

# MCDF

MEHARI CLUB DE FRANCE

13

OCT/NOV/DEC.95

BULLETIN D'INFORMATION  
TRIMESTRIEL DES MEMBRES DU  
MEHARI CLUB DE FRANCE

## LA REVUE DES MEHARISTES

### MEHARISTES : BONNE ANNEE A TOUS !

A l'aube de cette nouvelle année et, malgré les difficultés de ces derniers mois, permettez-moi de vous adresser mes meilleurs vœux de santé et de réussite dans toutes vos entreprises. Le moment me paraît opportun pour jeter un oeil dans le rétroviseur et revenir sur l'An 95 qui vient de s'achever.

Premier bilan : 1995 a vu notre effectif passer de 150 à près de 300 adhérents. Le phénomène tâche d'huile fait son effet... Certes, les nouveaux moyens d'information télématique mis en place et l'opération "parrainage" ont porté leurs fruits. Cependant, cela n'aurait pas été possible sans la participation très active de vous tous.

J'espère que vous apprécierez l'initiative des "calendriers-cartes-postales" joints à cet envoi. N'hésitez pas à les utiliser pour faire parvenir vos vœux à vos amis Méharistes ou autres. Vous trouverez également dans ce bulletin le formulaire de renouvellement de votre adhésion pour la nouvelle année. Nous vous conseillons de nous le retourner dès que possible accompagné du règlement de votre cotisation dont le montant reste inchangé pour 1996, à savoir 100 francs.

Un sondage accompagne le bulletin de renouvellement d'adhésion qui, nous l'espérons, vous donnera l'occasion de nous faire part de vos commentaires et de vos suggestions afin que nos actions soient encore plus conformes à vos attentes. Et grand merci pour votre fidélité !

Jean-Marie TRONCHAUD  
Président



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

13.1

## BLOC-NOTES



### RECHERCHE MEHARI D'ORIGINE

Si vous possédez une Mehari en parfait état et en tous points d'origine, nous vous serions reconnaissant de prendre contact (par courrier) avec le MCDF en précisant l'année de votre modèle, sa couleur et, éventuellement, les accessoires optionnels qui l'équipent. En effet, nous sommes souvent sollicités par des journalistes à la recherche de ces "perles" rares qui souhaitent illustrer leurs articles de photos de Mehari d'origine en excellent état. Aidez-nous à satisfaire ces demandes venant de journalistes qui veulent perpétuer le mythe.

### DOSSIER "ASSURANCE"

Lors de notre dernière Assemblée Générale, M. Nicolas ROBERT nous avait promis des informations sur le choix d'une assurance pour Mehari. Voici son courrier :

Tout comme moi, vous avez certainement recherché une compagnie d'assurance pour votre Mehari. Après de nombreux appels téléphoniques afin de trouver la meilleure et la moins chère, je me suis adressé à celle assurant mon véhicule principal (Peugeot 205).

Pour un an, l'adhésion se monte à 886 F avec les garanties suivantes :

- Responsabilité civile et extensions
- Bris de glace
- Incendie et tempête
- Vol ou tentative de vol du véhicule.

Les conditions :

- Bonus de 40%
- Parcourir moins de 10 000 km par an.

La compagnie dont il s'agit est LA MUTUELLE DE POITIERS, sise à Blois.

En vue de trouver une compagnie qui pourrait assurer toutes les Méhari des membres du Club, je suis à la recherche d'adhérents susceptibles de me proposer un contrat au meilleur prix.

Les propositions sont à envoyer au siège du MCDF ou à mon domicile :

Nicolas ROBERT : 22, Rue Pierre 1er de Serbie - 45000 ORLEANS.

### ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE

L'Assemblée Générale annuelle de notre Association se déroulera le 9 Février 1996 en soirée et à Paris.

Si vous avez l'intention d'y participer, n'oubliez pas :

- 1) de préciser sur le formulaire de renouvellement de votre adhésion;
- 2) de renvoyer obligatoirement ce formulaire avant le 22 Janvier 1996.

Nous serons ainsi en mesure vous faire parvenir l'ordre du jour, l'adresse et l'heure de convocation à cette Assemblée Générale.

Au cas où il vous serait impossible de vous joindre à nous en cette occasion, vous pouvez vous faire représenter par un adhérent de votre choix ou par un des membres du Bureau. A cet effet, un "Pouvoir" est prévu avec le bulletin d'adhésion. Celui-ci doit nous être retourné avant le 9 Février 1996 dûment signé et la signature étant impérativement précédée de la mention "Bon pour pouvoir".

13.2

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

## MEHARI CLUB DE FRANCE

### CONTROLE TECHNIQUE 96

A partir du 1er Janvier 1996, le contrôle technique des véhicules d'occasion est encore plus sévère. En effet, 17 nouveaux points de contrôle seront soumis à obligation de réparation. Ces 17 points, répartis en 9 rubriques (direction, pare-chocs, équipements, carrosserie, réservoir, roues, essieux, échappement et pollution dont la fumée excessive pour le diesel), viennent s'ajouter aux 15 points actuels concernant le freinage, l'éclairage, les pneumatiques et la pollution (véhicules essence).

Si votre Mehari doit subir ce contrôle prochainement, vérifiez les points suivants :

- le fonctionnement de l'éclairage et des appareils de signalisation. Reportez-vous au "Technitrac" du Bulletin N°4 (Septembre 93) pour régler les phares. Attention aux cabochons de clignotants délavés car cela peut vous coûter une contre-visite;
- l'état des pneumatiques : référez-vous à la méthode de contrôle (Bulletin N°4);
- le freinage : si vous devez changer les garnitures de frein, il est indispensable de les roder au préalable. N'oubliez pas de nettoyer toutes les traces de liquide de frein provoquées par votre dernière purge sur le maître-cylindre ou au voisinage des récepteurs de roues;
- la pollution : seuls les véhicules sortis après Septembre 72 sont soumis au contrôle anti-pollution. Le réglage ne peut se faire qu'avec un analyseur de Co<sub>2</sub> chez un garagiste. Pour cela, il est indispensable que le pot d'échappement soit en bon état.

En guise de conclusion à cette rubrique, une bonne nouvelle : sachez que le Centre de contrôle automobile AUTOVISION au Pont d'Asnières propose 10% de réduction aux membres du Mehari Club de France sur présentation de leur carte.



### AUTOVISION

TESA SECURITE AUTOVISION :  
47, Quai du Dr Dervaux - 92601  
Asnières. Tél. : (1) 47 33 11 99.

### SERVEUR MINITEL : (16-1) 47 35 88 88

Depuis cet été, notre serveur Minitel est accessible en composant le (16-1) 43 35 88 88 et en appuyant sur la touche "Connexion". Rappelons que ce service est gratuit en dehors, naturellement, du coût habituel d'une communication téléphonique. La version initiale actuellement en service propose l'accès aux rubriques suivantes : 1) Historique du MCDF - 2) Avantages offerts par le Club - 3) Modalités d'adhésion - 4) La boutique du Méhariste. Alors que nous imprimons ce bulletin, nous travaillons à une "Version 2" disponible vers la mi-janvier 96 et qui ajoutera une 5è rubrique "Petites annonces". Nous espérons qu'elle sera utile et nous attendons vos remarques et suggestions pour la perfectionner. Une "Version 3", encore plus élaborée, comportera une messagerie. Actuellement à l'étude, nous ne pouvons dire aujourd'hui quand elle sera opérationnelle.

### MEHARI CLUB NEDERLAND

Le MEHARI CLUB  
NEDERLAND  
présente ses Vœux  
de Bonne Année 96  
à tous les amis du  
MCDF avec, en  
prime, un cocktail  
dont la recette vous  
est concoctée en...  
batave !



Mehari  
Oriëntaals drankje  
mèt bult

[1] dit!

Due in een glas. 'tj erdepot suiker, 'tj theepot  
kandjpot. 'tj theepot suiker en 'tj erdepot  
suffilieuze. Roer dese ingrediënten goed door elkaar.  
Schink er bier, make bultje op.  
Spuit er een flinke roef stijfgekogen slagroom op.  
Breuzel het geheel met cacao-poeder en kaneel.



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

13.3

## MEHARI CLUB DE FRANCE

### LA PHOTO DU JOUR

"AH, SI VOUS AVIEZ UN CHAMEAU !"



Une nouvelle rubrique pour ceux qui veulent faire profiter les membres du MCDF de leurs talents d'illustrateurs, bien entendu sur le thème de la Mehari. M. Bernard VARE (60 - Cires-lès-Mello) ouvre le feu avec une carte-postale dénichée dans une brocante.

### PETITES ANNONCES



#### A VENDRE :

- \* MEHARI 4 places 1972 roulante à restaurer avec CG + une autre MEHARI 4 pl. incomplète sans CG. Prix : à débattre. Tél. (16) 44 46 25 11 (Oise).
  - \* MEHARI 1972 entièrement restaurée, blanche et verte. Pneus, batterie, freins, embrayage et carrosserie neufs. Prix : 25 000 F. Tél. (16) 90 95 60 07 (Bouches-du-Rhône).
  - \* MEHARI "Azur" 1984. Prix : 35 000 F. Tél. : (16) 44 56 50 50 (Oise).
  - \* MEHARI 4 pl. 1975. Châssis remis en état. Moteur, boîte de vitesses et différentes pièces neufs. A terminer. Prix : 8 000 F. Tél. (16) 90 95 60 07 (Bouches-du-Rhône).
  - \* MEHARI 4 pl. 1981. Verte, refaite, en très bon état (CT ok). Photo sur demande. Prix : 30 000 F. Tél. (16) 66 57 08 47 (Aramon - 30)
  - \* MEHARI 4x4 1980 jaune, bon état. Prix : 45 000 F. Tél. (16) 50 93 67 54 (Passy - 74).
  - \* MEHARI 4x4 : 2 pl. 1983. 32 300 km. Prix : 35 000 F. Tél. (16) 73 70 25 50 (Clermont-Ferrand - 63).
  - \* MEHARI pour pièces + boîte de vitesses et gaines.
- Contact : M. Jean-Luc MESSANA : 1, Rue du Fossé-du-Coq (02600 - Villers-Cotterets).

#### RECHERCHE

- \* ANTENNE de l'Armée ou de la Gendarmerie qui se monte sur le socle AR droit des Méhari achetées aux Domaines, ou toute personne intéressée par la fabrication de cet accessoire. Contact : M. Bertrand GIRARD : La Blottière (37210 - Vouvray).
- \* PIECES ou MEHARI complète de type 4x4 quel que soit l'état. Faire offre au (16) 29 65 09 98 (après 19 h 30. M. Franck LENOIR : Rambervilliers (Vosges).
- \* HARD-TOP pour Mehari. Faire offre au (16) 78 58 71 92. M. Laurent ZANELLA (69 - Lyon).

13.4

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

## TECHNITRUCS

Trois "Technitrucs" vous sont présentés. L'un, de Peter WUTS (Pays-Bas), propose une méthode de dépose de la plate-forme d'une Méhari. Le deuxième, un système D pour fermer le haut des portes, nous vient de Philippe MOTTE (Belgique). Le dernier, de Nordhal LE MEUR (50 - La Glacière), vous sera utile pour la réparation des carrosseries en ABS.



## 1) DEPOSE D'UNE PLATE-FORME SANS DESHABILLER LA MEHARI

On peut en discuter mais remplacer une plate-forme est un travail ce qui prend du temps. Si vous avez le temps (et un autre transport!) il n'y aura pas de problèmes pour faire le remplacement. En ce cas vous avez aussi le temps pour rechanger ou réviser les pièces en mauvais état qui apparaissent pendant le stage de démontage. La méthode bien connue est:

- Déposer le moteur, boîte de vitesses
- Percer les rivets et démonter toute la carrosserie
- Desserrer les chassis tubulaire AV, AR
- Démonter tous ce qu'est monté au plate-forme

Et après vous-êtes muni d'une plate-forme neuve ou révisée vous devez monter tous.

Mais...., si vous n'avez pas le temps pour faire cela copieux, il y a une nouvelle méthode qui gagne très beaucoup de temps sans percer les rivets et sans démonter la carrosserie.

## 1- Déposer le moteur, boîte de vitesses et les pots d'échappement

Les chassis tubulaire AV et AR sont pas attachés l'un à l'autre. Le seul qu'attache les deux sont la plate-forme, les petits barres de renforcement aux cotés, et les pièces de carrosserie en ABS. Quand on éloigne la plate-forme la connexion fixe entre les chassis tubulaire AV et AR disparaît parce que les pièces de carrosserie et les petits barres de renforcement peuvent pas continuer une connexion fixe car ils sont trop faibles. (affaïser, casser ou déchirer de la carrosserie !!) Pour éloger la plate-forme sans laisser affaïser la voiture il faut attacher les deux chassis tubulaire re l'un à l'autre.

## 2- Au dessous: Soudre une barre de fer ferme à chaque coté contre la surface inférieure des chassis tubulaire à coté de la plate-forme. (voir dans la figure: A)

Au dessus: Desserrer les rétroviseurs extérieurs et les montants. Fabriquer deux barres de fer qui peuvent être montées avec des vis entre les points de fixation de rétroviseurs et de montants. (voir dans la figure B)

Maintenant vous avez obtenu une construction "boîte" très ferme qui peut pas affaïser à condition que les chassis tubulaire sont en bon état.

## 3- Desserrer les chassis tubulaire de la plate-forme. Éloigner les sièges AV. (laisse le support de sièges monté au plate-forme) Desserrer le tube de direction.

## 4- Desserrer les écrous de roues pas complètement mais jusqu'ils peuvent-être desserrés à main. Soulever la plate-forme à l'aide des crics jusqu'à les roues se trouvent à 20 cm au dessus le sol.

## 5- Soudre entre le sol et chaque barre de fer horizontale (qui sont soudé contre la surface inférieure des chassis tubulaire) deux barres verticales. (voir dans la figure: C). Déposer les roues.

Assurez-vous que toutes les connections entre la carrosserie (chassis tubulaire) et la plate-forme sont détachés (tubes de frein, tube d'essence, la direction).

## 6- Baisse la plate-forme lentement et peu à peu. Il faut forcer un peu le point d'attachement arrière du chassis tubulaire AR.

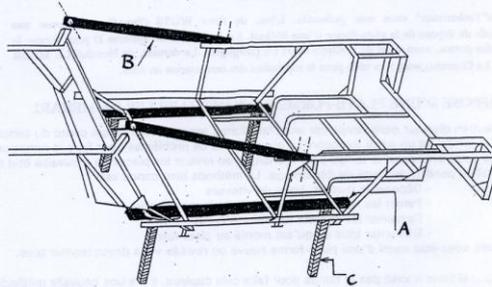
La carrosserie et les chassis tubulaire restent en haut sur quatre pieds et la plate-forme baisse. Maintenant la plate-forme peut être éloignée sous la voiture et doit être démontée entièrement. (pots de suspension, essieu AV AR, réservoir, tubes, support sièges)

Le montage sera effectué dans l'ordre inverse.

P. Wutz

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

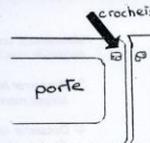
13.5



## 2) POUR FERMER LE HAUT DES PORTES

Un petit truc que j'utilise depuis plus de 3 ans sur ma Méhari. Vous avez tous été confrontés au problème des hauts de portes qui s'écartent du montant central quand on roule. Pour remédier à cet inconfort, j'ai fixé un crochet à l'aide de rivets tubulaires sur le haut de porte et un autre crochet sur le montant central avec des rivets pop en alu. Il suffit alors de relier les deux crochets avec un gros élastique (cf dessin) : les portes ne bailleront pratiquement plus.

Ph. Motte



## 3) ASTUCE POUR REPARER L'ABS

Le polyester n'accrochant pas longtemps, il faut se procurer de l'ABS (un vieil élément de Méhari fait parfaitement l'affaire). Découper ce plastique en morceaux (je le fais avec une scie sauteuse ou une cisaille à métaux) et recouvrir le tout d'acétone. Après un moment et au prix d'un malaxage consciencieux, on obtient une pâte qu'il suffit d'appliquer sur la partie endommagée qui aura été préalablement dégraissée avec un chiffon et de l'acétone. Pour les grosses réparations, il faut procéder par étapes successives car, lorsqu'il est appliqué très épais, ce mélange forme de grosses bulles d'air qui nuisent à la rigidité de l'ensemble réparé.

N. Le Meur

13.6

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

## HISTOIRES DE MEHARI

Nous sommes persuadés que vous avez tous quelques histoires ou anecdotes de Méharistes à nous faire partager. Prenez la plume. Nous attendons votre "copie" pour le plaisir de tous. Pour cette fois, deux de nos membres animent la rubrique : M. WUTS (Pays-Bas) et - au verso - M. LOOS (94 - Sucy-en-Brie).



Chers Méharistes,



Il y a environ 18 ans que mes parents avaient acheté une immeuble à Avoriaz près de Morzine en Haute-Savoie. A cette temps j'avais sept ans.

Là, j'ai l'appri sauf le ski aussi la connaissance de l'existence de la Méhari. (en Hollande elles sont généralement rares)

Au premier je n'ai les pas vu, mais après quelques années ma vu devrait plus sélectif aux Méharis. Tous les journées les moniteurs de ESF (École de Ski Français) allaient au piste dans leurs vieilles 2cv, R4, Ami, R5 et Méhari. Une fois j'ai vu des skieurs de l'armée Française qui viennent dans des Méhari 4x4, vert armée; c'était une "fête" pour moi. J'avais vu une autre 4x4 même sur la piste chez un crépérier (voir photo) Après chaque vacances je retournais en Pays Bas très passionné de la Méhari, et avec l'intention d'acheter une exemplaire quelque temps.

En commençant à étudier à Rotterdam Université Erasmus en 1988, ma situation financière ne se développe pas positive, mais un job pour étudiants améliore la situation financière en 1990. En mars 1991 la grande journée était là: j'achetais ma première Méhari. C'est une Méhari modèle 1975, 2 personnes, en état original sauf la couleur (couleur originale orange, mais elle était peint blanc très mauvaise.) En printemps 1991 j'avais repeint soigneusement ma Méhari en couleur vert. Depuis cette temps j'ai eu beaucoup de plaisir de ma Méhari en rouler les distances courtes et longues. (souvent trop longues: résultat environ 18000 km par an)

Rouler beaucoup résulte naturellement en des réparations, mais les réparations sont aussi nécessaires pour réussir la contrôle technique obligatoire chaque année en Pays Bas. Jusqu'à aujourd'hui il était nécessaire de changer ou réparer le système de freinage, les axes pivot, le plate-forme et les "petites" choses "normales", comme rupteur condensateur, pot d'échappement, embrayage et batterie. J'ai fait les réparations moi-même, et pour changer le plate-forme j'avais développé une méthode spéciale sans deshabiller la Méhari. Je vais en écrire dans la rubrique "Technitrucs" une autre fois.

Maintenant je suis aussi membre de Méhari Club Nederland (que vous en avez publié une petite article dans la revue n° 8) pour quelque raisons. Mais la raison la plus importante est malheureusement la distance longue entre la France et les Pays Bas. Néanmoins je trouve il faut être aussi membre d'un club dans le pays de naissance de la Méhari, et je vais essayer de visiter les rendez-vous du MCFD au Nord.

Alors Méharistes, c'était ma histoire de..... Méhari. Mes compliments pour les bonnes et belles "bulletins d'information" de MCFD. Continuez et au revoir au Nord ! Bien amicalement et salutations,

Peter Wuts  
Les Pays Bas



(excusez moi pour mon Français)

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

13.7

## Ciel ma Méhari !

Contes de Méhari enchantée ou les milles et une anecdotes d'une vie exemplaire remplie de bons et loyaux services.

Il était une fois une Méhari tout à fait normale, comme ses sœurs de l'époque. Seules leur ramage haut en couleur créaient la différence entre elles. Toutes elles faisaient alors partie du paysage automobile français et s'y intégraient avec l'originalité de leur conception spartiate et leur silhouette de boîte à chaussures pour seuls atours de séduction.

La belle était précoce, audacieuse, libre, insouciant de sa future destinée et pratiquement seule sur son créneau. Quel mage aurait alors pu prédire l'avenir : << A l'aube du 21 ème siècle, fidèle Méhari tu es là encore pour longtemps >>

Mon faire-part de naissance indique le 3 avril 1970

Mes premiers pas eurent lieu avec un agent Citroën en tant que véhicule de démonstration. Pas longtemps heureusement, rendez-vous compte, le mercantile mécréant ne cherchait qu'à me vendre à tout prix.

Je n'eus pas à attendre longtemps, le destin mis sur ma route le Père qui avait déjà succombé au charme d'une de mes sœurs un an plus tôt. La rivale n'ayant pas supporté un gros bisou latéral de camion, amoureux fou contre nature et l'occasion faisant le larron, je fus échangée contre cette épave. J'en garde pourtant un souvenir ému, son panneau/dossier de siège arrière à la place du mien égaré

Patience encore en travaillant à l'usine comme véhicule de livraison. Ah ouï j'avais oublié de vous dire je suis une camionnette (pourtant 4 places mais sans rembourrage arrière).

Et enfin le volà, lui, le Filis qui saura me garder et me garde toujours depuis 1971.

Il venait de se séparer pour moi de son Austin Mini Cooper (quel destin mythique également). Je crois qu'il ne l'a pas oubliée et qu'il la regrette. Tout bien réfléchi, nous pourrions aujourd'hui parfaitement cohabiter tous les trois sans animosité.

Mon problème restera sa conduite, dur de rivaliser avec l'Austin qui lui avait enseigné l'art du pilotage, alors pour suivre le rythme au taquet tout le temps et sur tous les rapports, mais finalement j'ai tenu le coup. Surprenant, non ? A 200.000 km j'avais encore presque tout d'origine. Sauf plusieurs grandes baches déchirées et envolées (durs, longs et pas toujours réussis les dépassements de mille-pattes sur autoroute ou ailleurs). Du consommable également tels que silencieux d'échappement, balais d'alternateur, disques d'embrayage empuissierés qui brotent, qui brotent, ... (raçon du tout terrain)

Une recommandation : vérifier bien vos courroies avants d'attache-capot moteur, l'effet est saisissant au dessus de 50 km/h

Dur mais juste, bienveillant à froid, jamais de surrégime, il a toujours tenu à m'entretenir et à me garder en forme

Il a bien délégué un peu en m'affublant d'un toit en dur, d'un siège baquet, d'un petit volant, d'une console, de phares additionnels, d'un attelage pour son Zodiac (celui-là je n'ai jamais pu le saquer surtout en côte et contre le vent), ...

Ah, il m'en a fait voir l'animal des km, des kg, des amis, du pays, du chaud, du froid, du vent, du salé (il y a effectivement incompatibilité entre ABS et potasse sur les routes en Alsace, 3 hivers successifs et j'ai blanchi à vue d'œil), de l'asphalte, du sable, de la boue, du gel, du givre, du verglas, de la neige, de l'eau douce et salée (àïe) et je ne sais quoi encore, rien ne l'arrêtait et en fait moi non plus.

Aujourd'hui à 220.000 km et quelques, je coule des jours heureux à la campagne dans une grange, il me laisse tranquille depuis un bon moment, mais vient me voir souvent. Méfiance c'est louche je n'aime pas trop la façon dont il me regarde, me jauge, m'ausculte, car je crois savoir qu'il s'est inscrit au Méhari Club de France et qu'il a de nouveaux des projets pour moi. Il hésitait entre une cure de jouvence pour me rendre au mieux mon état original, et un rêve complètement fou, un sommet mécanique, un fantasme pour mettre avec ma livrée : m'offrir un délire technologique se rapprochant de la structure mécanique de nos filles chéries les ZX de Rally Raid. Est-il sérieux ? Fera-t-il quelque chose ? Heureusement peut-être rien, car il n'a ni le temps et ni les sous ! Mais ça c'est une autre histoire (à dormir debout).

Salut les amis !!! B. LOOS

13.8

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

## QUESTIONS-REPOSES

Cette rubrique est une sorte de "boîte aux lettres". Les membres du MCDF pouvant s'interroger mutuellement à propos d'un problème qui leur tient à coeur ou répondre à une question posée dans le bulletin précédent. A vos plumes pour faire des heureux...



### QUESTIONS

**De Daniel SZAMES (Paris) :**

Comment coucher le pare-brise sur le capot d'une Méhari 4x4 sans enlever la roue de secours posée au-dessus du moteur ?

**De Bertrand GIRARD (37 - Vouvray) :**

Je possède une Méhari 74 dotée de l'ancienne calandre et j'appréhende le remplacement des vis platinées qui, sur ce modèle, impose le démontage de la calandre.

Savez-vous s'il existe dans le commerce des "kits" d'allumage électronique adaptables sur notre cher bicylindre ? Quelles marques, quels distributeurs de cet équipement ? Qu'en pensent les Méharistes qui l'ont déjà utilisé ? Sinon, comment mes chers collègues ont-ils résolu cette difficulté sur les versions à calandre fixe (modèles antérieurs à 1978) ?

### REPOSE...

... De M. DEFERT à la demande de M. ZANELLA (Lyon) qui voulait en savoir plus sur le hard-top "Enac" de la Méhari :

Enac est le fabricant du hard-top le plus répandu pour Méhari. Il était homologué par Citroën puis vendu par le réseau en tant qu'accessoire. Réalisé en ABS comme la carrosserie, il était disponible dans des coloris identiques. D'autres fabricants se sont lancés dans la réalisation de hard-top pour Méhari, mais cette fois en polyester. Aujourd'hui, Enac a été repris par le Groupe Gruau bien connu pour ses caravanes et ses véhicules spéciaux.

Selon le catalogue Enac de l'époque, il existait différents types d'aménagements pour les Méhari : pick-up, pick-up avec bâchage coulissant "Quick-Bâche", bâchage coulissant "Quick-Bâche" avec options pour les portes (ensembles ou hauts de portes et glaces coulissantes), et le hard-top comprenant les toits AV et AR, les panneaux latéraux et AR, roll-bar et pieds AR, sans portes AV soit avec glaces latérales, soit avec panneaux pleins. Il y avait même des options porte-skis/porte-échelle, et les béquilles pour maintenir ouvert le hayon AR. Pour plus de détails, vous pouvez vous reporter à la documentation sur le hard-top Enac à la page suivante.

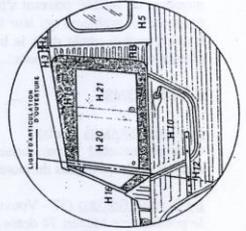
D'autre part, à la rubrique "Technitrus" concernant la réparation de l'ABS, je préfère, de loin, utiliser le Méthyl-Ethyl-Cétone car il y a moins de dégagements gazeux. En outre, celui-ci est disponible même en petites quantités à Cherbourg.

J'ai découvert avec plaisir en lisant le N°11 de "Citroën-Revue" une Méhari "Azur" et son propriétaire en la personne de notre Vice-président. Pour certains ce sera l'occasion d'associer nom et visage !

- Fixer la charnière H12 sur le bas de la porte (avec Platine de renfort) en utilisant les vis prévues à cet effet. Vérifier que le charnière H12 doit être dans l'alignement de la charnière du haut de porte sur le déflecteur.
- Fixer la partie AR de la charnière H12 sur la caisse du véhicule (après avoir enlevé le déflecteur).
- Fixer la partie BEZ sur la caisse, cable si nécessaire, pour obtenir une fermeture normale.
- 3° - Mise en place du toit AR, BE, sur la charnière du déflecteur. Rabattre sur le roll-bar contracter la sangle position de montage et, dans la mesure du possible, monter les bords du toit AR, entre les deux parties du déflecteur, à l'aide des chevilles (2) du roll-bar du toit, et des pieds AR, au toit.

#### MISE EN PLACE DE LA PARTIE AR.

- 1° - Mettre les pieds AR, BE et BEZ, sur la caisse ( 1 vis et 1 rondelle à chaque pied) sans serrer.
- 2° - Poser le toit AR, BE, sur les pieds AR, BE et BEZ, sans les serrer, afin de vérifier, sur le toit, l'alignement des pieds AR, dans les ouvertures prévues à cet effet, sur le toit.
- Positionner correctement la partie AV, du toit AR sur le roll-bar contracter la sangle position de montage, et dans la mesure du possible, monter les bords du toit AR, entre les deux parties du déflecteur, à l'aide des chevilles (2) du roll-bar du toit, et des pieds AR, au toit.
- 3° - Poser des panneaux latéraux BE et BEZ sur les charnières H12 et H13 du toit. Contracter l'ensemble panneaux dans les charnières longitudinales du toit.
- 4° - Poser du hayon AR.
- Faire coulisser l'ensemble hayon dans la charnière transversale du hayon AR.
- 5° - Serrer les pieds AR, BE et BEZ, après réglage par rapport aux panneaux latéraux et hayon AR.
- 6° - Contrôler le bon fonctionnement des serrures, régler les casses si nécessaire.

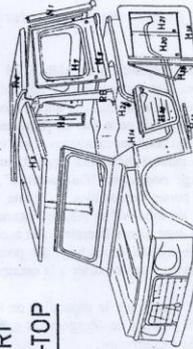


Contrôler soigneusement les positions de montage des charnières H10 et H11, non assemblées avec leurs charnières (hautes et basses) et les vis prévues à cet effet. Contrôler les autres pièces de l'ensemble étant prises au montage.

#### NOTICE DE MONTAGE

**ENAC**  
8 Rue Salvador ALLENDE  
93970 BEZONS  
Tél. 982.17.36.

## MEHARI HARD-TOP



#### MISE EN PLACE DE LA PARTIE AV.

- 1° - Mettre en place le roll-bar (BE) à vis, 4 rondelles, sans serrer.
- 2° - Présenter le bas de porte H10 - la partie haute doit être en alignement avec le prolongement de la caisse de la voiture. Régler le montage de l'ensemble H10 sur le roll-bar, à l'aide des chevilles prévues à cet effet pour le couvrir le godet H14, fixer ce dernier par 2 rivets Pap.
- Mettre en place la charnière supérieure du bas de porte, s'articulant sur le roll-bar (BE) et le haut de porte 69 fixer par deux rivets Pap, avec rondelles de renfort.
- Mettre en place :
  - a) le déflecteur H16 (coulissant ou dernier dans la charnière du pare-brise)
  - b) le haut de porte H16 (coulissant ou dernier dans la charnière du déflecteur)
- Régler le haut de porte avec le bas de porte par le bouton prévu à cet effet.
- Régler le roll bar - BE - par rapport à la porte ( trois boutons à la base de celui-ci )
- Contrôler le bon centrage de l'ensemble porte.