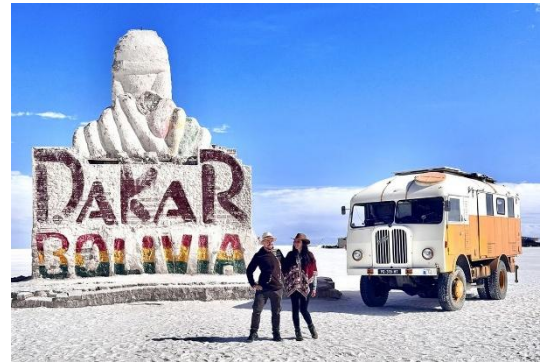
Vulnérabilité ou protection ?

On pourrait penser qu'un véhicule ancien rend plus vulnérable.

Nous ressentons tout l'inverse.

La hauteur de notre camion, sa masse, son allure militaire, même repeint en jaune et blanc, imposent une certaine présence. Dans les zones isolées, cela rassure. En ville, cela impressionne, que ce soit les citoyens ou la police.

Les forces de l'ordre viennent souvent nous voir, non pour contrôler, mais par curiosité. Ils demandent à visiter, ils sont ébahis, ils demandent comment suivre l'aventure, posent des questions et repartent toujours avec le sourire.



Quand l'aventure devient récit

Après deux ans et demi de route, l'accumulation d'expériences est devenue trop dense pour rester uniquement sur les réseaux sociaux.

Pendant six mois, j'ai repris mes carnets de voyage, mes notes, nos souvenirs et nos photos. J'ai écrit depuis l'arrière du camion, que nous soyons à 5.000 mètres d'altitude dans les montagnes, dans les salars, dans des déserts arides ou même sous des tempêtes de neige.

C'est ainsi qu'est né *Le Tour du monde à 50 km/h – Tome 1 : De l'Europe à la fin du monde*. Le livre est d'ailleurs disponible sur notre site web : fbwproject.travel.blog, ainsi que sur [Amazon](https://www.amazon.com).

Un récit d'aventure ancré dans le terrain, qui raconte autant la mécanique, la lenteur et les contraintes que les rencontres humaines et la transformation que provoque le voyage lent.



Woody, à travers ce livre, n'est pas un simple décor. Il en est le protagoniste. J'invite d'ailleurs le lecteur à s'asseoir à l'arrière de Woody et à plonger avec nous dans ce voyage en slow life.

Un choix radical

Aujourd'hui, nous savons que si nous avons choisi un van moderne, notre tour du monde aurait été plus fluide, peut-être. Mais il aurait probablement été moins aventureux et moins humain.

Ce camion impose un rythme lent.

Il crée des interactions en permanence. Il oblige à la coopération. Il rend le voyage beaucoup plus vivant.

Et c'est précisément ce que nous apprécions dans notre aventure aujourd'hui.