



A l'approche des fêtes de fin d'année, Jean-Claude Pitot, le top model du club, vous présente notre T-shirt "collector".

Colori noir et logo noir et orange.

Taille XL et 10/11 ans.

12 € à la boutique et 16 € port compris.

Dépêchez-vous de le commander, il n'y en aura pas pour tout le monde!

Vous trouverez tous ces articles et d'autres encore à

La Boutique du Club

chez Ginette et Jean-Claude Pitot

23 avenue des Fauvettes, 77270 Villeparisis ☎ 01 43 70 12 23



Méhari Club de France

Président : Thierry Censier, Garage de Ponceles
12, rue de Paris, Piscop, 95350 Saint-Brice-Sous-Forêt
Secrétaire, responsable adhésions, administrateur site Internet :
Nicolas Robert, 337, rue de la Grisonnière, 45560 Saint-Denis-en-Val
www.mehariclubdefrance.com



© 09-2002



ÉDITO

MEHARI CLUB

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU MCDF

Le 27 septembre 2002 à la boutique du Méhari Club de France, 66 avenue Philippe Auguste à Paris, s'est réunie l'assemblée générale du Méhari Club de France.

Six membres étaient présents : Jean-Claude Tronchaud, président, Gérard Bron, rédacteur du bulletin, Jean-Claude Pitot, responsable boutique, Denis Corteuille, responsable organisation rallye, Patrick Laurent, responsable technique, Nicolas Robert, secrétaire et responsable Internet.

Contrairement aux années précédentes, l'assemblée générale a volontairement été proposée au mois de septembre car il fallait, au plus vite, remettre le MCDF sur la bonne voie.

Notre association, créée voilà dix ans, a connu un premier dérapage en 2001 qui n'a pas été contrôlé en 2002 et la réorganisation entreprise n'a pas permis de résoudre les retards pris sur le suivi des adhésions et la parution du bulletin. À la demande de tous, nous avons opéré un second remaniement du bureau et désormais Thierry Censier devient président tandis que revient à Nicolas Robert la gestion des adhésions et de la trésorerie.

Patrick Laurent, avec son expérience en rallye, son savoir faire en mécanique répondra sans aucun doute et avec précision aux questions que vous poserez dans le forum sur le site. Vous retrouverez aussi ses astuces dans chaque bulletin.

Le principe de saisie libre des petites annonces sur Internet est maintenu. Seule la participation de 10 € est diminuée. 6 € sont désormais

demandés pour obtenir les coordonnées des annonceurs sans bénéficier des autres avantages du club. Cette participation n'est valable que pour un trimestre.

De manière à réaffirmer notre présence au salon Rétromobile 2003, qui se tiendra du 7 au 16 février à la Porte de Versailles, le MCDF recherche des passionnés disponibles une journée pour assurer la tenue du stand. La Méhari qui y sera exposée est unique et monstrueuse...

Denis Corteuille est actuellement en contact avec le propriétaire de l'engin et il attend aussi vos appels afin d'établir un planning de présence. L'entrée sera évidemment offerte aux volontaires s'ils viennent pour deux jours ou davantage.

Le rallye annuel 2003 sera celui à ne pas manquer et à n'en pas douter il restera dans la mémoire de tous. En effet, nous serons tous invités par le Père de nos Méhari : le Comte Roland de la Poype en personne. Pour cette exceptionnelle occasion, plusieurs convois seront formés au départ des grandes villes et prendront la direction des Alpes-Maritimes! Denis nous tiendra informés de ce projet enthousiasmant.

En espérant vous compter parmi nous l'année prochaine, les membres du bureau vous assurent qu'ils feront leur possible pour vous satisfaire.

A très bientôt.

Thierry Censier, Président

DE FRANCE

La revue des MEHARISTES

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MEHARI CLUB DE FRANCE • JUILLET • AOUT • SEPTEMBRE 2002

LA VEDETTE DES SEVENTIES

Malheureusement, il ne s'agit pas là d'une résurrection de notre machine préférée qui aurait été présentée à l'occasion du Mondial de l'Automobile! Non, plus simplement, pour attirer le chaland, le centre commercial de Vélizy 2, dans la région parisienne, a imaginé une rétrospective rassemblant plusieurs autos associées aux loisirs et au plein air telles que l'on pouvait les concevoir tout au long des années soixante-dix et naturellement, au premier rang d'entre elles, figurait notre Méhari nationale,

en compagnie du prototype Matra qui allait devenir la Renault Espace et de quelques autres engins d'importance moins significative. L'exemplaire trônant sur le stand est un modèle d'avant 78 entièrement restauré, comme neuf malgré de nombreuses entorses aux caractéristiques originales. Revenons au Mondial où deux stands méritaient notre intérêt, celui de Fargo que nous évoquons plus loin et celui de Citroën qui dévoilait sa bien singulière Pluriel.

SOMMAIRE

- Editorial : un sang nouveau pour assurer la pérennité du club.
- Salut aux Méharistes passionnés, par Patrick Laurent, pages 3 et 4
- A l'ombre du Mont Saint-Michel, compte rendu du rallye organisé par le club dans la région de la fameuse baie, pages 5 et 6
- Fargo : pas le bon profil pour succéder dignement à la Méhari, page 7
- Franc comme Lohr, présentation d'un étrange véhicule peu connu, page 8
- Des freins pas comme les autres, pages 9 et 10
- La Dalat made in Vietnam, pages 11 et 12
- Petites annonces, pages 13, 14, 15
- Technitrucs, page 15



VIE DU CLUB

SALUT AUX MEHARISTES PASSIONNÉS

Tout d'abord, je souhaite saluer Thierry Duval que je vais essayer de remplacer dans la lourde tâche qu'il avait à répondre à des questions plutôt techniques. Ceci dit, il reste parmi nous. Texte et photo : Patrick Laurent

Je précise d'entrée que chacun est et restera invité à participer, rectifier ou corriger et même compléter mes interventions à venir. Toute précision ou aide est toujours bonne à dire tout particulièrement si c'est fait avec le sourire.

Dans un premier temps, je vais donc me présenter et expliquer pourquoi et comment je suis devenu un inconditionnel de la Méhari. Certains pourront peut-être se retrouver dans mon parcours.

Au départ, je n'avais pas la fibre méhariste, mais je ressentais toujours un certain plaisir quand j'apercevais une de ces machines, un peu comme tout le monde!

J'avais déjà retapé une Toyota Celica TA22 coupé-sport, une Ford Taunus coupé, une Coccinelle de 1963 (avec ses phares inclinés comme la Porsche) et une Matra-Bagheera. Ma caisse à outils commençait donc à bien se remplir.

Avant de saisir l'opportunité d'acquiescer une Méhari, en 1994, j'avais hésité entre une Jeep de l'armée, une Renault Rodéo et la Méhari. Mais il est vrai que j'avais toujours un faible pour la Citroën. En effet, quand j'étais gamain et sportif, c'est dans ce « gadget » (comme l'appelait mon prof de judo), qu'à six ou sept (plus les sacs!), nous nous rendions aux compétitions.

J'en reviens donc à mon choix : la Jeep a été vite écartée pour sa boîte à trois rapports, sa consommation en carburant excessive et sa vitesse de pointe anémique. De plus, je pensais avoir des difficultés à trouver des pièces de rechange, quant au prix des pièces et autres réparations, j'avais peur des factures à venir. Peut-être me trompé-je mais aujourd'hui encore, je pense toujours la même chose.

En ce qui concerne la Rodéo, sa motorisation de 4L m'intéressait. Je connaissais un peu son moteur relativement puissant, endurant, fiable et simple. Mais les rares Rodéo que j'ai eu l'occasion d'approcher étaient toujours bien rouillées au niveau des longerons, de plus, je m'étais fixé un budget limite à ne pas dépasser. Moins de 5000 F.

J'avais commencé, depuis quelques temps, à restaurer un coupé 304 Peugeot acheté 4000 F. C'est un oncle de Belfort qui, cherchant une petite voiture pour un de mes cousins et connaissant mon penchant pour la Méhari m'en indiqua une à côté de chez lui, immatriculée dans le Var.

Le prix de départ était fixé à 8000 F à débattre! Le propriétaire l'a donc descendu à 4000 F et nous avons tout bonnement échangé nos véhicules.

Quand la « poubelle » est arrivée chez mes parents, sur un plateau, mon père hésitait entre rire et larmes. Et mon oncle repartit quand même avec la 304. Entre nous, je crois bien qu'il faisait une affaire. Car, à part un cignotant et une peinture, le coupé était prêt à rouler.

La Méhari, quant à elle, ressemblait à une épave roulante. Il manquait des morceaux complets de carrosserie, pas un panneau de plastique n'était intact, la bâche était déchirée en plusieurs endroits, mais le moteur tournait bien! J'avais donc acheté cette Méhari sans l'avoir vue!

Avec le recul, je m'aperçois que j'ai eu la chance de tomber sur une voiture avec une plate-forme et une structure tubulaire saines.

J'étais tout seul dans ma campagne à venir ou deux fois par mois démonter cette voiture en plastique, plastique, car je ne connaissais pas le nom officiel de ce matériau souple qu'est l'ABS.

► Dans un premier temps, je n'ai pas hésité à virer les rivets à la perceuse, tous les rivets que je pouvais trouver! Ensuite, j'ai tout démonté, en conservant chaque boulon et écrou, les châssis tubulaires, de façon à les gratter, poncer et repeindre avec la première peinture anti-rouille « spéciale portail », que j'avais trouvée chez le premier magasin de bricolage du coin. J'en ai mis deux couches, s'il vous plaît!

Je ne connaissais pas l'existence du MEC et c'est donc à la résine époxy mélangée à la fibre de verre, que j'ai reconstitué tous les morceaux d'ABS absents. Le plus amusant a été de reconstituer l'aileron du côté arrière droit. Une bassine, du plâtre, du liquide vaisselle (pour que cela ne colle pas) et c'est avec le côté gauche, existant, que j'ai réalisé le moule des ailerons du panneau de droite. Ensuite on applique la pièce derrière le trou béant, on découpe à peu près aux dimensions et on recolle avec de la résine.

Durant le démontage, je n'ai pas rencontré de difficulté particulière sinon qu'avec le rail de pare-brise il m'a fallu pas mal de patience, de dégriffant et d'ingéniosité pour arriver à séparer, sans le casser, le dernier élément en ABS. En effet, j'ai dû percer et enlever de la matière sur la bassine, en dessous du tableau de bord, au niveau de la sortie des tiges filetées pour avoir un meilleur accès aux écrous et pouvoir taper par en dessous à l'aide d'une broche fabriquée dans un fer à béton. Et mon U de pare-brise est enfin sorti, doucement, mais sûrement. Attention!, il faut laisser les écrous tout au bout des tiges filetées de façon à ne pas écraser le filetage lorsque l'on tape dessus.

Pour terminer, après avoir traité toutes les pièces métalliques, j'ai attaqué la peinture de la carrosserie. L'aventure! N'ayant pas de compresseur, j'ai donc opté pour la bombe. De celles que l'on achète dans tous les centres commerciaux et les magasins de bricolage. La Méhari étant beige (Hoggar, précision apprise par la suite), j'ai pris une couleur de base qui se rapprochait le plus de la teinte. Et

c'est le beige-sable, qui a été élu. Dix bombes ont été nécessaires pour tout repeindre et je dois avouer que cela donne un résultat très correct. Une ou deux couleures seulement, et lorsque l'on voit la Méhari, rien ne laisse paraître d'une peinture à la bombe. Même la couleur semble d'origine.

Le moteur, quant à lui, a juste été nettoyé avec une lame de couteau, une brosse métallique, un pinceau avec de l'essence et de l'huile de coude. Cette voiture ne demande pas de connaissances très poussées en mécanique. Et puis quand je ne sais pas, je me renseigne ailleurs, et pas obligatoirement auprès d'un professionnel. Car sans pour autant chercher à dénigrer cette corporation, j'ai souvent été déçu, de la facture certes, mais aussi par le travail réalisé! Vis mal resserrées, pièces détériorées ou cassées au démontage et mal recollées à la super-glu,

rayures, salissures, délais non respectés. Ceci dit, j'aime bien certains mécanos quand même! Mais l'expérience prouve qu'on n'est jamais mieux servi que par soi-même!

Depuis, pas mal d'aventures me sont arrivées avec cette Méhari, mais jamais de problèmes insurmontables.

Je lui ai apporté également quelques modifications visant à la rendre plus confortable, plus fiable, plus sûre et plus solide mais j'essaye toujours de lui conserver un aspect extérieur d'origine, ou tout du moins, faire que la modification ne soit pas irréversible. La mécanique est si simple que son entretien et sa réparation restent à la portée de n'importe qui. Une autre belle parole d'un autre copain plus tourné vers la 2 CV : Pourquoi la 2 CV?, parce que je suis nul en mécanique!

Elle ne demande donc que du temps et de la motivation, le reste, elle vous le rend.

Je vous donne rendez-vous pour vous proposer quelques idées de bricolage dans les pages des prochaines éditions du bulletin du Méhari Club de France ou sur le forum du club.



Ma Méhari m'a demandé du temps et de la motivation, le reste, elle me le rend maintenant, intérêt compris.

À L'OMBRE DU MONT SAINT-MICHEL

C'était une première et exceptionnellement, en ce week-end des 8 et 9 juin, nous n'avons pas subi les affres de la canicule que nous connaissons habituellement sous ces latitudes.

La journée du samedi matin a été réservée à l'accueil des participants.

Aux alentours de 10h00, c'est à dire vers 11h30, nous avions rendez-vous avec le « Monsieur Méhari » de la région.

En effet, Michel Auvray est un passionné de la Méhari depuis une bonne trentaine d'années. Il en a possédée environ vingt-cinq ou trente, dont plusieurs 4x4.

Sa cave de d'Ali Baba a fait le bonheur de quelques amateurs.

Dans ses divers garages, des pièces partout, châssis, roues, bassines deux places ou quatre places, portes, diverses bâches, moteurs, boîtes de vitesses, des Méhari en pièces ou complètes. Il aura même une Méhari en moins car notre président Jean-Claude Tronchard, venu en stop avec notre vedette de la télé, Denis, est reparti avec une véritable Méhari Azur, à première vue, mais honnêtement négociée.

Jean-Claude en a donc profité pour s'essayer à sa nouvelle monture durant le reste du week-end.



La cave de d'Ali Baba? Non, un des garages de Michel Auvray.

Après les grillades et le cidre, l'après-midi nous avons parcouru un circuit en forêt de Refuveille. Vincent, deuchiste du Viking-Club 2CV, nous précédait en éclairant de façon à reconnaître le terrain. Seul un arbre en travers du chemin a dû être scié.

En ce qui concerne le bourbier, il n'y pouvait rien! Et là, le recours aux chaînes à neige s'est révélé des plus judicieux.

Pendant ce temps, Thierry Duval et sa compagnie, arrivés en Méga, étaient partis faire leurs emplettes de MEC sur le port de Granville.

Nous, nous y sommes donc retrouvés un peu plus tard sous un agréable soleil et également pour s'installer à la terrasse d'un café-bar... après l'effort, le réconfort.

Le chemin du retour Montabot est passé par Bréhal, Saint-Martin de Bréhal et ses salines aux dunes verdoyantes (immergées à grandes marées) avec ses célèbres moutons de prés salés.



Le chameau passe bien par le chas d'une aiguille, pas vrai!



té le rallye sur un obstacle, dans une petite mare, en plein sur le chemin, longue de quelques mètres, d'une bonne trentaine de centimètres en profondeur, mais surtout très vaseuse!

En ce qui concerne le final au Mont Saint-Michel, la plupart des participants avaient pas mal de route à affronter pour le retour. Le Mont, ne devant pas ménager demain, ce sera donc pour la prochaine fois! Que le temps est vite passé!

C'est donc ainsi que s'est terminé le rallye du Méhari Club de France organisé pour la première fois en Basse Normandie.

Un bref passage par Montabot et ce fut le moment des adieux.

En espérant que ce court rallye vous a plu, je souhaite remercier tous les participants qui y ont pris part... ainsi qu'à la cuisine et à la bonne ambiance qui a régné durant tout le week-end. En particulier Nicolas, Jean-Claude et Denis, qui m'ont fait confiance pour cette « première ». De plus, un grand bravo au seul courageux qui a roulé en cabriolet, sous la pluie durant tout le week-end... Nicolas. A bientôt de se revoir... en Méhari.

Patrick

La méhariste souffre un peu, avant de retrouver la piste pour de nouvelles aventures.



► Le soir, après le repas, direction la tente ou l'auberge, pour se préparer à la dure journée du dimanche.

Dimanche et dernier jour déjà! Un réveil au chant des oiseaux et au bêlement des brebis. On attend Dominique, un autre méhariste de la Manche et c'est le départ pour le site de Carolles, sur un terrain appartenant au « Club des 4x4 de la baie du Mont Saint-Michel ».

Après, le repas pris à l'abri d'une petite pluie persistante, c'est le départ pour un circuit en road-book sur le secteur de Saint-Michel-du-Loup.

Compte tenu de l'heure tardive, nous avons écouré

L'HÉRITIÈRE?



FARGO : PAS LE BON PROFIL

► Pas facile de trouver un produit de substitution à notre chère Méhari. Beaucoup s'y sont essayés alors qu'elle était encore fabriquée, et d'autres tentent d'en ressusciter l'esprit mais finalement force est de constater que l'original valait et vaut toujours bien mieux que les copies.

La Fargo, que nous vous annonçons dès le numéro 30 de cette revue, est la dernière tentative dans ce sens et la plus réussie car la plus proche du modèle. Sa construction en polyester, autour d'un bloc Peugeot 1100, est de nettement meilleure facture que celle de la Méhari, ses performances aussi mais elle est vendue au même prix (11400 €) que la Suzuki Samurai version longue qui lui est directement concurrente tout en offrant la versatilité du 4x4 et trois ans de garantie en plus.

Sa commercialisation reste très confidentielle, sans doute aurait-il fallu faire plus simple, plus rustique mais la réglementation l'aurait alors sans doute interdite. Finalement, la Méhari véhicule aussi une époque à jamais révolue. Aussi amis méharistes, entretenez vos machines, n'hésitez pas à investir dans l'achat d'un moteur ou d'un châssis, votre engin ne



De profil, l'aspect de la machine est globalement sympathique toutefois le style décousu, bicolore, en casse l'harmonie.

sera jamais dépassé par un concurrent, même intrinsèquement de meilleure qualité, même plus rapide, même plus confortable. Rien ne la vaudra en termes de simplicité, de versatilité et d'agrément. Elle est une valeur durable.

L'arrière déçoit par un manque total d'imagination et s'avère bien lourd.





GALAXIE CITROËN

FRANC COMME LOHR

Plus rustique, plus basique que la Méhari, c'est pas possible. Mais si, mais si ! et Lohr infirme ce postulat avec son fardier FL 500, une sorte de mule mécanique résultant d'un judicieux assemblage d'éléments estampillés Citroën. Texte et photos : Gérard Bron

Ce fardier, que proposent de temps à autre les ventes aux enchères des Domaines, est signé Lohr, un constructeur français de matériel militaire lourd qui a eu la géniale initiative de réaliser cette machine à tout faire autour du petit moteur boxer que nous, méharistes, connaissons bien.



Le poste de commande, très militaire dans son exécution, une commande de vitesses plutôt bien étudiée. Il n'y a ni capote, ni pare-brise mais le constructeur a prévu plusieurs coffres et rangement.

Ce petit moteur est ici en position centrale nord-sud et en sortie de boîte de vitesses, dont le mécanisme de commande est fort bien pensé et réalisé, chaque arbre transmet directement le mouvement vers les ponts arrière et avant, car le FL 500 est un véritable 4x4.

La suspension est assurée par les mêmes bras, renforcés, que ceux de la Méhari, d'une manière générale, l'engin est bien construit et semble prêt à grimper aux arbres. Reste que le moteur est toujours bien peu puissant et qu'en conséquence la vitesse de croisière est des plus modestes.

Avis aux Bertoni ou autre Barraut en herbe, la carte grise du fardier ici photographié comporte la mention : carrosserie non déterminée!



La poupe du fardier mettant en évidence la transmission et la suspension d'origine Citroën et le caractère sérieux et robuste de l'engin. La suspension avant, est identique mais naturellement comporte en plus les éléments de direction.

Le moteur semble embarqué, astucieusement disposé longitudinalement. Dans son prolongement, la boîte sert alors de transfert aux roues avant et arrière.



TECHNITRUCS

DES FREINS PAS COMME LES AUTRES

Aujourd'hui grosse galère, Méméhari freine, mais trop bien. Les freins avant ont tendance à rester coincés quand on les sollicite. Que faire? Changer les étriers? D'accord, facile et je monte quoi? Du neuf? Au secours les prix!

Texte et photos : Denis Cortesque

Moyennant 26 €, j'achète un kit de reféction chez Citroën. Ce kit comprend une dizaine de joints mais seuls six d'entre eux sont nécessaires pour redonner une virginité à la paire d'étriers in-board* d'une Méhari. Il s'agit des deux joints associés au piston et du petit joint torique qui assure l'étanchéité du tube reliant les demi-coquilles.



On prend un demi-étrier, à l'aide d'une pince-étau ou d'un serre-joint et d'un bout de chambre à air

Citroën précise, et insiste, que les deux demi-étriers ne doivent pas être séparés et il existe à cet effet toute une procédure de démontage qui évite cette manipulation (se reporter à son grimoire RTA) aussi je vous recommande de la suivre si, comme moi, vous tenez à faire le ménage à fond et à changer tous les joints, vous pouvez tout de même désaccoupler soigneusement les deux éléments de l'étrier.

Tout en gardant à l'esprit que mon existence dépend du bon état et de l'ajustement précis des

éléments que je m'appête à désolidariser, une petite prière et je me lance. Un étrier de deux pattes se compose principalement de deux demi-coquilles en alu fixés par deux boulons de 17 sur la boîte de vitesse. A l'intérieur de chaque demi-corp, un piston qui, sous la pression du liquide de frein, presse la plaquette sur le disque. L'étanchéité du va-et-vient entre l'étrier et le piston est assurée par deux joints, dont l'un est de caoutchouc, qui, avec le temps, gonflent et deviennent collants, empêchant ledit piston de revenir à sa place lors du reflux du liquide.

Pour changer les joints d'étanchéité, la grosse difficulté consiste à sortir ce piston de son logement sans l'endommager. Les pros utilisent l'air comprimé mais le Méhariste moyen se servira de son cerveau parce que le compresseur sur le balcon au troisième ça gêne pour accéder à la cabine de peinture et au pont élévateur.

On prend un demi-étrier, à l'aide d'une pince-étau ou d'un serre-joint et d'un bout de chambre à air



Extraction sur le genou du piston et des deux joints dont la détérioration est la raison de leur changement et de la reféction complète des étriers.



Le piston qui fait arrêter la machine. Brut de décoffrage, son état atteste de la nécessité de pratiquer de temps à autre la vidange du système de freinage de la Méhari ou de tout autre véhicule.

(par exemple) on bouche le trou qui sert à alimenter l'autre demi-étrier. Il suffit ensuite de visser le tuyau du maître-cylindre qui commande les freins avant sur le demi-étrier.

On pose la pièce connectée au tuyau et lestée de son serre-joint sur l'aile, deux pressions sur la pédale de frein, et pop! le piston est là, sous nos yeux émerveillés. Bien crade, le joint a laissé des traces, tellement ça tient bien qu'il faudra nettoyer parfois en grattant avec l'ongle. Est-il utile de préciser qu'il ne faut pas employer d'abrasif?

Arrivé à ce stade, changer les deux joints. Et je vous explique pas, c'est trop simple.

Pour le remboitage du piston, on lubrifie avec du liquide de frein on commence à la main et on fini au serre-joint ou à l'étau en procédant avec précaution.

Voilà, pour 26 € c'est reparti. Vous voulez que ça tienne une vie? Remplacez le liquide d'origine par du silicone, c'est neutre**, ça ne pompe pas l'hu-



Le demi-étrier débarrassé du piston et des deux joints.

midité comme le DOT 4. Donc pas de surprise après une longue période d'immobilisation.

En plus, pour les malins qui, comme moi, sont passés des tambours aux disques c'est l'unique solution pour rendre compatibles les freins arrière avec les étriers qui eux sont tous prévus pour du liquide vert LHM. Bien connu des connaisseurs mais pas du grand public, le silicone se trouve, entre autres, chez Jean Blondeau, rue de Paris à Montreuil et souvent chez les dealers de pièces pour anglaises et américaines. Consultez l'excellent Nitro pour les adresses. Prix d'un litre : environ 30 € pour un litre. A raison d'une purge facultative tous les 10 ans c'est pas cher du miracle.

Bonne route à tous.

* La solution des freins avant in-board a été adoptée pour la deuche dès le départ et fut partagée par de rares mais prestigieux constructeurs, Lotus en Formule 1 et surtout Jaguar sur la Type E, à l'arrière, et d'autres encore qui avaient la nécessité de réduire le poids non suspendu, ce qui n'était peut être pas la motivation première de Citroën.

** Neutre, pas tout à fait. En effet, si vous avez l'intention de repeindre votre Méhari, même à l'ancienne échéance, prenez la précaution de ne pas mettre en contact le précieux liquide avec la carrosserie car il y aura alors antagonisme avec la peinture quelle que soit sa nature.



Plutôt que suivre le conseil d'Auto Plus, pour votre approvisionnement en pièces détachées, préférez donc le réseau Citroën ou les fournisseurs associés au Méhari Club de France.



GALAXIE CITROËN

La Dalat MADE IN VIETNAM

Dans les années soixante-dix déjà, dans les pays en voie de développement, la mondialisation tentait d'imposer que voyageurs et marchandises soient transportés en BTV (Basic Transportation Vehicles), des machines excessivement rustiques, à l'image de la Méhari qui, selon certaines sources, était initialement destinée au Vietnam où Citroën était présent depuis 1936. Texte et photos : Gérard Bron

Tous les grands constructeurs que compte la planète avaient imaginé ce mode de transport et avaient entrepris la fourniture d'éléments mécaniques de très grande diffusion à nombre de pays d'Afrique et d'Asie qui, pour leur part, devaient assurer la réalisation de la structure et de la carrosserie dont l'élaboration ne nécessitait pas le recours à de puissantes et coûteuses machines.

En Afrique, à côté de Renault, Citroën proposa ses Baby Brousse et autres FAF (Facile à financer, Facile à Fabriquer) à la Côte d'Ivoire, au Sénégal, à la Guinée Bissau et à la Centrafrique, en Europe, il y eut la Méhari et la Pony grecque tandis qu'en Asie, l'Iran fabriquait sa version de la FAF. Plus loin en Asie du sud-est, où opéraient déjà General Motors, Ford, Chrysler, Toyota, Datsun, Volkswagen, Citroën mit en chantier la Dalat au Vietnam et, en Indonésie, P.T. Alun fut la dernière société à construire des FAF.

Ces véhicules par trop rustiques et peu valorisants en terme de prestige ne purent contenir l'invasion de ces marchés par les fourgons Toyota, Mitsubishi, Nissan, autrement plus fonctionnels et plus fiables qui, rapidement, supplantèrent les BTV locaux. Au Vietnam, le rêve d'une industrie automobile prit fin en 1975* avec l'arrivée d'un nouveau pouvoir peu enclin à favoriser la petite industrie privée, à participation étrangère de surcroît, aussi, l'aventure Citroën Xe Hoi Cong Ty, la société qui produisait la Dalat, s'acheva avec le tarissement de la source des éléments mécaniques pour reprendre, presque clandestinement, un peu plus tard. Toutefois, compte tenu des difficultés économiques que connaît ce pays dont le parc automobile est sans doute un des plus anciens et des plus divers du monde, les Dalat ne sont pas rares, un quart de siècle après la fin de leur fabrication.



La Dalat RN, le premier modèle de la série enjolivée d'une calandre « optionnelle ».



En 1975, au Laos, le Programme pour le Développement des Nations Unies utilisait une flotte de ces RN.



Une Dalat à la géométrie bien agréée.



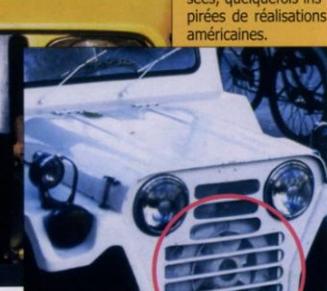
Citroën ne fournit plus de pièces pour ces autos depuis 1975 mais de belles machines, en bon état mécanique ne sont pas rares.



Cette ultime mouture des Dalat n'est rien de moins qu'une FAF ne se distinguant de ses sœurs africaines que par des détails.

Outre les autos d'un autre âge, les productions récentes du Vietnam, il existe dans ce pays des créations artisanales basées sur des épaves et la

plate-forme Citroën comme le petit boxer à deux cylindres que nous connaissons bien se retrouvent souvent sous des coques habilement réalisées, quelquefois inspirées de réalisations américaines.



* Au Vietnam, le marché intérieur, extrêmement limité, ne favorise pas le véritable démarrage d'une industrie que commande une dizaine de constructeurs coréens, américains, allemands et japonais.



LA BOSSE DES AFFAIRES

Méhari 4 places, jaune, hard top, pare-buffe, moteur refait, année juillet 82, parfait état, CT OK, PRIX 4400 €. Tél. : 04.91.68.59.64 www.durand@up.univ-mrs.fr

Méhari mise en circulation 17.04.84 - couleur blanche/bleue, capote complète avec partie conducteur découvrable, crochet attelage. Tél. : 04.50.40.57.49. alain-rene.marchand@ccrn.ch

Vds Méhari 1981, 2 places, très bon état, 71 000 km certifiés, prix à débattre, entreposée dans garage, visible 63. Tél. : 06.13.21.15.19. avocatsbize@aol.com

Méhari modèle 1979, 2 places, hard top, blanc crème pneus, alliage, batterie, amortisseurs, silencieux d'échappement neufs, corrosion présente, contrôle technique OK, prix demandé : 3050 €. christophe.francois@exchange.france3.fr

Vends Méhari 1986, peinture neuve, vert Montana, 4 places, châssis et tubulaire en très bon état, capote BE. Très bon état général, cont. tech. OK. Tél. : 06.20.54.75.71. friedrichch@wanadoo.fr

Belle Méhari, état impeccable, vert Tibesti. Année 1983, 2 jeux de bâches, robes factures, prix : 3900 €, lieu: Tarn. h.vaigne@volia.fr

Méhari 1984, 4 places, couleur Azur, restauration complète (plate-forme, bache, pneus, peinture, etc.), prix : 5400 €. Tél. : 06.70.17.48.92. florence.dhobie@wanadoo.fr

Suite encombrage garage et emploi du temps vend Méhari 2+2 couleur sable année 83 sans CT. BLIN.Lot@wanadoo.fr

PIÈCES DÉTACHÉES

Pièces ensemble carrosserie nue 4 places vert armée, peinte en blanc à restaurer : 3800 €. Tél. : 01.43.32.55.26. Nicole.GUINARD@wanadoo.fr

Vends une caisse 2 places en bon état (beige), un moteur (à revoir) une boîte vitesses en bon état, un pare brise fr (bon état), 2 armatures de siège D et G, jantes, un démarreur manuel, un haut de bache (TBE) et quelques autres pièces. Tél. : 02.37.25.65.66. r.beaudin@him-charts.com

Je vends diverses pièces détachées de Méhari nouveau modèle, 2 côtés, capot, bassine 4 places, châssis tubulaire AV et AR, face avant, grille calandre, pare-brise, support de pare-brise, colonne de direction, dans les 43. Tél. : 04.71.57.45.16. asimbola@hotmail.com

Vends 2 panneaux latéraux (avec allèges) neufs, couleur : rouge, prix des 2 : 300 €. ecole.victorhugo1@wanadoo.fr

Vends moteur Méhari, prix à débattre. Tél. : 06.15.88.68.66. fcrouin@carmail.com

Vends moteur Méhari 80000 km environ, proposer tarif. Tél. : 06.15.88.68.66. fcrouin@carmail.com

Ensemble carrosserie complet, ancien modèle, 4 places, beige Hoggar, bon état. dksie.65@yahoo.com

A vendre 2 pneus neufs Michelin ZX 135x15. Tél. : 06.77.57.65.80. zzzz@wanadoo.fr

1 coté gauche+joue d'aile ancien modèle couleur beige, 1 facade avant ancien mod. vert, armée, 2 portes nue anc. mod. pour en refaire 1. 1 tôle avant de renfort et 1 porte droite nouveau modèle équipée (châmière, serrure, etc.) vert armée, visible dans le 16. Tél. : 06.87.20.76.15. ldegrene@velfond.com

Vds diverses pièces de carrosserie Méhari ancien et nouveau modèle, 2 places, dont 1 hard top. Tél. : 06.89.55.87.26. h.fauras@ncl.fr

A vendre diverses pièces pour Méhari, boîte de vitesses avec freins à disques, pied de phare, pied de capote vert Montana neuf, mâchoires de freins arrière neufs, etc. bronphan@aol.com

ECHANGE

Échangerait Clio 1.1 1993 reconditionnée moteur 30000 km train avant et arrière refait tres bon état CT OK contre Méhari 4 pl., faire offre. Tél. : 06.60.20.14.78. canzonio@planetis.com

Échange automatés (personnages animés motorisés taille humaine ou non) qualité professionnelle valeur environ 5000 € contre Méhari parfait état pour usage quotidien immédiat. Tél. : 06.88.00.27.31. Basé département 28. Déplacement possible 02.37.83.72.53. info@rppcm.com

Échange hard top Enac complet, État passable contre capote complète (bâche+montants+haut de porte) liefvevan@aol.com

MÉHARI 4X4

Méhari 4x4 bâchée, 17.04.1980, 2 places, 58500 km, n° de série 00CDE256, jaune, carte grise CT, amortisseurs et échappement neufs, attelage, 8995 €. Tél. : 06.72.93.61.92. paisdelatout@wanadoo.fr

ACHAT

Recherche Méhari après 80, parfait état. Prête à rouler. Tél. : 00.88.00.27.31. automatons@wanadoo.fr

Recherche Méhari avant ou après 1978 à refaire mais ayant un moteur en état de marche. Prix : - de 15000 F ou - de 2600 €. Possibilité d'échange avec une 2 CV de 1974, en bon état, contrôle technique ok, refaite en 1995 peinture blanche rchaueva@carmail.com

Afin de devenir un véritable méhariste je recherche une Méhari 4x2 ou 4x4 en bon état de marche. Tél. : 06.72.97.96.72. jerome.mouline@libertysurf.fr

Recherche Méhari de préférence couleur blanche. Prix maximum 15000 €. Tél. : 06.77.18.87.04. CHRISTIANJUZOT@AOL.COM

Recherche pour mon oncle retraité et ne disposant pas d'internet une Méhari 4x4 à restaurer, possibilité d'échange contre une moto de collection Mona 4 de 1931 et/ou autre motos de collection. Tél. : 01.46.30.70.25. jdevilloutreys@guideo.fr

Cherche calandre pour Méhari 1969, vert Montana si possible. seb.revolat@yahoo.com

Recherche Méhari à restaurer avant ou après 1978, l'habit dans le 21. Possibilité de déplacement. Tél. : 06.63.96.75.57. nicolas.coulon@tiscali.fr

Recherche toutes pièces Méhari. Tél. : 06.23.75.53.59. faricom@aol.com

Recherche châssis tubulaire ar + côté D et G, facade AV + AR. Tél. : 06.23.75.53.59. faricom@aol.com

Je recherche pour ma Méhari de 1974 (ancien modèle) la jupe arrière de couleur vert Montana. Tél. : 06.62.32.64.98. rch@pcsoft.lsdnet.net

Recherche épave de Méhari de 1970 avec carte grise en vue d'en restaurer une qui devait aller à la poubelle! contact@mehariclubdefrance.com

Je recherche une boîte de vitesse pour ma Méhari ainsi qu'une remorque double-essieu ou un plateau à acheter d'occasion pour l'emmener en Auvergne... Tél. : 03.20.37.26.26. vibero@free.fr

Recherche toute sorte de Méhari petit prix dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (préférence aux environs de Nice) faire offre. Tél. : 06.62.23.15.89. elrot06@yahoo.fr



LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1978

Vends Méhari verte avec bache, 39000 km, 3 ch, 1974, 2 places mais possibilité 4 places avec banquette rabattable. Prix : 3800 €. Tél. : 06.76.78.41.02. leclerc.cyril@wanadoo.fr

Méhari, 1970, 4 places, 83000 km, orange, bon état, révisée, bache neuve, prix 3050 €. Tél. : 05.63.95.86.28. d-ottaviano@a-d.fr

Vends Méhari, Juillet 1976, 4 places, entièrement restaurée, neuve, 2000 km, jaune, capote bleue, prix : 860 €. Plus Pièces, ensemble carrosserie nue : 4143.32.55.26. Nicole.GUINARD@wanadoo.fr

Vend Méhari année 77, kilométrage 9726 km. Couleur verte, bon état général, date dernière assurance 1996. Tél. : 06.14.46.64.24. gauthier.fred@volia.fr

Méhari 01.01.1974, peinture (blanche), freins, embrayage, sièges neufs, CT OK. Bâche OK. Faire offre. maisangles@hotmail.com

Vends Méhari type AYCA en date du 01.01.79, démotorisée, avec carte grise mise pour la pièce car non restaurable. Bon moteur, châssis mort, sans bache mais complète pour le reste. Visible dans le 34, PRIX 1800 F ou 275 €. Tél. : 06.74.98.24.49. jl.barthe@cct-herault.fr

Vds une Méhari de 1976 CT OK + une carrosserie complète en 4 places avec les châssis tubulaires + un hard-top à restaurer le tout dans les 43 pour 3000 €. Tél. : 04.71.57.45.16. alain.simbola@equipement.gouv.fr

Méhari 1975 beige, 2 places ct ok, 97000 km d'origine, 1^{er} main, BE, 15000 F. plucucorinne@aol.com

Méhari, 1975 entièrement rénovée, 4 places. Tél. : 06.88.24.28.70. douzaudhousme@hotmail.com

Vends Méhari de 1976. Beige 2 places 98000km, BE général, 3200 €. Tél. : 06.63.10.26.26. laurentbreville@aol.com

Vend Méhari 1972, 99000 km, orange, kit toit rigide, BEG, CT OK, 4 places, pneus neige, prix 3050 €. Contacter-moi par téléphone au 06.08.77.43.05. batgang@wanadoo.fr

Méhari modèle 1973, 4 places, entièrement rénovée, bon nombre de pièces neuves. 7650 €. Tél. : 06.88.24.28.70. gilles.renout@wanadoo.fr

Méhari de 1974, décapotable, 4 places, carrosserie à refaire. Couleur rouge. Appelez pour de plus amples informations. Tél. : 06.63.23.73.44. samyone@wanadoo.fr

Vds Méhari 76, verte, refaite en 99 (traitement châssis, peinture totale, freins, capote, pneus, calandre... PRIX : 25000 F. Tél. : 05.62.33.11.24. joiaf@club-internet.fr

Méhari 1973 en bon état, 127000 km, CT OK, 2800 €. Tél. : 06.80.30.01.69. overplast@overplast.com

Méhari 1971, 93000 km, verte, capote blanche saharienne récente, châssis révisé et protégé. Tél. : 06.08.98.49.62. francoiscetra@aol.com

Méhari 1974. Entièrement rénovée sauf peinture. Nouveau châssis, sièges, batterie, cardans, embrayage, jantes sablées. En ordre de contrôle technique. Au prix de 3000 € TTC. Tél. : 0332.495.64.82. mergeal.olivier@carmail.com

A vendre Méhari 1967 couleur rouge pour restauration. 1000 €. Tél. : 06.09.50.06.85. hterline@club-internet.fr

VENTE MÉHARI APRÈS 1978

Vends Méhari 2 places, verte, 1982, jupe arrière neuve, freins arrière neufs, roulanter, à finir de restaurer, 2300 €, visible sur forum PACA. Tél. : 06.61.30.90.90. contact@mehariclubdefrance.com

Je vends une Méhari bon état, blanche, capote noire, année 81 (freins disques), petit pare buffe. Prix de vente souhaité : 3500 € ou échange contre Golf diesel ou 205. epayan@free.fr

Vends Méhari 1983, 2 places, jaune, 100000 km, parfait état, embrayage neuf, attelage. Tél. : 06.76.01.19.37. d-bagelet@a-d.fr

Vends Méhari de couleur beige, année 1980, 92000 km, avec crochet remorque, pneus OK, contrôle technique OK, PRIX : 15000 F. A débattre, Région Poitou-Charentes (près du Futuroscope). Tél. : 05.49.21.50.77. sebl664@yahoo.fr

Vends Méhari 1983, 2 places, parfait état, 100000 km, peinture refaite, embrayage neuf, attelage, couleur jaune, vit dans un garage région sud-ouest, 82 Moissac. 4573 €. Tél. : 06.77.05.98.24. d-bagelet@a-d.fr

Méhari 25 000 kms d'origine, 2 places, bon état, verte, 2285 € (env. 15000 F). Tél. : 03.89.30.05.97. gilbert_maurer@wanadoo.fr

Vends Méhari blanc/bleu, 90000 km, BE, 18000 F à déb. Tél. : 06.68.83.38.77. dupuichb@clubinternet.fr

Méhari TBE, embrayage, freins, sièges neufs, capote BE, blanche, photo sur demande. maisangles@hotmail.com

Vends Méhari 1989, 37000 km d'origine, BE, base 2CV6, aménagée 4 pl, hard-top vitré, châssis traité résine. Prix : 5200 €. Tél. : 03.85.87.10.87. gil-pon@wanadoo.fr

Véhicule entièrement rénové. Tél. : 03.84.91.69.73. fcoudriet@online.fr

A vendre trois Méhari à remonter avec 2 Cartes grises, châssis et moteur en bon état + nombreuses pièces, années 73 et 80, prix : 2300 € le tout. Tél. : 06.64.79.32.78. jnmar@aol.com

Modèle 1985, 4 places. Refaite en 11.2001. Carrosserie, baches-plein de pièces mécaniques neuves, parfait état. louatp@online.fr

Vends Méhari bon état général, blanche, capote verte, sièges jaunes rayés vert, visible près de Maubeuge - Nord, prix : 4000 €. Tél. : 03.27.61.64.52. fc.v.59@ac-lille.fr

Méhari de 79, entièrement restaurée, peinture neuve vert Tibesti. 20000 F de facture. bache, moteur, frein AV AR, maître-cylindre, cardans, carbu, allumage, sièges, pneus, châssis TBE traité (Blackox), planché renforcé + 1 moteur complet + 1 BV + hard top, etc. Tél. : 06.84.19.12.10. porlanolivier@aol.com

Je suis dans l'obligation de vendre ma Méhari... Je la vends 15000 F, elle est en bon état... elle à 100000 km (jaune). Tél. : 06.08.87.02.63. medgabuy06@hotmail.com

Méhari 1979 vert Tibesti, tbe prix 3800 €. Tél. : 04.66.25.12.49. rikt2@wanadoo.fr

Vends Méhari 78, 2 places, moteur, châssis, bache, carrosserie, sièges, véhicule entièrement rénové par un garage, factures disponibles, carrosserie blanche/bâche jaune. Prix 9000 € à débattre. Tél. : 03.29.41.73.25. francois.andre@wanadoo.fr

Véhicule de 1978. Entièrement rénové par un garagiste, factures, dispo., moteur, châssis, bache, carrosserie, pneus, sièges neufs, carrosserie blanche/bâche jaune. Contrôle technique OK. Prix 9000 € à débattre. Tél. : 03.29.41.73.25. francois.andre@wanadoo.fr

Vds Méhari beige, 1982, 85000 km d'origine, excellent état de conservation, CT OK, aucune corrosion, carrosserie en excellent état, jamais repeinte, siège conducteur rénové, 5000 €. Tél. : 06.63.59.51.67. ralet.o@wanadoo.fr

Vends Méhari beige clair avec capote noire de 1983, très bon état d'origine, 28000 km réels, 3500 €. Le véhicule a toujours été stocké dans un garage et l'entretien a été assuré par Citroën. Région Alsace (67). Tél. : 06.15.79.65.90. liongo@yahoo.fr



LA BOSSE DES AFFAIRES

Je recherche un hard-top Enac n'importe quel état. Tél. : 00.32.475.240.222. luc.pelifer@pandora.be

Je recherche un modèle refait à neuf, carrosserie blanche, capote bleue. Tél. : 06.86.17.62.12. hc@cdiscount.com

Recherche un voltmètre thermique 12V pour Méhari pierrtot.vogues@libertysurf.fr

Urgent. Je recherche : 2 côtés D et G, facade avant complète, facade arrière... Tél. : 06.23.75.53.59. faricom@aol.com

Je recherche une Méhari 4 places en bon état avec un budget d'environ 2200/2500 € sur la région parisienne si possible ou en Normandie. Merci de répondre par retour e-mail. Tél. : 06.60.33.07.44. joiraud@houdry-grenot.com

Recherche Méhari 4 places en bon état .prix : 3800 €. Tél. : 06.82.58.48.40. Pascal.dix@wanadoo.fr

Recherche Méhari 4 places en bon état pour utilisation régulière dans le Vau. dbornesmy@wanadoo.be

Je suis à la recherche d'une Méhari en bon état de marche et CT, couleur indifférente mais d'origine. romain.andolfatto@swiss.com

Recherche région 34, 11, 30 Citroën Méhari 4x2 couleur indifférente, en état de marche. Petit prix avant ou après 1978 sans importance. Tél. : 05.56.20.31.01. s.masseti@free.fr

Particulier recherche une Méhari 4 places (année et couleur indifférentes), prix suivant état (4000 € maximum pour une Méhari en très bon état), dept : 37, 41, 28, 72, 49 ou autres. sebastien.puault@siemens.com

Recherche Méhari, prix indifférent, étude toutes propositions. Tél. : 03.85.96.73.20. benoitcompagnon@lycos.fr

(Blackox) à retaper ou conforter prix maxi 1500 €. mairie.entranche@wanadoo.fr

Recherche capot et avant Méhari ancien modèle. Peut également échanger contre avant + capot + tablier de bord + faisceau nouveau modèle par ex... benoit.cornet@alterface.com

Recherche jantes pour Méhari Azur (ajourées) en bon état. Faire offre par e-mail. matio@bluewin.ch

DIVERS

Vds Méhari auto-éclo à pédales en bon état. Blanche. 150 € à débattre. Tél. : 06.64.21.97.19. david_georget@yahoo.fr

Très belle Tangara de 1989, 37000 km d'origine, avec hard-top vitré, équipée 4 places avec ceintures. 3CV (base 2CV6). Prix à déb. 5000 €. Dép. 71. Tél. : 03.85.87.10.87. gil-pon@wanadoo.fr

TECHNITRUCS

Tout ceux qui auront mis à l'eau leur cabin cruiser tracté par leur Méhari auront remarqué que le brancard arrière est parti-

culièrement sensible à la corrosion. Une simple petite modification peut enrayer la progression de la rouille dans cette partie du



châssis : il suffit de percer deux trous dans la jupe arrière, précisément en face des longerons qui, lors des vidanges, permettront la pulvérisation ou l'injection d'un peu d'huile récupérée, rendant ainsi les parois intérieures du châssis moins vulnérables. En outre, par bonheur, cette huile tend à migrer vers la partie avant de la plateforme, l'immunisant des attaques pernicieuses de la rouille.

Au hasard de mes rencontres avec des méharistes, l'un d'eux m'avait dit avoir injecté de la mousse de polyester à l'intérieur de ces brancards, la solution me paraissait pertinente. Quelqu'un aurait-il tenté l'expérience?