



LA REVUE DES MEHARISTES

MEHARI : TOUJOURS D'ACTUALITE

Parcourant les magazines automobiles, j'ai remarqué, ces derniers mois, bon nombre d'articles consacrés à la Méhari ou à des véhicules basés sur le même concept. Que les Méharistes malchanceux, ceux qui n'ont pas eu l'occasion de prendre connaissance de ces articles, se rassurent : pour l'essentiel, ce bulletin est consacré, aux "Echos de la Presse".

Figure également dans ce numéro, en bonne place, un Méhariste "modèle" à qui tous nos abonnés devront beaucoup. En effet, M. Dominique DEFERT, de Valognes (50), propose la création d'une rubrique régulière ouverte à chacun d'entre vous. Dans cette rubrique, "votre" rubrique, vous pourrez raconter vos propres expériences et de livrer vos "trucs".

Ce bulletin N°8 fait donc l'ouverture de cette rubrique laissée à vos soins : "HISTOIRES DE MEHARI" sera animée - sans doute l'avez-vous déjà deviné - par M. Defert. Une fois que vous l'aurez lue, je suis persuadé qu'à votre tour vous allez prendre l'initiative de nous conter vos aventures ou mésaventures (est-ce possible ?...) de Méhariste convaincu. J'attends votre "copie" pour notre prochain bulletin.

Avant de vous dire "A bientôt", qu'il me soit permis de vous présenter mes excuses pour le retard avec lequel ce bulletin vous parviendra. Je suis sûr, cependant, que vous m'accorderez quelques "circonstances atténuantes". A commencer par une copieuse chirurgie du genou, convalescence à l'appui, la reprise universitaire ensuite, sans parler du cumul de mes fonctions de Directeur-Rédacteur en Chef-Maquetiste pour vous servir.

Jean-Marie TRONCHAUD
Président du M.C.D.F.

M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

HISTOIRE DE ... MÉHARI

Je possède une MÉHARI beige Hoggar achetée neuve en 1979 équipée du hard-top ENAC. Celle-ci est utilisée principalement pour les petits déplacements et les loisirs elle n'a que 75000 km et 15 ans... Cette voiture est bichonnée comme il se doit : entretien régulier et dort au garage. Sa carrosserie en A.B.S. n'est pas fragile aux chocs mais comme cela a déjà été dit elle n'aime pas le soleil, un entretien régulier avec un polish aux silicones évite un vieillissement prématuré, conserve le brillant et l'imperméabilité. A propos de l'A.B.S. sa réparation avec le Méthyl-Ethyl-Cétone (M.E.C) est relativement aisée ; avec des copeaux d'A.B.S. plongés dans du M.E.C. il suffit de préparer une solution plus ou moins épaisse. J'ai trouvé le M.E.C. chez un réparateur de bateaux pneumatiques en Néophrène. Le support de la carrosserie je veux parler des châssis cadre AV. et AR (appellation Citroën) n'apprécie guère l'humidité : oxydation importante au niveau des roues AR. Le problème a été résolu de manière radicale : galvanisation du dit châssis-cadre ! La mécanique n'appelle aucun commentaire particulier, essence et niveau d'huile correct ça roule ! (les petits parcours m'imposent un changement fréquent des bougies et de l'échappement). A propos de l'échappement celui-ci a été arrangé façon 2CV modifié c'est à dire dernier tube tout à l'AR afin d'éviter le noircissement de la jante par des brulés dans le montage d'origine ; inconvénient : légère diminution de la garde au sol. Sur le plan électrique j'ai ajouté un fil de masse pour les feux AR venant directement de la batterie en suivant le faisceau d'origine : plus de mauvaise masse (d'origine elle est reprise sur le châssis-cadre bien exposées aux projections de la route...) Echange également de la centrale climatisant par un modèle type camion, celle d'origine 84W s'avérant défaillante avec l'utilisation d'une remorque. Le contrôle technique qu'elle a dû subir a révélé un défaut de freinage AR : grippage des cylindres de frein, du classique pour ce genre de voiture, et c'est tout. Je suis à la disposition des membres du Club pour leur apporter toute mon expérience de Méhariste et répondre à leurs interrogations à travers notre bulletin dans la mesure de mes connaissances ; par ailleurs, je détiens une importante documentation technique Citroën sur la Méhari bien sûr qui peut rendre beaucoup de services, ainsi que les microfiches des pièces détachées. Pour conclure l'été je roule en Méhari Azur (mod. 87) et l'hiver je restaure ma Méhari 4x4 ! (mod. 82). Vive la MÉHARI !!! Bien amicalement Dominique DEFERT

P.S. Ci-dessous une documentation de la remplaçante de la Méhari ? Chacun appréciera.

Eolez vous la Vie
GPM AUTOMOBILE S.A.

8 2 M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

FACE-A-FACE

La Méhari ressuscite

Conflit de generations



Citroën Méhari
Voiture mythique
64 000 F
29 ch (3 CV)
101 km/h

Mega Club
Voiture loisir
78 300 F
75 ch (6 CV)
143 km/h

- + Spécificité
- + Facilité d'entretien
- + Aptitudes "plage"
- Aptitudes "route"
- Etanchéité capote

Incroyable mais vrai, la célèbre Citroën Méhari réapparaît Face aux rares productions modernes de voitures de plage comme la Mega Club, son concept est-il aujourd'hui dépassé ? Pas si sûr... Direction la mer pour en juger. Un match plein air des années 70 contre les années 90.

- + Matériaux
- + Conception
- + Qualités routières
- Démontage des portes
- Adhérence "hors piste"

Au Rarcher!

Rire jaune...
Pour ce type de véhicule, il est important de bien déterminer ses besoins dès le départ. On cherche soit une voiture strictement pour la plage, qui restera à l'année en résidence secondaire, soit un véhicule de plein air dont on aura également besoin tout de suite que dans ce dernier cas, la Mega s'impose. D'ailleurs, objectivement, la Club possède beaucoup plus d'atouts : sa sécurité passive est incomparable (arcade, appuie-tête, ceintures 3 points, etc.), elle tient beaucoup mieux la route (même mieux qu'une Citroën AX, dont elle utilise la mécanique et les trains roulants), et freine mieux. Si les nostalgiques de la Méhari se moquent de ces considérations, tant pis pour eux ! Et qu'ils observent tout de même de plus près la conception et les différentes combinaisons de décapotage de la Mega... Car elle a plus d'un tour dans son sac, on peut découvrir soit la partie avant (deux petits toits amovibles), soit la partie arrière (un grand panneau, cette fois-ci), soit bien sûr les deux. Les bâches latérales s'enlèvent même plus facilement que celles de la Méhari. Par contre, pour profiter au maximum du plein air, il faut s'attacher aux portes. Là, c'est plus compliqué qu'avec la Méhari puisqu'il faut sortir la clé de 19, et les portes sont beaucoup plus lourdes ! Le type même d'opération que l'on ne renouvelera pas tous les jours... Mais si les incondionnés de la Méhari soutiennent encore ce sera de courte durée. Car une fois déshabillée totalement, la Mega offre une meilleure accessibilité aux places arrière.

FACE-A-FACE : CITROËN MÉHARI/MEGA CLUB

Pour le nettoyage intérieur, elle ne craint pas le Rarcher! La position de conduite et la disposition des commandes "hors normes" font partie de son agencement de conduite.

Le dessin de la planche de bord est emprunté à l'AX mais les matériaux sont "maison". Les éléments de sellerie collés sont gage d'étanchéité.

MEHARI	MEGA CLUB
PREMIERES PNEUMATIQUES	125 R 13
DIMENSIONS	Longueur 3,52 m Largeur 1,53 m
COFFRE	210 dm ³
PONDS	570 kg
RESERVOIR	25 l

PERFORMANCES	MEHARI	MEGA CLUB
Vitesse max	101 km/h	143 km/h
0 à 100 km/h	16,5 s	11,5 s
Consommation route	7,50 l/100 km	7,40 l/100 km
Consommation ville	8,50 l/100 km	8,20 l/100 km

Où les trouver ?

- Mega Club : Actuellement, environ 80 distributeurs représentent la marque à travers la France. Se renseigner auprès du constructeur : Axam-Mega Automobiles, 58 route de Pugnny, BP 112, 73 101 Aix-les-Bains Cedex. Tél. : (16) 79 61 42 45. Les autres versions : Mega Ranch (2 places) 1.1, 1.4 ou Diesel : de 73 000 à 77 000 F. Mega Club (4 places) 1.1 ou Diesel : de 74 300 à 78 300 F. Version 4x4 à venir.
- Citroën Méhari : Elle est distribuée par le Méhari Club Cassis : 24 Avenue de la Gare, 13 260 Cassis. Tél. : (16) 42 01 07 68. Les autres versions : Il n'existe qu'une Méhari (pas de version 4x4 disponible), mais le Club de Cassis développe une multitude d'aménagements et de finitions spécifiques. Prix "à la carte".

Outre les différentes possibilités à découvrir, la Mega Club surpasse par ses superbes qualités routières. Assurément, c'est une voiture moderne sur tous les plans.

Après le pare-brise baigné, on roule en "baignoire". Seule la Méhari permet de rouler totalement à l'air libre. Son concept est loin d'être dépassé.

L'heure du choix apporte un grand dilemme. Car n'oublions pas qu'il s'agit de vacances, et donc que le paramètre "plaisir" est primordial. Si l'on n'écoute que son cœur, la Méhari l'emporte haut la main. Elle est inégalable sur bien des points. Cependant, grâce à sa plus grande polyvalence, la Mega Club représente un choix plus raisonnable, tout en offrant un aspect ludique tout aussi appréciable.

MEHARI CLUB DE FRANCE

De création récente, le M.C.D.F. alias Méhari Club de France, regroupe les amateurs et propriétaires de cette originale petite Citroën, née en plein mai 1968...

Texte François Allain, photos Daniel Denis

La Méhari, tout le monde connaît. Depuis plus de 25 ans, c'est le véhicule utilitaire et de loisirs français le plus célèbre. Souvent copiée, jamais égalée, cette voiture pour le moins originale (normal, c'est une Citroën, diront certains...) a été produite à plus de 140 000 exemplaires, un record du genre ! Cela explique bien la création d'un club pour les fans du modèle.

Elaborée sur la base de la Dyane 6, elle-même dérivée de la 2 CV Citroën, la Méhari aura servi pendant plus de vingt ans de véhicule utilitaire, de loisirs, et même de véhicule militaire dans l'armée française... Avec des dimensions réduites (3,52 m sur 1,53 m pour un empattement de 2,37 m), un poids de 550 kg, un moteur bi-cylindres à plat refroidi

par air et une puissance de 28 cv DIN (3 CV fiscaux) qui la fait grimper à 100 km/h, elle ne pouvait que rencontrer le succès et devenir aujourd'hui une voiture recherchée pour sa polyvalence et son originalité. On la rencontre principalement en bord de mer, où de nombreux surfers et véliplanchistes en ont fait leur véhicule favori. Mais on en trouve également un peu partout, dans les villes et dans les campagnes, où certains ont compris que l'on pouvait s'offrir le plein air à moindres frais. D'autres s'en servent jusque dans les rallyes africains de 2 CV, où elle fait merveille. Car il faut bien comprendre qu'elle reste et restera sans doute un cas particulier dans l'histoire de l'automobile française, et les adhérents du club le savent bien. Ni club de



Les Méhari se suivent... et ne se ressemblent pas, contrairement aux apparences ! Le club en compte de tous les types et de toutes les années.

voiture de collection, ni club de 4x4, il s'agit plutôt d'un club d'amoureux plus attachés à leur engin qu'à une étiquette de classification, sans

grande importance d'ailleurs. Le Méhari Club de France a été créé en juillet 1992, il y a tout juste deux ans, par trois passionnés, qui ont en plus l'avantage d'être frères : Jean-Marie Tronchaud est président, Jean-Claude Tronchaud, trésorier et Régis Tronchaud, secrétaire. Le club, d'envergure nationale, regroupe une centaine de méharistes. La cotisation annuelle est de 100 francs, plus 50 francs de droit d'entrée la première année. Plusieurs sorties sont organisées par an, où la bonne humeur est de rigueur. Mais peut-on engendrer la mélancolie avec une voiture aussi originale ? Les possesseurs de Méhari aux couleurs particulièrement seventies (comme le orange Kirghize, par exemple) le savent bien. Un bulletin de liaison nommé *La revue des Mé-*

Deuxième en partant de la gauche, Jean-Marie Tronchaud, président du club qui a été créé en 92.



Les sorties du club se déroulent dans une ambiance particulièrement conviviale.

haristes paraît chaque trimestre pour informer tous les cotisants de l'évolution de leur association, des prochaines activités. Il contient également un courrier des lecteurs et quelques conseils techniques qui viennent utilement compléter la rubrique petites annonces. Car se pose désormais un problème : la Méhari, dont Citroën a arrêté la fabrication en 1987, est relativement fragile si on n'en prend pas soin un minimum. La carrosserie plastique supporte mal les chocs et les pièces de carrosserie sont assez chères. Quant aux cas-

cas, il ne faut pas trop compter dessus : les Mé-

hari s'y font plutôt rares, et celles qu'on y trouve n'offrent que rarement des pièces récupérables. Une solution intelligente, toutefois : les ventes des Domaines, où les anciennes Méhari de l'armée de terre et de la gendarmerie sont vendues au plus offrant. On peut y acheter, encore pour l'instant, quelques Méhari bonnes pour la réforme mais pas forcément pour la casse (Domaines, 17 rue Scribe, 75436 Paris cedex 09, Tél : 1/44.94.78.78). Quelques spécialistes se sont également penchés sur le sort de cette « curiosité » de la production automobile française des années 70, et proposent de nombreuses pièces détachées ainsi que des Méhari reconditionnées. Côté châssis et moteur,

contrairement aux chasseurs et pêcheurs, sensibles au seul aspect utilitaire de l'engin, les méharistes sont vraiment amoureux de leurs voitures, qu'ils utilisent pour des randonnées tous chemins.



les éléments de Dyane 6 (que l'on retrouve communément sur d'autres Citroën du même acabit), sont disponibles chez tout bon fournisseur, casseur, et même chez le constructeur ! Il y a donc peu de soucis de pièces mécaniques pour les amateurs de ce modèle par rapport à bien d'autres voitures contemporaines... Alors si l'envie vous prend de rejoindre une bande de joyeux lurons qui rou-

Aujourd'hui, les Méhari deviennent des voitures de collection, mais vu leurs conditions habituelles d'utilisation, elles sont rarement restaurées.

lent « original », n'hésitez pas à contacter le Méhari Club de France, qui vous fournira tous les renseignements et adresses utiles. Méhari Club de France, 56 rue Voltaire, 92240 Malakoff (Tél : 1/47.35.58.00).



ECHOS DE LA PRESSE - 7 - 8.11



ECHOS DE LA PRESSE - 6 -

MEHARI CLUB DE FRANCE

BLOC-NOTES

"CITROEN REVUE"



Vous êtes certainement nombreux à avoir eu la surprise de recevoir gratuitement courant Octobre le premier exemplaire du dernier né de l'édition : "CITROEN REVUE". Ce nouveau magazine, de fort belle qualité (impression, maquette) entend se consacrer à Citroën et à ses modèles d'hier, d'aujourd'hui et même... de demain. Diffusé par abonnement et en vente au numéro chez tous les marchands de journaux, son prix est de 28,00 F.

L'Editeur nous a confié qu'il sollicitait vivement vos critiques autant que vos suggestions afin de mettre cette nouvelle revue au diapason de vos attentes.

Dans la mesure où vous entendez faire part de vos appréciations, adressez vous à : "RETROVISEUR" B.P. 67 77301 - FONTAINEBLEAU CEDEX Tél. (1) 60 72 20 22 - Fax : (1) 60 72 22 37



MEHARI CLUB NEDERLAND



Nos amis Hollandais, qui plus est Méharistes, éditent un bulletin d'information intitulé "LE MEHARISTE" (en français dans le texte, s'il vous plaît !).

Très intéressant, semble-t-il. Car, titre mis à part, la langue batave est quasiment impossible à déchiffrer, du moins pour le profane que je suis... J'envie cependant les auteurs-animateurs de ce Bulletin de liaison pour la diversité et pour tous les articles techniques qu'il contient et qui portent la signature de "collaborateurs" occasionnels que sont les membres "actifs" du MEHARI CLUB NEDERLAND.

Si vous souhaitez entrer en contact avec cette Association qui groupe des fidèles de la Méhari (l'anglais doit faciliter les choses...), voici les coordonnées du MCN : Alblasserschans 15 NL - 3432 CA NIEUWEGEIN (Hollande)

Le Mehariste



MEHARI CLUB DE FRANCE

BLOC-NOTES (suite)

EUROTEST

CONTROLE TECHNIQUE : - 10%



Le Centre de contrôle technique EUROTEST de Grigny (91) consent à tous les membres du MEHARI CLUB DE FRANCE une remise de 10% sur leurs tarifs qui sont déjà très intéressants. A savoir : 279,00 F TTC pour le contrôle obligatoire, et 50,00 F TTC pour une contre-visite.

Le Directeur de ce Centre nous informe qu'il a conscience des problèmes auxquels les Méharistes sont confrontés lorsqu'ils doivent faire passer leur(s) véhicule(s) au contrôle technique. Il est donc prêt à les recevoir et à leur réserver le meilleur accueil. Pour tout contact :

EUROTEST : 52, Route Nationale 7 - 91350 - GRIGNY - Tél. : 69 43 15 00

MUSEE AUTOMOBILE A LA DEFENSE



Vous connaissez certainement l'existence de ce nouveau Musée de l'Automobile qui se trouve au pied de la Grande Arche de La Défense (92). Mais l'idée vous est-elle déjà venue d'aller le visiter ?

Sachez que ce Musée rassemble dans des décors d'époque plus de 110 pièces de collection qui vous font revivre la naissance, voici un siècle, et l'évolution aussi prodigieuse que captivante de ce moyen de communication si décrié et pourtant si apprécié.

Le Musée est ouvert tous les jours et toute l'année, de 12,00 à 19,00 heures, le prix du billet d'entrée étant de 35,00 F.

Pour s'y rendre, vous avez tout loisir de prendre :

- votre voiture (Sortie N°4 du Boulevard Circulaire de La Défense),
- le métro (Ligne N°1, Station La Grande Arche-La Défense, Sortie H "Le Parvis"),
- ou enfin le train (SNCF ou RER, Station La Défense).

Pour tout savoir :

MUSEE AUTOMOBILE PARIS - LA DEFENSE
12, Place du Dôme - 92908 - PARIS LA DEFENSE CEDEX 95 -
Tél. : (1) 46 92 46 00.

PETITES ANNONCES

PIECES DETACHEES

* Recherche "Bassine" (coque en ABS) 4 places en bon état et de prix raisonnable. Faire offres à : M. Baillieu : Tél. 23 75 03 85 (Aisne).

VENTE

* Méhari Mars 82 - 2 places - 70 000 km - Pot d'échappement, allumage et 4 pneus neufs. Capote bon état mais carrosserie à revoir. Prix : 16 000 F. Tél. : (1) 47 24 33 90 (Paris).

