



LA REVUE DES MEHARISTES

TOUT LE MONDE S'Y MET

Sur les 150 adhérents du MCDF en Décembre 94, 120 nous ont renouvelé leur confiance pour 1995 et nous sommes maintenant 160. Score flatteur qui, avec l'organisation de l'Assemblée Générale du 10 Février, explique la parution différée de ce bulletin. D'autre part, que M. Bernard VARE, l'un de nos sociétaires, soit remercié autant pour avoir mis son bureau parisien à notre disposition mais aussi pour son accueil chaleureux. Autre fait marquant de cette Assemblée Générale, les nominations de M. Thierry DUVAL comme responsable technique et de Melle Jackie SAMOUILHAN en tant que correspondante du MCDF pour Cannes et sa région.

Notre Bulletin N° 9 avait vu la publication en italien d'un article sur la Mehari 4 x 4 envoyé par M. DODARO. L'appel à nos adhérents courageux férus d'italien pour traduire cet article a été entendu : MM. DEFERT (près de Valogne - 50), et GERBAUD (Ollioules - 83) nous ont donné leur version et nous avons retenu celle du second. M. DEFERT ne sera pas en reste puisqu'il nous fera bénéficier de ses talents grâce à une autre traduction à paraître bientôt.

La vie du Club doit encore à M. Gérard BRON (Bièvres - 91) qui nous fait profiter de son expérience du désert en Mehari. La première partie de son récit d'un périple en Algérie paraît en rubrique "Voyage Aventure" avec la suite... au prochain numéro. Patience, donc.

Enfin, à la rubrique "Histoire de Mehari", c'est au tour M. Guillaume QUILLON ("Le Pêcheur" - 36) de prendre le relais en attendant de céder sa plume au volontaire suivant. Cette rubrique est la vôtre !.....

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

L'illustration (à dr.) vient de M. Alain MICHELIS (adhérent Belge). Sa lettre est publiée au "Courrier des Lecteurs".



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

10.1

HISTOIRE DE...MEHARI



Quel plaisir de recevoir vos courriels!!!
C'est la première fois que je me permets de prendre « la plume » pour vous écrire. Et tout d'abord je présente tous mes vœux aux anciens, présents et futurs MEHARISTES.
Voici un an bientôt que « Mémé » évolue sur les routes de France et d'Europe. Elle est née en 1976. Sa carrière a commencé dans les mains d'un agriculteur creusois (23) et après une cure d'un an dans les sous-sols de mes amis elle est repartie !!!
La plate-forme et le châssis tubulaire sont sablés puis traités avec 4 couches d'antirouille (chaque couche croisée avec la précédente). Les plastiques n'avaient pas trop souffert (curieuseusement !!) et la bache était comme neuve et probablement jamais démontée. Seule la barre de maintien au niveau du pare-brise était pourrie et ma occasionnée quelques soucis. La mécanique était en excellent état, elle avoisinait les 100 000 km mais j'ai préféré changé l'AK 2 d'origine qui claquait (axe de piston ? embiellage ?) pour un 2cv6, récupéré à la sauvette sur une 2cv6 hollandaise pléièpar des touristes. J'ai conservé par contre le carburateur simple corps et le volant moteur de l'AK 2 par mesure d'économie. L'AK 2 est en salle d'opération pour reprendre dans quelques semaines ses fonctions. Je tiens à la conservé entièrement d'origine malgré ses défauts qui ont du charme.

Et me voici affecté pour mon travail pour 2 mois en Hollande. Pas de véhicule, la 505 GTD étant utilisée par ma femme.

Le 2 juin départ pour Groningen en mehari. 990 km. Caisse à outil, bougies, enfin le nécessaire quoi 14 heures après et avec quelques douleurs en plus nous arrivons. Aucuns problèmes. Juin et juillet, grand beau. Débâchée sans porte ni pare-brise, quelle surprise pour les Frisons !!! Combien l'on regardé, touché, appuyé dessus, elle était tolérée même sur les pistes cyclables. Pour eux ce n'était pas une voiture mais un « kit car ». Certains l'ont prise en photo comme une curiosité. Quelle satisfaction d'avoir un véhicule qui n'éveille pas d'animosité. Les jeunes, les moins jeunes, les punks (à Amsterdam !) l'ont observé, mortquestionné, mais jamais plus...

Le retour s'est moins bien passé, à Amsterdam un camion me double et la capote avant s'est envolée. Colliers COLSON et c'est reparti pour 800 km sans bache et sans pluie, heureusement.

Au passage, pour la bache la colle à pare-brise est très efficace. C'était sa petite biographie.

En vrac !

- Je tiens à saluer M. Claude Eymerie, président de l'Ami Club de France, rencontré à Massy lors d'un plein d'essence que je n'ai d'ailleurs pas recontacté (Aie !).

- Je cherche s'il existe un Club Opel Record. J'en possède une de 1967, type C 6 cylindres en excellent état ; je suis aussi monté en Hollande avec elle (un joint de culasse à Lille !).

- Je suis aussi tombé sur un gisement de 2CV (besoin de pièces ?..)

- Vers le Berry ou la Creuse on trouve de bonnes occasions (ex : Ami 6 en excellent état pour 6KF, mais aussi de la 2CV de collection...)

- Une petite ville comme Argenton sur creuse possède environ une dizaine de Mehari dont une, premiers modèles !. J'ai aussi des copains qui ont restaurés des Rodéo 6 et 4. Alors peut-être qu'un jour Rodéo et Mehari feront un tour dans le Berry !

- Je cherche, pas cher et oui !, un hard top pour Mehari, même en mauvais état.

M. Quillon guillaume 5 Place de Verdun
36200 Le perchereau tel : 54.24.02.72



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

10.2

BLOC-NOTES



MEHARI CLUB VELLAGE

Le M.C.V. est un nouveau Club français de Méharistes avec lequel nous entretenons des relations amicales depuis avant même sa création. Membre du MCDF, le M.C.V., qui regroupe déjà quelques dizaines de sociétaires en Haute-Loire, nous annonce son premier rassemblement pour le Dimanche 17 Septembre 1995. Au menu, promenade le matin, "spéciales" sur terrain aménagé à Chaspinhac, remise des prix et pot de l'amitié... Chaspinbar. Bien sûr, vous êtes invités à la fête.

Renseignements : Mr D. Bonneville - Les Salliens N° 23 - 43000 Le-Puy-en-Velay.

MEHARI COTE D'AZUR

Afin d'assurer un meilleur service aux Méharistes, le MCDA (10% de réduction sur les pièces aux membres du MCDF) déménage et s'agrandit. D'autre part, une nouvelle édition de son catalogue sera bientôt disponible. Au cas où vous n'auriez pas encore cet "outil" de référence, un appel suffit : Tél. : 94 28 53 53 - Fax : 94 28 05 74 (nouveaux numéros).

Xème ICCCR

Depuis 1972, les Clubs d'amateurs CITROEN issus de tous horizons ont pris l'habitude de se réunir périodiquement à l'occasion de l'"INTERNATIONAL CITROEN CAR CLUB RALLY". C'est en France - berceau de la marque - qu'il est organisé cette année du 18 au 20 Août 1995 sur les pistes d'essais Michelin de Ladoux, près de Clermont-Ferrand. Au chapitre attractions : musée, bourse d'échanges, stands Clubs et professionnels, divers concours et animations.

Renseignements : Xème ICCCR - 13-17, Cité Aubry - 75020 Paris.

1er PARIS DES DEUCHES

Génération 2 CV vous convie du 15 au 17 Avril à sa première manifestation Inter-clubs en région parisienne.

Renseignements : "Génération 2 CV" : 100, Avenue Daumesnil - 75012 Paris - Tél. : 43 43 39 70.

MCDF RECHERCHE DC

Des communiqués ont été insérés récemment dans la presse spécialisée afin que notre Club puisse réunir des archives dignes de ce nom. D'où ce nouvel appel à tous nos membres. Le MCDF est intéressé par tous documents, articles de presse, notices d'emploi, catalogues Citroën, publicités, illustrations ou photographies concernant toutes les Citroën Mehari. En contrepartie, les auteurs des dix envois jugés les plus intéressants recevront en prime le tee-shirt "MCDF". Qu'on se le dise !....

TROPHEE CAMEL 95

Notez, dès à présent, la date du prochain Rallye annuel du Mehari Club de France "Trophée Camel" : le 18 Juin. Nous vous attendrons en Eure-et-Loir en espérant que vous répondrez nombreux à notre invitation. La bonne humeur sera l'ingrédient essentiel de la manifestation. Les modalités du déroulement de "notre" rallye vous seront données dans notre prochain bulletin.

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

10.3

BLOC NOTES (suite)

CARTES D'ADHERENT 1995

Vous trouverez ci-joint votre carte d'adhérent MCDF pour l'année 1995. Du format "carte de crédit", elle trouvera sa place dans votre portefeuille pour ne plus vous quitter et vous faire bénéficier de tous les avantages offerts aux membres du MEHARI CLUB DE FRANCE.

LES PETITES ANNONCES



VENTES :

* MEHARI 1980, 74000Kms d'origine. Reconditionnée en été 94. Roule tous les jours. Transport possible. Prix : 24.000 Frs à débattre. Tel le soir : 68.47.33.12

* 2CV type AZ d'Octobre 1956. Avec carte grise, première main 76.000Kms. Faire offres à M^{me} LARDRY au 46.44.73.53 (Issy les Moulinaux 92)

* 2CV Spéciale et Charleston 1990 à très faible kilométrage entre 55.000 F et 65.000 F en fonction du modèle. Ainsi que de nombreuses pièces neuves de Mehari. Tel : 40.60.05.13

* DS-21 PALLAS en très bon état (à vendre pour raisons familiales) faire offres à M.Michel Moret Tel : 34.71.29.81 (LASSY 95)

* Attelages de Mehari avec faisceau électrique mais sans boule. Prix unitaire : 355,80 Frs Tel : (1) 42.43.13.30 (St Denis 93)

RECHERCHE :

* Toutes pièces de Mehari 4x4 ou épaves. Faire offres au 29.65.09.91 après 19h 30 (Rambervilliers 88)

* Toutes pièces de Mehari ainsi qu'une plate forme en bon état et/ou une épave mais avec CG Tel 44.43.65.91 (Oise 60)

Mehari Club Nederland wenst u

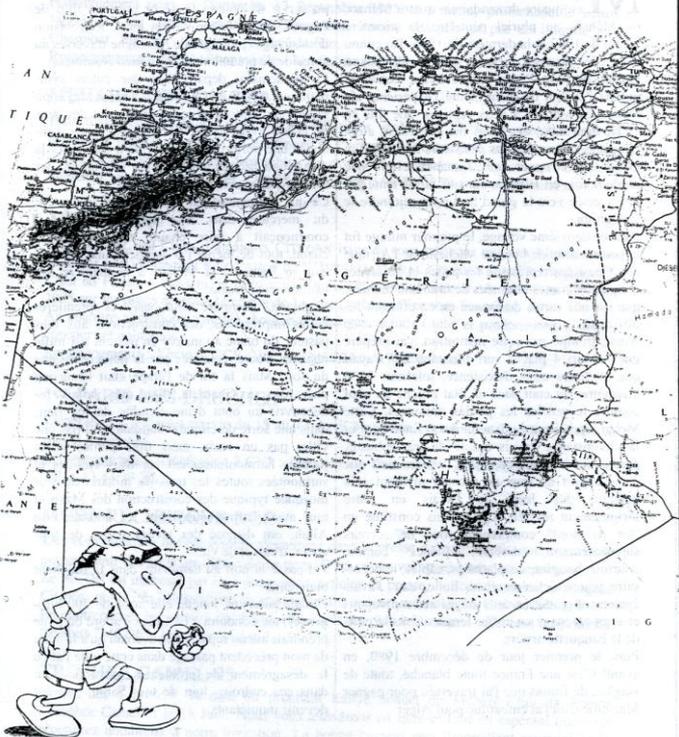


M.C.D.F., 56 rue Voltaire - 92240 MALAKOFF

10.4

VOYAGE - AVENTURE

Voici la "première" d'une nouvelle rubrique que l'on doit à M. Gérard BRON, de Bièvres (91). Il est à souhaiter que nos lecteurs se prennent au jeu et viennent apporter leur contribution à la "copie" de notre bulletin. Le récit de M. BRON était si copieux que nous avons jugé bon d'en faire deux épisodes, ajoutant ainsi quelque suspense. A vous de juger.



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

10.5

C'est aussi dans cette ville que les voyageurs vers le grand sud ont à prendre des décisions et faire le choix entre la piste de Gao qui mène au Mali, qui n'est pas bitumée mais qui n'est pas trop mauvaise et la route plein sud qui conduit à Ain Salah et Tamanrasset.

J'ai préféré la sagesse et les garanties offertes par la deuxième option et après avoir fait le plein et après que le gamin de la station-service m'ait prêté une massette afin de redonner aux roues avant un profil plus roulant car si la route jusque là avait été convenable, en certains endroits des trous surprenaient et endommageaient les jantes, et peut-être plus encore de la Méhari, j'ai mis plein pot vers Ain Salah en me gardant au mieux des amoncellements de sable déposés par le vent en sortie de virage par exemple, des sortes de congères de sable, et en

restant prudent car les camionneurs algériens ne sont pas là pour faire du tourisme mais pour gagner leur vie dans des conditions très difficiles et à la merci de nombreux dangers.

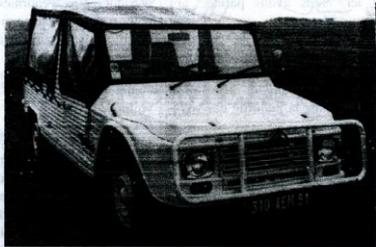
C'est dans la nuit que je suis arrivé à Ain Salah, enfin presque car l'entrée de la ville était barrée par une amorce de dune et je m'y suis planté. Premier ensablement.

Nuit de sommeil à l'hôtel. La ville et le paysage tout de dunes qui l'entoure se confondent, la vie ici semble difficile, le marché est très peu approvisionné, les robinets d'eau sont cadencés. L'oasis, raison d'être de la ville, est accueillante, l'eau y semble abondante. Beaucoup de habitants de Ain Salah sont noirs et pourtant c'est toujours l'Algérie.

De nouveau le départ et au sortir de la ville j'ai pris à mon bord un brave et jeune routard français et j'ai mis le cap toujours plein Sud, dans le vent et au départ de Ain Salah, c'est une plaine de pierres pendant plus de cent kilomètres, plus loin, je trouverai une route sinueuse

se glissant entre des collines où subsiste quelque maigre végétation et plus surprenant encore quelques habitants, notamment cette famille vivant dans une hutte faite de feuilles de palmiers chez qui nous avons pris le thé, assis sur des roues de camion.

Le parcours est d'ailleurs jonché de pièces de camions ou d'autos. Une centaine de kilomètres avant Tamanrasset, la route devenait vraiment mauvaise et les usagers préféreraient créer une piste parallèle où



Mon dromadaire actuel. Modèle 2 places, 1986, totalisant un tour de compteur et à la robe virtuellement intacte.

les inconvénients du sable leur semblaient moins traités que les nids de poules de la route asphaltée. C'est l'approche de l'étape pour tous les voyageurs et si le flux de véhicules ne cesse de grossir il y aura bouchon ce soir à l'entrée de Tam. Les déserts ne sont plus ce qu'ils étaient!

Les véhicules en question étaient principalement ceux des passeurs qui allaient les vendre dans les états d'Afrique qui permettent encore ce commerce, on voyait principalement des Peugeot 504, mais aussi un camion avec l'inscription d'une marque de vin sur les flancs, surréaliste! des Allemands avec un camion Mercedes et, entre les ridelles, une camionnette Peugeot et dans celle-ci, une moto! Un autre fourgon Mercedes avec l'inscription: A Vendre. Finalement, las du jeu de piste, j'ai décidé de bivouaquer au milieu du noir complet. J'ai repéré tant bien que mal un site propice et ai arrêté là mécanique, fatiguée elle-aussi. Nuit noire.

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

10.7

Don Pedro Alfarocheira
Avait quatre dromadaires.
Il s'en alla et connut le monde.
C'est ce que je voudrais faire
Si j'avais quatre dromadaires.

(Appollinaire)

Moi qui vous écrit, j'ai personnellement eu quatre dromadaires, quatre Méhari, ou Méhara au pluriel peut-être, la première datant de 1969 et la dernière de 1986. J'ai connu avec elles diverses fortunes et si je n'ai pas, à l'instar de Don Pedro Alfarocheira, connu le monde j'ai tout de même tenté l'expérience du Sahara en Méhari, à deux reprises, une fois en 1977, mon dieu! ces dates me paraissent aussi éloignées que celles des croisières héroïques et noires... avec pour but Tamanrasset et une seconde fois en 1980, je me suis laissé tenté par la traversée vers le grand Sud pour rejoindre le Cameroun.

Pour ce deuxième voyage, le premier mirage fut la consultation de la carte Michelin de l'Afrique de l'Ouest qui représente les pistes et les sentes comme les routes bitumées de la même manière que sur nos cartes de France en effaçant les difficultés.

Aussi, trompé par cette institution, j'ai préparé une Méhari 4 places vert Montana qui n'avait que quelques mois d'existence, totalisait 3000 kilomètres, et était dans un état proche du neuf comme le précise les petites annonces. Cette Méhari était équipée d'un hard-top Enac et pour la circonstance j'avais ajouté de très robustes pare-chocs à l'avant comme à l'arrière ainsi que d'un support de roue de secours pivotant à la manière des Jeep. Je l'avais en outre sérieusement révisée et je m'étais constitué un "lot de bord" comprenant roue de secours supplémentaire, diverses pièces comme courroie, bougies, vis platinées, câbles, le nécessaire pour stocker essence, huile, eau. J'avais également rendu les deux sièges avant pivotants et avais aménagé un coffre fermant dans le puits de la banquette arrière.

Puis, le premier jour de décembre 1980, en avant! C'est une France toute blanche, toute de verglas, de frimas que j'ai traversée pour gagner Marseille d'où j'ai embarqué pour Alger.

Accueil habituel à Alger dans le soleil, escorté par les dauphins le ferry accoste le long d'un quai et au bout d'une longue attente et d'interminables formalités je retrouve la terre ferme, la terre d'Afrique.

La première étape aura pour terme Medea, une petite ville nichée dans la montagne. Il y fait un froid vif et sec. Repos dans un hôtel qui aurait pu servir d'élément de décor pour un film de Pagnol. Repas arrosé de vin local. Révision des sauvages paysages de montagne traversés au cours de ce préambule. Et sommeil réparateur.

Le lendemain, départ dans une cohue sympathique, c'était jour de souk à Medea, et j'ai pu saisir l'authenticité et les particularités des gens de là-bas avant de monter encore et puis d'entamer une sorte de descente plein Sud, vers la disparition progressive de toute végétation, des touffes d'alfa, vers le néant végétal.

Ce qui augmentait par contre c'était la hauteur du mercure dans les thermomètres et il commençait à faire chaud, raisonnablement chaud, tout de même j'ai accroché une vache à eau au flanc de la Méhari à la manière des camionneurs locaux.

Laghout, première ville-oasis et premières belles impressions, des constructions aux tons pastels, du blanc au mauve en passant par mille nuances d'ocre, éclairées par la lumière rasante du soir. Mais la fin de l'étape était beaucoup plus loin, à Ghardaia, lieu que j'allais redécouvrir au bout d'une étendue de reg noir, dans une sorte de cirque, Ghardaia n'est pas une ville, pas un oasis, mais trois petites villes juchées harmonieusement sur trois collines et surmontées toutes les trois du minaret de leur mosquée typique des constructions des Mزاب et tout aussi harmonieusement, les hommes, ou Allah, ont disposé des taches vertes de fraîcheur, d'eau et de vie.

J'ai passé la nuit au hammam, dans la fraîcheur bienvenue.

L'étape suivante, longue elle aussi de 700 kilomètres, me conduira à El Goléa d'abord où je ne prendrais aucun repas me souvenant qu'à la suite de mon précédent passage dans cette ville j'ai eu le désagrément de problèmes gastriques qui dans ces endroits, loin de tout Samu, peuvent devenir inquiétants.

10.6

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

Le noir et le silence. J'ai goûté un instant cette étrange sensation et j'ai commencé à m'affairer pour me préparer un repas et rabattre le siège passer afin de pouvoir m'étendre pour la nuit et mon compagnon d'étape préparait sa tente à quelques mètres quand tout à coup j'ai ressenti une autre présence, pas de Petit Prince pour mon malheur mais il y avait là quelqu'un qui se fera connaître en allumant une cigarette et une torche, c'était en fait un militaire et il était là à garder une citerne. Il y avait plus d'un an qu'il était cantonné ici. Nous avons partagé nos pitances et nos points de vue.

Réveil dans la palmeraie que j'avais seulement devinée hier au soir, thé avec l'ami algérien et départ vers Tamanrasset. La route paraissait encore plus défoncée à la lumière du soleil et j'ai rejoint la ville comme la majorité des voyageurs, en utilisant la piste. J'ai retrouvé Tamanrasset et je n'ai pas trouvé plus de charme à la ville qu'au cours de mon précédent passage. Comme nouveauté il y a l'oreille gigantesque d'un récepteur satellite près de la poste, d'ailleurs tout au long du trajet la route est balisée de gigantesques pylones de retransmission hertzienne. Le pays se modernisait. Difficulté pour s'approvisionner en pain. Les militaires d'abord...

Pour quitter Tamanrasset en direction du Sud, il était fortement conseillé de signaler son départ au poste de police, ce que j'ai fait. Puis au matin suivant, regroupement d'une douzaine de véhicules et d'auto-stoppeurs, un convoi s'est formé presque naturellement et personnellement j'ai pris à mon bord deux Espagnols qui devaient rejoindre leur école au Mozambique!

Et le convoi s'est ébranlé, quelques dizaines de kilomètres de bonne route toute neuve et on amorce un tronçon de 450 kilomètres de piste qui mène au Niger. Plusieurs des passeurs de 504 avaient déjà fait le voyage et nous suivions leurs avis comme s'ils étaient des marabouts et l'un deux, un Allemand vivant à La Rochelle, m'a dit que pour moi ce sera difficile mais il m'a promis aussi son assistance. Première difficulté: ensablement suivi d'une course dans la caillasse, résultat: câble de compteur brisé! Dommage. Les Espagnols me seront d'un précieux secours pour

me sortir du fech-fech et généralement je serai le plus rapidement sorti d'affaire car les Land Rover et autres véhicules plus lourds sont pénalisés précisément par leur poids.

Nous avons rencontré des Français, un couple et un bébé désespérés, leur véhicule flambe là, à côté, des militaires algériens sont supposés les ramener à Tamanrasset. Au même moment notre colonne était dépassée par le camion Préfontaines, de plus en plus surréaliste!

Au billard a succédé la caillasse, puis un corridor d'énormes rochers usés, en fait nous roulions beaucoup trop vite et nous ne profitions pas vraiment des attraits du paysage, dommage!

Mais nous découvrons d'autres sensations comme rouler à fond sur le billard, à dix voitures de front, à jouer au Paris-Dakar pendant une demi-heure!

En fait, à Tamanrasset j'aurai pu me joindre à deux Allemands qui semblaient beaucoup mieux équipés et étaient beaucoup moins pressés dans leurs Kombis de deuxième génération.

Au passage nous glanions du bois mort, preuve d'une végétation pas si ancienne dans la région et le soir nous formions le cercle autour d'un feu.

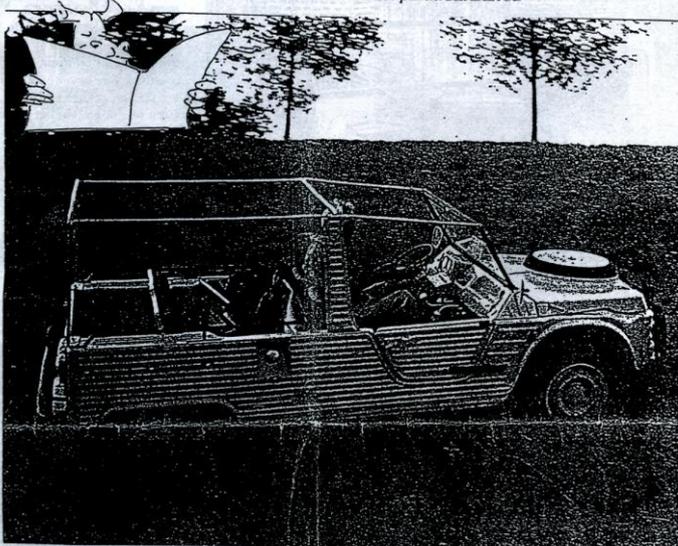
Nous avons même reçu des invités, un très aristocratique Berbère et son serviteur sont venus près de notre feu et nous ont offert de leur thé servi à leur manière par le serviteur... Le maître, le serviteur et leur Nissan Patrol flamant neuf, en fait, si près de la frontière avec le Niger ne pouvaient qu'être des contrebandiers, de fiers contrebandiers en tous cas!

Au petit matin, nous avons redémarré et nous avons profité du passage d'un antique camion Berliet transportant une trentaine d'hommes pour le suivre, puis, tout le monde s'est arrêté, palabres, concertations, ce n'était pas la bonne piste, nous avons rebroussé chemin et sommes reparti sur une piste moins rapide, semé de trous de fech-fech où d'autres s'étaient enlisés avant nous et y avaient abandonné leurs Kombi ou leur 2 CV et au soir nous sommes arrivés à In Guezam. Queue pour le plein d'essence. Concentration des véhicules et repas, veillée autour du feu et dodo bien mérité.

(A SUIVRE...)

10.8

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

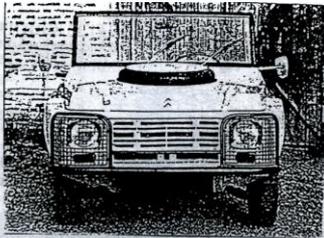
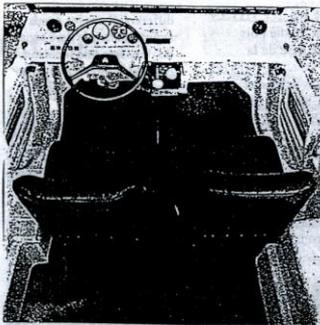


La Dyane tout-terrain dans son habit de plastique

"Et voilà : la Mehari est une sorte de caméléon, une espèce de rhinocéros, elle ne se casse jamais, dans la pratique c'est une voiture, mais en réalité elle est bien plus jolie..." C'est ce que récitait un catalogue de chez Citroën qui en 1968 présentait la naissance de la Mehari, un véhicule à tous les points de vue dérivé de l'utilitaire Dyane avec de

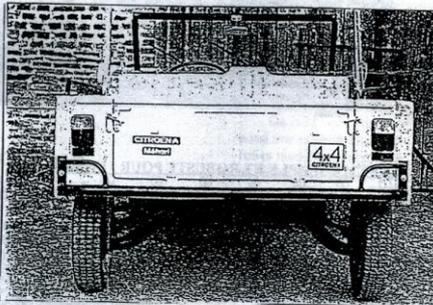
vagues prétentions tout-terrain, appropriée aux jeunes comme une alternative moins coûteuse que la spider ou la buggy. Les multiples exemplaires construits jusqu'à la fin des années 80 tentent de démontrer le bon niveau obtenu par ce énième modèle fils du concept inspirateur de la mythique 2 CV.

De la Mehari existe aussi une version à quatre roues motrices qui rappelle et perpétue le discours interrompu avec la 2 CV Sahara. Les passionnés de la marque l'appellent d'un air de sévère austerité, la "vraie Mehari". La version 4x4 de la populaire tout-terrain française - une authentique rareté aujourd'hui compte tenu du modeste nombre d'exemplaires produits (quasiment tous réservés à l'armée française) - représente en fait pour les amateurs des automobiles du Double Chevron le véhicule polyvalent idéal offrant un degré de sécurité maximum quel que soit



SYMPATHIQUE ET EFFICACE

Le revêtement interne et la finition de la Mehari ne peuvent certes pas être définies de luxueuses, mais plutôt de fonctionnel compte tenu de la destination de ces engins, qui intéresseront aussi l'armée française et seront adoptés comme voiture de service pour emplois légers. Pour ce motif, des 1213 exemplaires construits, seule une part minime parvient au marché civil. Respectant le modèle 4x2, la 4x4 est caractérisée par des parechocs métalliques supplémentaires et par d'autres précautions destinées à garantir l'intégrité du milieu en cas de lourdes charges.



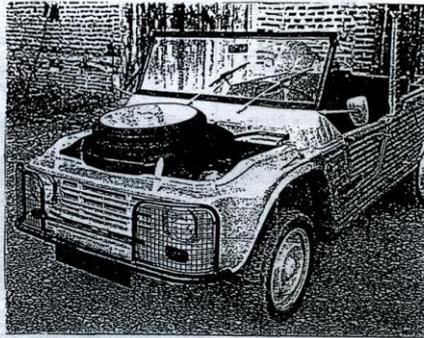
PARTICULARITES

Les caractéristiques utilitaires du milieu ne doivent pas induire en erreur : tout a été étudié dans les moindres détails. Le haillon arrière, par exemple, qui donne accès à un espace de rangement

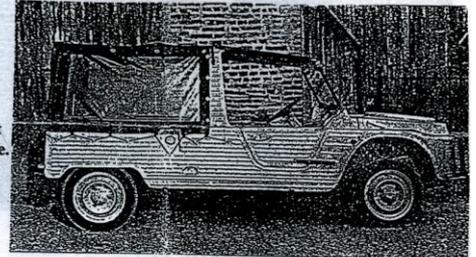
modéré, est retenue par deux loquets revêtus pour empêcher le bruit lors de l'utilisation, alors que la banquette arrière se rabat et disparaît dans le compartiment de rangement.

10. 11

La carrosserie thermoformée en ABS a de bonnes qualités de résistance mécanique mais ne brille pas par son indéformabilité. Pour cela, le support de la roue de secours est réalisé en tubes et en tôle (à gauche) et a été cachée sous le coffre moteur, qui, tout seul, ne serait pas en état de garantir une résistance convenable aux sollicitations de la pratique du tout-terrain. Pour le reste, tant sur le plan esthétique que mécanique la Mehari à traction intégrale est très proche du modèle 4x4.



la fin des années Soixante, la maison française développe ce véhicule 4x4 pour les loisirs utilisant comme "base" la populaire utilitaire. Aujourd'hui ce modèle est une authentique rareté.



état du terrain. Dommage pour eux que la maison française se soit décidée seulement onze ans après la présentation de la première version à introduire sur le marché la version à quatre roues motrices, faisant de la Mehari un véhicule tout-terrain à tous les points de vue.

La légende raconte que ce modèle a été jusqu'au bout renié par la "horde utracienne" de techniciens qui estimait la Mehari adaptée à une "croissance isoproportionnée". Autrement dit au passage de eux à quatre roues

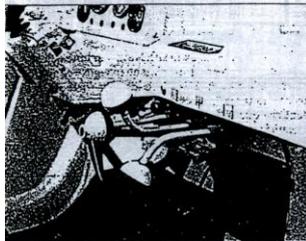
qui pouvait signifier de coûteuses dépenses allant à l'encontre de la politique de la maison. Mais, comme toujours, chez Citroën les techniques problématiques aux solutions difficiles représentent un défi rarement perdu. Aussi, la Mehari 4x4 arrive sur le marché italien en mai 1979. Malheureusement pourtant, la rare publicité faite autour du prototype Citroën entrainera la triste figure des concessionnaires italiens de la maison, qui répondront par un "je ne suis pas au courant" aux clients potentiels intéressés...

Mehari 4x4 se distingue de la version normale par les grilles de protection des phares avant et par la roue de secours montée sur le coffre moteur, une disposition qui sera reportée sur tous les exemplaires. Le bouchon du réservoir d'essence n'est plus situé à l'arrière, mais plutôt sur le côté droit, tandis qu'aux phares arrière des lors rectangulaires correspondent des ailes légèrement élargies ; enfin une lumière intérieure de courtoisie est également adoptée.

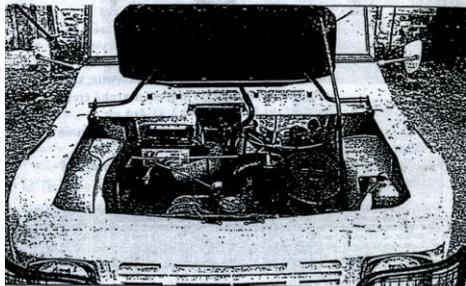
A l'intérieur, la 4x4

de type circulaire comprenant le compteur-tours. Au centre du tableau de bord, trois boutons ressemblant à des boules de billards de couleur rouge et blanche servent à changer, à sélectionner les deux ou quatre roues motrices et à actionner le réducteur. Du point de vue technique, la Mehari 4x4 conserve la mécanique du modèle normal : nous sommes donc en présence du classique bicylindre refroidi à air, de 602 cc, dont la puissance a été portée à 33 CV et 7000 tours, concédant une vitesse de pointe de 110 km/h. Le

CITROËN MEHARI 4X4



transmission est spécialement étudiée puis adoptée sur la base de la légèreté du véhicule, dont la structure de la carrosserie, rappelés-le, est constituée d'une dizaine de morceaux de résine thermoplastique ABS Cycloac. La modification est sans doute également facilitée par le fait que la Mehari soit montée sur suspensions à roues indépendantes. Le réducteur et le blocage du

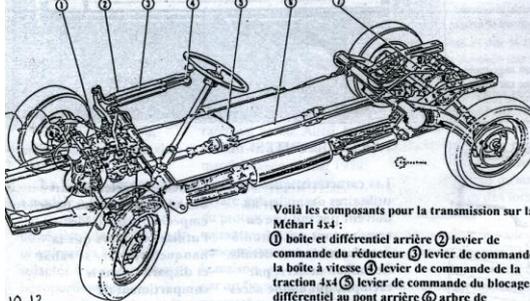


différentiel sur les roues avant rendent la 4x4 capable de dépasser une inclinaison de l'ordre de 60 %. L'arbre de transmission est totalement protégé, comme toute la transmission, dans l'hypothèse d'un usage tout-terrain particulièrement éprouvant. Sur route, la Mehari 4x4 semble être dotée de grandes possibilités, malgré la petite cylindrée : avant tout elle n'a aucune difficulté à s'arrêter en marche, grâce par dessus tout à son système de freinage à disques sur les quatre roues. La bruyance est toujours à la hauteur de la réputation, mais se trouve néanmoins justifiée sur terrains très accidentés.

La manoeuvrabilité du sélecteur du changement et des réducteurs est plutôt difficile, les branchements sont durs et imprécis. Pour le reste les prestations en tout-terrain sont les mêmes que celles de la 2 CV Sahara : bruit proportionnel au confort, grande économie d'exercice et entretien pratiquement nul, le tout à l'enseigne comme toujours de la sobriété qui caractérise les "utilitaires" Citroën. La Mehari 4x4 a été fabriquée pendant un peu plus de quatre ans ; au nombre de 1213 exemplaires.

Celle que nous avons examinée, et dont l'état est impeccable, a récemment été soumise par son actuel propriétaire à une consciencieuse restauration.

SCHEMA SIMPLE ET ROBUSTE POUR UNE 4x4



Voilà les composants pour la transmission sur la Mehari 4x4 : ① boîte et différentiel arrière ② levier de commande du réducteur ③ levier de commande de la boîte à vitesse ④ levier de commande de la traction 4x4 ⑤ levier de commande du blocage du différentiel au pont arrière ⑥ arbre de transmission ⑦ boîte du différentiel arrière

10. 12.