



LA REVUE DES MEHARISTES

MEHARISTES, TOUS ENSEMBLE EN 95

En ce début d'année, permettez moi de vous présenter mes vœux les plus sincères pour 1995. Que vous souhaiter - que nous souhaiter - de mieux que de fructueux échanges entre Méharistes ? Qu'espérer de mieux aussi que vos collaborations rédactionnelles plus nombreuses dans des rubriques que vous gérez selon votre humeur ou vos connaissances ? Ainsi, plus intéressant et plus utile, notre bulletin s'affirmera-t-il comme la revue des Méharistes faite PAR les Méharistes, POUR les Méharistes.

Afin de bien commencer l'année nouvelle, je vous suggère de vous déguiser en "Père Noël" et d'offrir à trois Méharistes de votre entourage les calendriers du Club joints à ce bulletin. Sorte d'"Almanach du Méhariste", en plus des indications habituelles d'un calendrier, il donne la clé des renseignements utiles sur le MCDF. L'heureux bénéficiaire aura tout loisir non seulement d'avoir en permanence sous les yeux la reproduction de sa voiture fétiche, mais il pourra aussi s'informer sur les avantages du MEHARI CLUB DE FRANCE et, éventuellement, rejoindre notre grande famille.

Janvier est aussi le mois du renouvellement de votre adhésion. En tant qu'ancien membre, vous ne devez acquitter - à moins que cela ne soit déjà fait - que la cotisation annuelle de 100 Francs pour 1995. Un formulaire est entièrement consacré à cette formalité dans ce bulletin. Cependant, nous vous conseillons de nous retourner votre adhésion dans les meilleurs délais si vous ne voulez pas interrompre l'envoi de votre revue, toute rupture entraînant la perte de votre statut d'ancien membre.

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

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

MEHARI CLUB DE FRANCE

BLOC-NOTES

MEHARISTE ANGLAIS RECHERCHE DOC...



MEHARI REGISTER
c/o David RICHARD : 45 Orchard Way - DORKING - Surrey RH4 2JJ (England)

Le Méhari Club de France ne possédant pas ce genre de documentation, nous sommes également intéressés par vos informations sur cet aspect mal connu de la Méhari. Nous vous serions donc reconnaissants de nous adresser le double de votre courrier. Avec nos remerciements anticipés...

... ET MUSEE PORTUGAIS : PIECES 4x4

A l'initiative des propriétaires portugais d'automobiles de collection Citroën a été créée l'Association "CITROEN CLASSICO" dont le siège se trouve à Serpa, au sud du Portugal. Les activités sont extrêmement diverses : Musée, bibliothèque technique et historique, exposition de miniatures, magasin de pièces détachées (vente et échange), bar, restaurant et même... hôtel ! Actuellement, "CITROEN CLASSICO" recherche une boîte de vitesses et un pont arrière pour une Méhari 4x4.

Si vous possédez ces ensembles ou si vous connaissez le moyen de se les procurer, mettez-vous en rapport avec M. Rogerio SOARES à l'adresse suivante : "CITROEN, CLASSICO" : Apartado 4428 - 1509 LISBOA CODEX

RETROVISEUR : "A BORD D'UNE MEHARI"

Dans le précédent numéro du MCDF, nous vous avons présenté de nombreux articles de presse publiés en 1994 sur la Méhari. Réjouissez-vous : le magazine "RETROVISEUR" attaque fort l'année 95 en consacrant sa rubrique "A bord d'une..." à... la Citroën Méhari ! L'édition de Janvier 95 publie un copieux article (6 pages) sur un modèle 71 orange Kirghize. Le cadre dans lequel ont été prises les nombreuses illustrations a été judicieusement choisi : ce n'est rien d'autre que la Mer de Sable d'Ermenoville... L'essai, signé François ALAIN, est très intéressant, et les photos sont de Daniel DENIS.

GUIDE DU COLLECTIONNEUR 95

Comme chaque année, le "GUIDE DU COLLECTIONNEUR" est disponible en librairie. Cet almanach auto-moto regroupe des centaines d'adresses utiles, de précieux conseils et des renseignements pratiques, sans oublier les coordonnées de tous les Clubs. 450 pages. Editions "La Vie de l'Auto" : BP 88 - 77303 Fontainebleau Cédex - Tél. (1) 60 71 55 55.

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

HISTOIRE DE... MEHARI

Dans le précédent bulletin, nous vous informions de l'ouverture d'une nouvelle rubrique. En effet, grâce à l'initiative de M. Dominique DEFERT, "Histoire de... Méhari" est née qui nous permet, chaque trimestre, de faire la découverte d'un Méhariste du MCDF et de partager sa passion pour cette drôle de voiture.

Voici tout juste un an, M. Gianfranco DODARO devenait le premier membre italien du MCDF. Aujourd'hui, nous lui cérons la plume en espérant qu'il ne nous tiendra pas rigueur des éventuelles libertés prises avec son texte adressé dans la langue de Dante...

Est-il besoin de rappeler que cette rubrique est ouverte à tous. Alors, pourquoi ne pas en profiter ?



Rapallo (Italie) - J'ai fait l'acquisition de ma Méhari, modèle 72, en novembre 1989. Elle avait eu trois propriétaires avant moi. Etant libre à la vente, cela me la fit préférer à une japonaise 4x4. Sa couleur était fanée et elle était équipée de pneus "route". Aux grands maux les grands remèdes : je me suis attaqué à une peinture complète, lui redonnant sa teinte orange d'origine, et je l'ai montée en pneus généreusement sculptés, mieux adaptés à l'utilisation hors goudron.

C'est une version 4 places, bien trop à mon goût... C'est pourquoi j'ai opté pour le style pick-up et enlevé le dossier du siège arrière que je laisse toujours horizontal pour avoir un plan de charge pour les bagages, le vélo et la capote.

Ensuite, j'ai modifié l'armature de la capote pour pouvoir rouler pare-brise rabattu et sans assembler les tubes mais en déplaçant les deux montants latéraux (cf la photo) qu'on relie au pare-brise. Pour les mettre à la hauteur de, disons, l'arceau, je les ai transformés en tubes emboîtables l'un dans l'autre comme les piquets d'une tente de camping. Naturellement, j'ai conservé intact un second châssis d'origine.

Je me sers de ma Méhari été comme hiver et décapotée au moins six mois par an (Ndrl : M. Dodaro habite Rapallo...). Je l'ai équipée d'un échappement latéral et de barres pare-chocs. Grâce à ces dernières, je me suis rendu compte qu'il m'était possible de finir "à la main" les manoeuvres de parking !.. Je participe à de nombreuses réunions, non seulement de la marque mais également avec d'autres voitures, et à des épreuves de régularité. Aux côtés de Jaguar XK 120, MG B, etc, la Méhari ne fait pas le poids... si bien que je ne peux exposer aucune coupe chez moi.

Rapallo est plutôt humide (c'est sur le bord de mer), mais le seul défaut que j'ai constaté est la défaillance de l'arrêt de l'essuie-glace qui continue de fonctionner tout seul. Il doit avoir sa propre existence... La voiture consomme un peu d'huile et demande de fréquents changements de bougies. Elle cumule toutefois quelque 120 000 km et s'efforce de prouver qu'elle peut encore en faire beaucoup plus. Ainsi, dans le passé, j'ai traversé le Sahara avec une VW Coccinelle, sillonnant l'Afrique pendant un an. J'attends l'occasion de repartir à l'aventure avec ma Méhari. Pourquoi pas ? La Coccinelle était pratiquement dans le même état...

Cordiales salutations à TOUS LES MEHARISTES.

Gianfranco DODARO

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

MEHARI CLUB DE FRANCE

TECHNITRUCS

Avant-propos



En me référant au dernier sondage du MCDF, la rubrique la plus appréciée des lecteurs de notre bulletin réservé aux Méharistes est, à n'en pas douter, celle des "TECHNITRUCS". Cependant, les collaborateurs-rédacteurs sont... rares.

Aussi, indépendamment d'un vibrant "appel au peuple", il me semble utile de remettre le principe dans toutes les mémoires. Cette rubrique "TECHNITRUCS" a pour but de faire connaître aux membres du MCDF les solutions et les bonnes adresses que vous avez découvertes lorsque vous vous êtes chargés de la restauration ou de la maintenance de votre Méhari. Cela peut prendre la forme d'un mini-dossier axé sur un thème précis ou, tout aussi bien, d'un texte rédigé de façon concise autour d'une astuce d'apparence anodine mais combien futée.

Je demeure persuadé que vous avez tous, en tant que Méharistes, une petite expérience à faire partager et, comme en ce début d'année il est d'usage de prendre de bonnes résolutions, prenez la plume et faites-nous part de vos propres expériences. "TECHNITRUCS" est largement ouverte, dès notre prochain bulletin, à toute contribution d'intérêt général ou spécifique.

M. Thierry DUVAL, pour sa part, a déjà réalisé trois volets sur la restauration des carrosseries en ABS. Il s'attaque maintenant à la plate-forme - ou plutôt à la corrosion de la plate-forme.

Je ne vous en dis pas plus, préférant vous laisser découvrir son excellent travail. Puisse-t-il servir d'exemple !... J.-M. T.



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

TECHNITRUCS



PLATE-FORME=>PAS LA FORME

La corrosion attaque les plates-formes de Mehari; Tout comme celle des 2CV et autres dérivées.

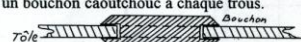
Mais plus encore pour la Mehari car sa plate-forme est celle d'une Dyane dont l'extrémité arrière des longerons a été coupé à 222,5 mm !

Ainsi la coupe laisse béant un trou de section carré et ce de chaque côté. Le plan montre où l'eau peu rentrer. A l'intérieur de la plate-forme deux longerons de renfort sont soudés par point et forment un X. C'est aux raccordements des tôles que la corrosion se forme.

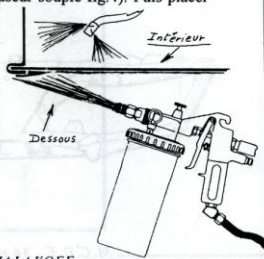
Le remplacement par des plates-formes neuves est possible: elles sont toujours disponibles dans le réseau CITROËN sous la référence 75 519 116 (sans frein à disque) ou 55 06 475 (avec frein à disque). De plus elles sont actuellement protégées contre la corrosion. Il est possible de traiter d'anciennes plates-formes qui ne le sont pas. Mais avant assurez-vous que la rouille ne l'a pas "rongée" (souvent signalé au contrôle technique). L'injection de produit pénétrant ne s'effectue que sur une plate-forme saine. (exempt de corrosion perforante).

Munissez-vous d'un pistolet applicateur pour revêtement anti-corrosion (appeler aussi pistolet de projection) mais avec la possibilité d'adapter un diffuseur souple, recommandé pour les passages de roues et surtout les corps creux.

Un très bon compresseur est nécessaire avec une pression de 6 à 7 bars et d'un assez grand débit ≈ 200 l/min (ex: moteur de compresseur de 2cv). A l'aide d'une perceuse, perforez le dessus de la plate-forme aux endroits repérés sur le plan. Un foret à tôle ou à lamer de $\varnothing 14$ minimum conviendra le mieux. Pulvériser dans chaque cavité une quantité suffisante de pénétrant (utilisation du diffuseur souple fig.4). Puis placer un bouchon caoutchouc à chaque trou.



Retourner la plate-forme et pulvériser le côté exposé à la route avec un produit d'étanchéité type "BLACKSON" ou autre. Avec le pistolet muni de sa buse de projection insister sur le recouvrement des tôles du bord de la plate-forme



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

ADRESSES:

- PISTOLETS & PRODUITS

MECAFER: (Distribution grande surface ex: CASTORAMA)
3, Rue Jean Perrin 37 174 Chambray-les-Tours cedex.

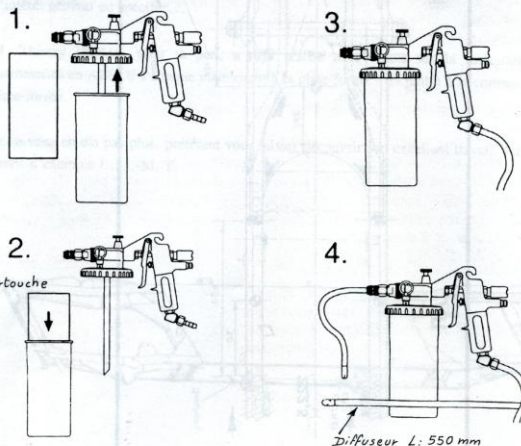


DINITROL: Distributeur exclusif pour la France BONNOT S.A.
BP 24 Rue Poincaré 88 290 Saulxures sur Moselotte: tél: 29.24.62.71.

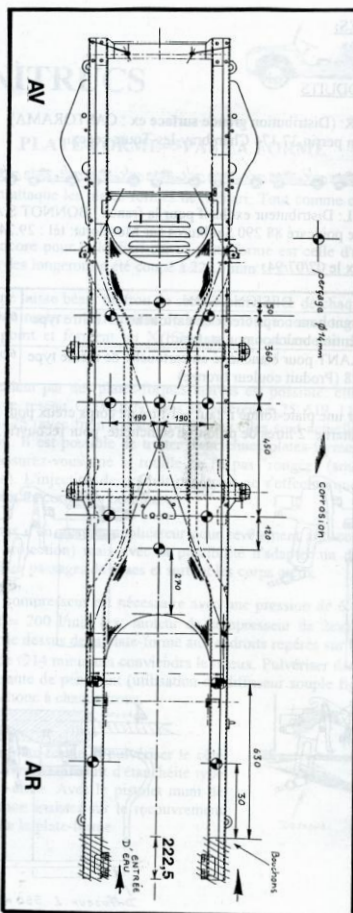
Exemple de prix le 07/07/94:

REF	DESIGNATION	PRIX
328	Dinitrol pénétrant pour corps creux en cartouche de 1 litre type Blackson (Attention bouchon non standard).	67,80 Fr TTC
329	Dinitrol SEALANT pour étanchéité en cartouche de même type que la REF 328 (Produit couleur bronze)	69,62 Fr TTC

Pour info: Pour une plate-forme il faut ≈ 1 litre de corps creux pour la pulvérisation interne. 2 litres de produit d'étanchéité, pour recouvrir la surface du dessous.



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

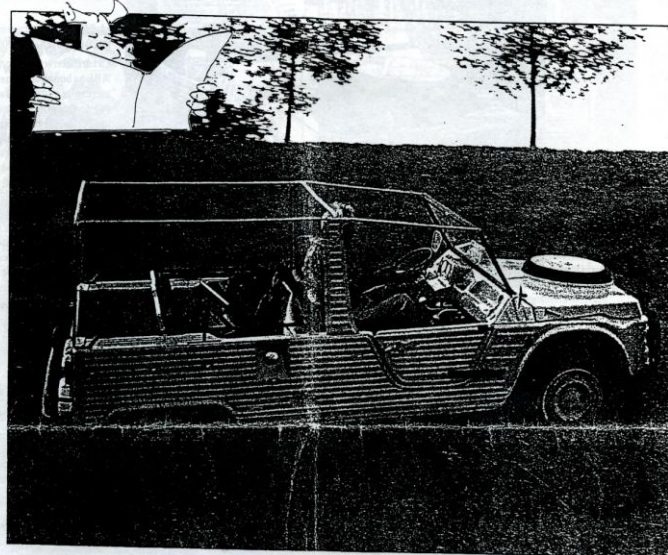


M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

ECHO DE LA PRESSE

VEICOLI STORICI / CITROËN MEHARI 4x4

Testo e foto di Renzo Zurlini



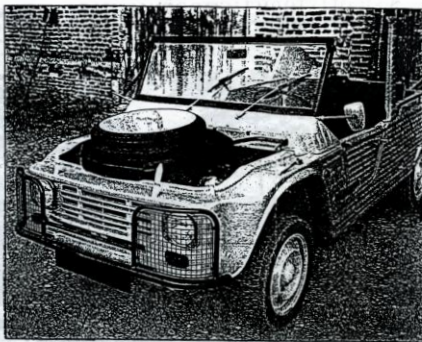
Era vestita di plastica la Dyane fuoristrada

M. G. Dodaro a qui nous avons consacré la rubrique HISTOIRE DE MEHARI, a joint à son courrier, cet article paru dans AUTO & FUORISTRADA d'Octobre 94. Contrairement au texte précédent, je vous laisse le plaisir de faire sa traduction... Toutefois, si un adhérent courageux et féru d'italien réalisait une version française de cet article, il serait le bien-venu dans un futur numéro de notre bulletin.

"E"t voilà: la Mehari est une sorte de caméléon, une espèce de rince-vent, non si romps mai, est en pratique un'automobile, ma in realtà è molto, molto più carina...". Così recitava un catalogo della Citroën che presentava nel 1968 la nascita della Mehari, a tutti gli effetti un veicolo derivato dall'utilitaria Dyane con vaghe pretese fuoristradistiche, adatto ai

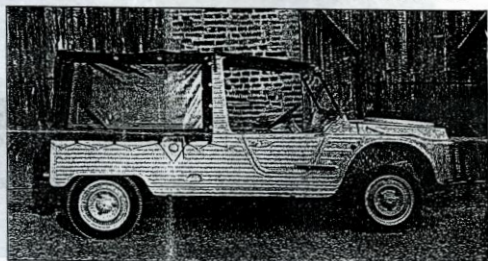
giovani come alternativa meno costosa della spider e delle dune buggy. I moltissimi esemplari costruiti fino alla fine degli anni '80 stanno a dimostrare il buon gradimento ottenuto da questo ennesimo modello figlio del concetto ispiratore della mitica 2 CV. Della Mehari esiste anche una versione a quattro ruote motrici che richiama e continua il discorso interrotto con la 2 CV Sahara. Gli appassionati del marchio la chiamano, con aria di severa austerità, la "vera Mehari". La versione 4x4 della popolare fuoristrada francese, oggi un'autentica rarità visto e considerato il modesto numero di e-

ECHO DE LA PRESSE/1



LA CARROZZERIA POCO RESISTENTE

La carrozzeria termoformatata in ABS ha buone doti di resistenza meccanica ma non brilla per indeformabilità. Per questo il supporto della ruota di scorta è realizzato in tubi e lamiera (a sinistra) ed è stato nascosto sotto il cofano motore, che, da solo, non sarebbe in grado di garantire una resistenza adeguata alle sollecitazioni prodotte dalla marcia fuoristrada. Per il resto, tanto sotto il profilo estetico quanto sotto quello meccanico la Méhari a trazione integrale è molto simile al modello 4x2.



Sul finire degli anni Sessanta la casa francese sviluppò questo veicolo 4x4 per il tempo libero utilizzando come "base" la popolare utilitaria. Oggi questo modello è un'autentica rarità

semplari prodotti (quasi tutti consegnati all'esercito francese), rappresenta infatti per gli amanti delle auto del Double Chevron l'ideale veicolo multiuso utilizzabile con la massima sicurezza in qualsiasi condizione di terreno. Peccato per loro che la casa francese si sia decisa soltanto dopo undici anni dalla presentazione della prima versione a introdurre sul mercato la versione a quattro ruote motrici, che rendeva la Méhari una fuoristrada a tutti gli effetti.

La leggenda racconta che questo modello venne osteggiato fino all'ultimo dalla "frangia oltranzista" dei tecnici che riteneva la Méhari non adatta a una "crescita spropositata", quindi al passaggio dalle due alle quattro ruote motrici. Una modifica che poteva significare spese costose al di là della politica della casa. Ma, come sempre, alla Citroën le problematiche tecniche di difficile soluzione rappresentavano una sfida che raramente viene persa. E così, la Méhari 4x4 arriva anche sul mercato italiano nel maggio del 1979. Purtroppo però, la scarsissima pubblicità resa al neonato modello dalla Citroën comportò qualche figuraccia da parte degli stessi concessionari italiani della casa, che risposero a

volte con un "non sono al corrente" ai potenziali clienti interessati... Esteticamente, la Méhari 4x4 si riconosce dalla versione normale per le griglie di protezione ai fari anteriori e per la ruota di scorta montata sul cofano motore, una disposizione che verrà riportata su tutti gli esemplari. Il bocchettone del serbatoio della benzina non è più collocato nel posteriore, bensì sulla fiancata destra, mentre sono ora rettangolari i fanalini posteriori, a cui corrispondono parafranghi leggermente allargati; infine viene anche adottata una piccola luce interna di cortesia.

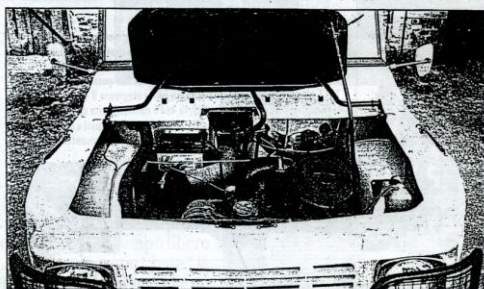
All'interno, la 4x4 adotta una strumentazione di tipo circolare che comprende anche il contagiri, una vera sciccheria. Al centro del cruscotto, tre manopole che assomigliano a palle da biliardo di colore rosso e bianco servono a cambiare, a selezionare le due o quattro ruote motrici e ad azionare il riduttore. Dal punto di vista tecnico, la Méhari 4x4 conserva la meccanica del modello normale: siamo dunque di fronte al classico bicilindrico raffreddato ad acqua di 602 cc, con potenza portata a 33 CV a 7000 giri, che consente una velocità di punta di 110 km/h. Il nuovo sist

ECHO DE LA PRESSE/2

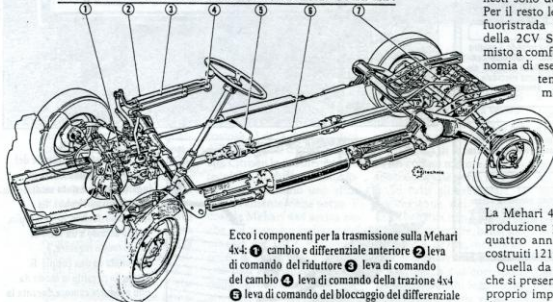


STORICI / CITROËN MEHARI 4X4

NEL RISPETTO DELLA TRADIZIONE
Anche la Méhari 4x4 si inquadra perfettamente nella filosofia che contraddistingue la produzione Citroën, caratterizzata da una spiccata originalità: qui a sinistra se ne può apprezzare un esempio applicato ai comandi della trasmissione. Il motore (sotto) è un'evoluzione del boxer bicilindrico sviluppato per equipaggiare l'utilitaria 2CV.



SCHEMA SEMPLICE E ROBUSTO PER UNA 4X4

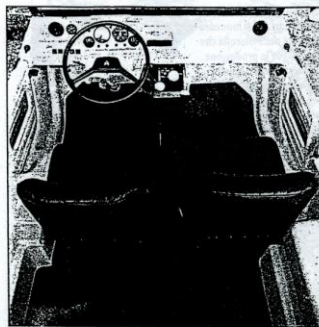


Ecco i componenti per la trasmissione sulla Méhari 4x4: 1 cambio e differenziale anteriore 2 leva di comando del riduttore 3 leva di comando del cambio 4 leva di comando della trazione 4x4 5 leva di comando del bloccaggio del differenziale al ponte posteriore 6 albero di trasmissione 7 scatola del differenziale posteriore

ma di trasmissione viene appositamente studiato e adottato in base alla leggerezza del veicolo la cui struttura della carrozzeria, lo ricordiamo, è costituita da una decina di pezzi di resina termoplastica ABS Cycloc. La modifica viene senza dubbio facilitata anche dal fatto che la Méhari monta sospensioni a ruote indipendenti. Il riduttore e il bloccaggio del differenziale sulle ruote posteriori rendono la 4x4 capace di superare pendenze reali nell'ordine del 60%. L'albero di trasmissione è totalmente protetto, così come tutta la trasmissione, per un fuoristradistico impegnativo. Su strada la Méhari 4x4 sembra un veicolo dalle grandi possibilità, nonostante la piccola cilindrata: prima di tutto non ha problemi nell'arrestare la sua marcia, grazie soprattutto all'impianto frenante con dischi sulle quattro ruote. La rumorosità è sempre all'altezza della fama, ma almeno viene giustificata percorrendo terreni alquanto accidentati. La manovrabilità dei selettori del cambio e dei riduttori è piuttosto difficoltosa, gli innesti sono duri e imprecisi. Per il resto le prestazioni in fuoristrada sono le stesse della 2CV Sahara: rumore misto a comfort, grande economia di esercizio e manutenzione praticamente nulla, il tutto all'insegna come sempre della sobrietà che caratterizza le "utilitarie" Citroën.

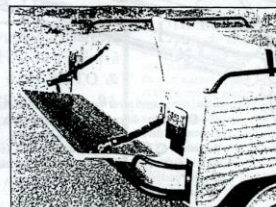
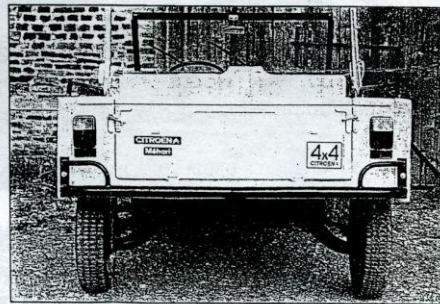
La Méhari 4x4 è rimasta in produzione per poco più di quattro anni; ne sono stati costruiti 1213 esemplari. Quella da noi esaminata, che si presenta in condizioni proprio impeccabili, è stata di recente sottoposta dal suo attuale proprietario a un accurato restauro.

ECHO DE LA PRESSE/4



SPARTANA MA SIMPATICA ED EFFICACE

L'allestimento interno e le finiture della Méhari non possono certo definirsi lussuosi, tuttavia erano funzionali alla destinazione del veicolo, che interessò anche l'esercito francese e venne adottato come vettura di servizio per impieghi leggeri. Per questo motivo del 1213 esemplari costruiti, una minima parte raggiunse il mercato civile. Rispetto alla versione 4x2, la 4x4 è caratterizzata da paraurti supplementari metallici e da altri accorgimenti destinati a garantire l'integrità del mezzo anche in caso di impiego molto pesante.



PARTICOLARI CURATI
Le caratteristiche utilitarie del mezzo non devono trarre in inganno: tutto è stato studiato fin nei minimi particolari. La sponda posteriore, per esempio, che dà accesso a un vano di carico molto regolare, è trattenuta da una coppia di catenelle rivestite in modo da non produrre rumore durante la marcia, mentre la panchetta posteriore si ripiega scomparendo nel piano di carico.

ECHO DE LA PRESSE/3

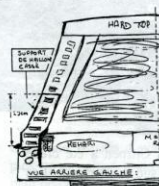
MEHARI CLUB DE FRANCE

LE COURRIER

Merci beaucoup pour votre revue que j'ai lue avec attention et intérêt. J'aimerais connaître, si possible, l'adresse de M. Dominique Defert, de Valognes, pour le rencontrer. J'habite à 25 km de Valognes... Ce serait "sympa" de votre part. Merci pour la publicité que vous faites pour le MCDA de Solles-Pont. Ce sont des gens vraiment agréables. Je me fournis en pièces chez eux et jamais de problème. Je les recommande à tous les Méharistes. Je vous donne une autre adresse d'une société qui vend également des Méhari remises à neuf à des prix également très intéressants (de 32 000 à 39 000 F - 2 ou 4 places). D'après la documentation dont je dispose, elles sont superbes:

MEHARI EVASION : 44, Routes des Vallées
74100 - ANNEMASSE (Haute-Savoie)
Tél : 50 38 74 51 - Fax : 50 95 59 25.

Marc LE CALVEZ
50340-Saint-Germain-le-Gaillard



S'il est vrai que l'"esprit Méhariste" est de s'enrayer, c'est un peu un appel au secours que je lance par le biais du bulletin.

Ayant enfin trouvé le hard-top désiré, je me trouve confrontée à un problème que seuls un ou plusieurs Méharistes pourraient m'aider à résoudre : me faire un moule du montant arrière gauche qui soutient le hayon (en regardant de dos la Méhari). En effet, sur 20 cm en partant du bas, le hayon est cassé, ce qui rend la pose impossible. Tout le reste est réparé par mes soins et l'aide d'un ami carrossier.

Donc, si un gentil adhérent voulait bien me rendre ce service, je lui en serais très reconnaissante, car ici, à Cannes, beaucoup de Méhari roulent mais aucun conducteur n'est, je pense, aussi passionné que moi. C'est, peut-être, parce qu'ils ne connaissent ni votre Club, ni le MCDA que je salue encore une fois au passage pour la qualité de leur service et de leur marchandise.

Amis Méharistes, merci de prendre contact avec moi : ma "Redingote" aimerait s'habiller pour l'hiver...

Tél : 93 46 60 17

Melle Jackie SAMOUILHAN -
06110 - Le Cannet-Rocheville -

PS : excuser mon schéma, je suis nulle en dessin.

PETITES ANNONCES

VENTE

* Méhari Citroën Année 72 - Freins, échappement, sièges, peinture rouge et blanche refaits à neuf, etc. Prix : 25 000 F. Tél. : 25 41 39 29 (10270 - Montaulin).

* Vends deux 2 CV anciennes (sans carte-grise) mais complètes, un moteur (dynamo en bout de vilebrequin), une boîte de vitesses et un très gros lot de pièces détachées.

Faire offres à : M. Claude COULOMB - 20 Rue des Remparts - 84 200 - CARPENTRAS.

* 2CV de 1977 avec mécanique en bon état, moteur 20 000 Kms (échange standard Citroën) mais carrosserie à revoir. 4.000 Frs.

Tel (dom.) : (1) 42.87.00.27 ou (bureau) : (1) 46.92.14.15

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