

2 CHEVAUX 4x4

Quand Citroën présenta sa Méhari 4 x 4, ce fut un cri unanime : enfin ! Et puis, ce furent les premiers coups de téléphone, les premières lettres : « Je n'ai pas les moyens d'acheter une Méhari 4 x 4 mais j'ai une 2 CV, une fourgonnette 3 CV, une vieille Méhari, puis-je la transformer en 4 x 4 ? »

par Michel Guégan

il suffit de placer le pont...

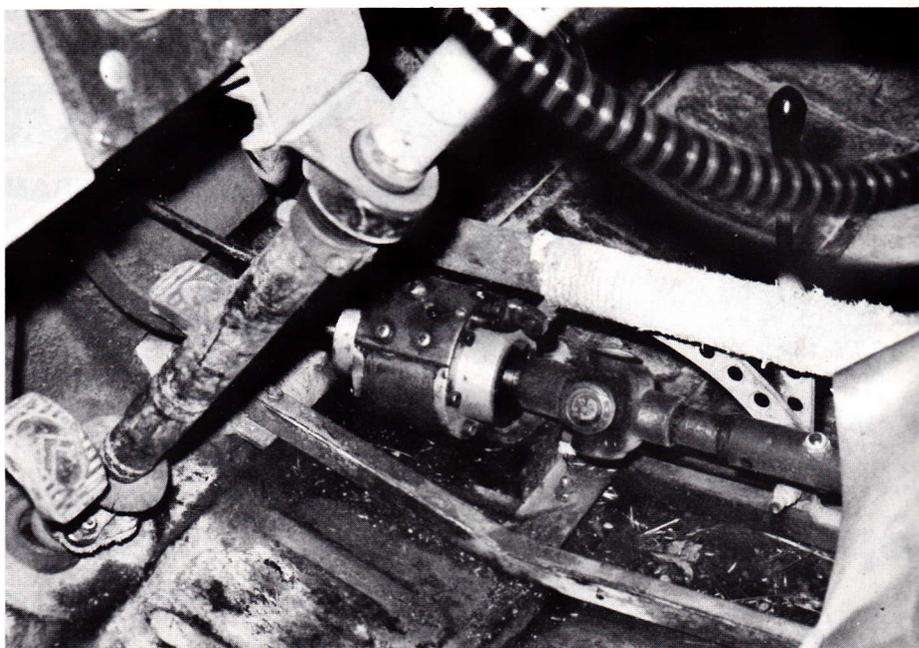
Apriori, non, répondait-on, car la Méhari sera vendue telle quelle et il n'est pas prévu, pour l'instant, de commercialiser un kit complet de transformation pour les autres modèles de la gamme 2 et 3 CV. En admettant même cette éventualité, elle coûterait tellement cher que le jeu n'en vaudrait pas la chandelle. Tout espoir n'est donc plus permis ? Peut-être pas car nous avons rencontré Yves Poirier, un réparateur en carrosserie qui vit à Essoye, près de Troyes. Ce jour-là, à Coulonges, il était justement au volant d'un petit véhicule de plein air à quatre roues motrices. Le bruit du moteur ne laissait planer aucun doute...

Presque par hasard

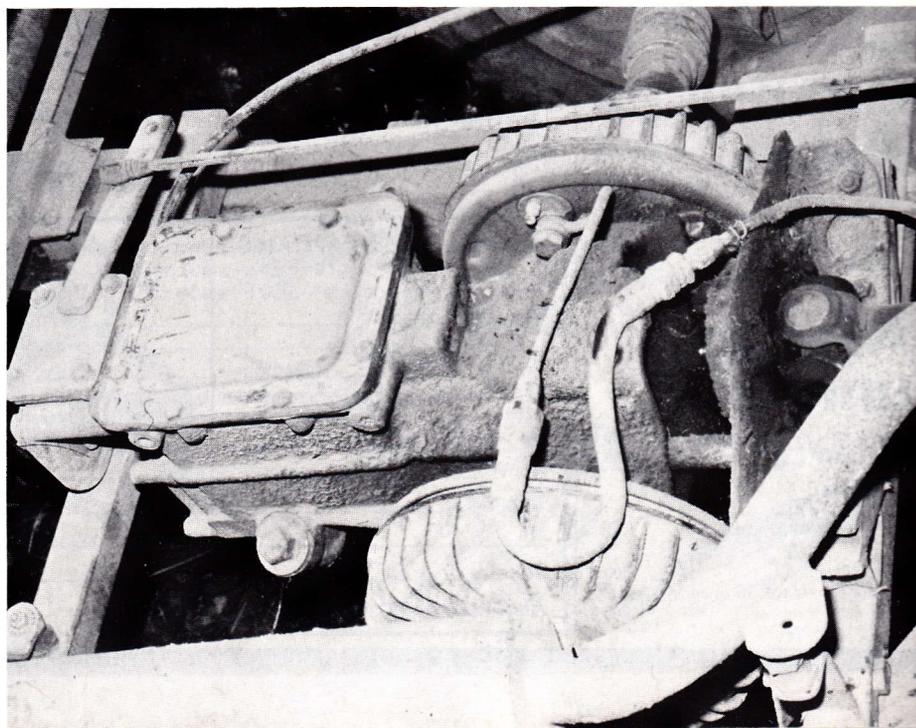
Ce jour de 1973, Yves Poirier écoute la radio. Le commentateur annonce que désormais la vitesse est dépassée, qu'il ne faut plus arler performances, que la civilisation de l'automobile s'effondre, etc. Très marqué par ce phénomène, le carrossier d'Essoye se dit que, s'il veut prendre

bon sens. Il rallonge donc cet arbre, puis fixe un autre arbre de Peugeot. A l'arrière, il place une boîte de 3 CV dans laquelle il ne laisse que deux pignons réducteurs avec le même couple qu'à l'avant, c'est-à-dire un 8 x 33, le plus adapté à cet usage 4 x 4 (c'est le couple de la 2 CV 4). Il faut, bien entendu, remettre à l'arrière des bras avant. Au début, l'arbre de transmission, qui passe au-dessus de la plate-forme, tournait en permanence ce qui engendrait un certain nombre de vibrations et une perte d'énergie. Yves Poirier réalise alors un relais de crabots qui débraille et embraille à volonté la transmission. Son maniement est ultra-simple et on passe, alternativement, de 4 x 2 en 4 x 4 sans problèmes.

Pour supporter les nouvelles contraintes imposées par des séances intensives de tout-terrain, le châssis plate-forme a été renforcé par un bâti tubulaire. La carrosserie, très rudimentaire, est constituée de feuilles de contre-plaqué. Ce n'est pas très



En haut - Le relais crabots et l'échappement qui passe au-dessus.
Photo du bas - La boîte pont AV transformée en pont AR.



encore quelque plaisir en automobile, il lui faudrait une voiture de plein air. Il désosse donc une 2 CV pour en faire une simili Méhari, mais les brouillards de l'Aube ne sont pas faciles et Yves Poirier s'enlise, peine dans les montées. Il décide donc de modifier sa boîte pour raccourcir les rapports. En mettant son nez dans la boîte, il s'aperçoit qu'il est très facile de tirer une prise de force pour faire un 4 x 4 car l'un des arbres est tout à fait dans le