



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



© 01-2003

La revue des MÉHARISTES

37

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MÉHARI CLUB DE FRANCE • JANVIER • FÉVRIER • MARS 2003

LE MILLE-PATTES ALSACIEN

Mais non, il ne s'agit pas d'une chimère ou d'un canular, la Méhari à chenilles existe, en acier, en aluminium, en acrylonitrile butadiène styrène et en caoutchouc. C'est en Alsace, la province où elle naquit qu'on peut la voir tous les samedis, dans une ancienne forge-cathédrale bâtie le long d'un torrent descendant du Don. Un écrin exceptionnel pour un petit musée animé par des passionnés de la Deuche qui ont amassé dans cet endroit plusieurs autos rares, toutes des Citroën bicylindres, des Deuches

de tous les âges et de tous les types. Ils exposent également une kyrielle de machines animées par le petit boxer Citroën : petit train, tondeuse, etc, et même une Deuche avion. Ils proposent aussi des pièces détachées, toutes sortes d'éléments devant permettre à tout amateur de terminer la restauration de sa machine préférée. Le parcours de ces vallées entre Raon-l'Étape et Strasbourg traverse une portion d'Alsace rustique, authentique et très belle. Mérite vraiment le détour.

SOMMAIRE

- Editorial : un sang nouveau pour assurer la pérennité du club.
- Calendrier des rendez-vous de 2 CV et dérivés, page 3
- A l'ombre du Mont Saint-Michel, compte rendu du rallye organisé par le club dans la région de la fameuse baie, pages 4 et 5
- La religion de l'excès : les Hummer, pages 6 et 7
- Générations Deuche : album de la famille 2 CV, pages 8, 9 et 10
- Des freins pas comme les autres, pages 9 et 10
- Géo Cap, genèse du mille-pattes Méhari, pages 11, 12 et 13
- Petites annonces, pages 14, 15



ÉDITO

MEHARI CLUB

MÉHARI CLUB DE FRANCE : LE RETOUR

Après un aller-retour en camion dans la journée pour aller récupérer la Méhari Géo Cap en Alsace en compagnie de Gérard, je prends la plume pour vous souhaiter une excellente année 2003 et vous assurer que tous les membres du bureau du Méhari Club de France feront leur possible et même plus pour relancer « la machine » après une année qui aura été difficile à gérer essentiellement en raison d'un manque d'engagement et de bonne volonté de la part de certaines personnes, ah, les aléas du bénévolat...

Donc, on repart...

Pour ma part, j'ai repris la présidence du club, à la suite de Jean-Claude, afin que le MCDF ne parte pas en poussière après dix années d'existence. Nicolas, Denis, Gérard, Jean-Claude Pitot et bien d'autres encore m'apportent maintenant leur précieux concours dans les domaines qui les concernent. Pour la petite histoire, un compte rendu sur ma personne a été publié dans le bulletin n° 33.

Ce club est le vôtre et nous souhaitons que vous essayez de participer à son fonctionnement par tous les moyens : via le site et son forum, par des idées de rallye dans votre région, par la rédaction d'articles, de comptes rendus, par votre

concours actif pour nous aider à dresser la liste de contrôleurs techniques favorables à nos machines (voir p. 13), par l'envoi de photos, par le partage de découvertes, de trucs concernant la maintenance, la réparation de votre machine, par toutes ces choses dont vous aimeriez prendre connaissance dans ce bulletin, dans votre bulletin. Faites-nous part de vos aventures, de vos mésaventures, de toutes ces anecdotes qui émaillent l'existence d'un Méhariste. Et si vous avez plein d'idées et un peu de temps pour les concrétiser, pourquoi ne pas rejoindre le bureau!

Sachez que votre situation géographique n'est en rien une gêne dans le fonctionnement du club dont les membres habitent les quatre coins de l'hexagone et même au-delà. Des membres du bureau vivent à Paris et dans sa banlieue mais aussi à Orléans, à Sens, en Normandie, etc...

Nous espérons vous rencontrer sur notre stand à Rétromobile, un stand que vous ne pourrez manquer car nous exposons l'imposante Méhari que vous allez découvrir un peu plus loin dans ce numéro.

A très bientôt.

Thierry Censier, *Président*

DE FRANCE



À NE PAS MANQUER

- 07/16 février** Rétromobile, Paris : une surprise de taille attend les Méharistes.
- 22 février** L'Hivernal infernal à Labeaume (07). Cent kilomètres dans le froid. 06.85.28.10.85
- 23 février** Décrassage des soupapes à Labeaume (07). Organisé par le 2CV Club de Chapais. 06.85.28.10.85
- 13 avril** Troisième balade de Saumur en 2 CV. 02.41.51.06.24 ou 06.72.37.93.75
- 18/20 avril** Rencontre internationale à Rotterdam (Pays-Bas). Citroën Club Rijnmond. citroenuzu@hotmail.com
- 19/21 avril** Tchang' à Deuch 2003 à Treich (33). 05.56.22.67.95 ou 06.07.89.87.78
- 3 et 4 mai** Rassemblement de 2 CV et dérivés, Sympatic' Deuche de Forges (76). 06.18.25.41.73 ou 06.62.54.16.42
- 10 et 11 mai** Concentration de 2 CV et dérivés à Rousies (59). Club Val de Deuche, 3 rue du Chemin Vert, 59131 Rousies
- 25 mai** Troisième rassemblement 2 CV et vieilles Citroën à Voutré (53). Chevons du Bocage. 02.43.01.74.83
- 28 mai au 1^{er} juin** Onzième rencontre nationale des clubs 2 CV de France à Lit-et-Mixe 05.62.92.46.39
- 15 juin** Balade sur le plateau des Glières (74). Fanatic 2 Pattes, 04.50.68.22.70
- 20/22 juin** Deuxième sortie à Montbouton (25). 03.81.96.18.060
- 4 au 6 juillet** Première concentration deuchiste sarthoise à Saint-Mars-de-Locquenay (72). 02.43.72.02.08
- 1^{er} août** Premier tour de France en 2 CV et dérivés. weboffice@wanadoo.fr
- 22 au 24 août** Eurocitra 2003. Manifestation internationale organisée sur le circuit du Mans. eurocitra2000@worldonline.fr
- 6 et 7 septembre** Quatrième balade à la Ferté-Vidame (28). Club des Filles de Levallois, 06.88.31.88.23
- 14 septembre** Pique-nique Tiré du Sac, Rumilly (74), Fanatic 2 Pattes. 04.50.68.22.70
- 3/5 octobre** Vingtième anniversaire du 2 CV Club de Bourgogne. 03.85.56.17.05 ou 06.14.09.99.40

et bien sûr le rallye annuel du club dont les dates et lieu restent à être précisées.



LES MÉHARI DE LA CARAVANE

Texte : Nicolas Robert • Photos : Guy Galliard



De 1974 à 1979, la Méhari a fait partie de la caravane publicitaire du Tour de France. Les voitures-sandwich roulaient pour le bon chocolat Poulain et faisaient l'ouverture de toutes les étapes, véritables vedettes américaines de cette

épreuve devenue spectacle et surtout l'une des traditions les plus populaires de l'époque moderne. Cette année marquera le centenaire de l'épreuve et le départ sera donné là-même où tout commença il y a cent ans.



En 2000, j'ai pris connaissance trop tard de l'existence d'une de ces boîtes de chocolat stockées à l'usine Poulain, hélas, lors de mes premières démarches, j'ai appris qu'elles venaient d'être détruites. Par contre, je n'ai pas de nouvelle des véhicules, qui possède ces Méhari maintenant ?

Les photos m'ont été offertes par un collègue qui a eu la chance de conduire une de ces Méhari plusieurs années sur le Tour. On peut remarquer



L'environnement automobile date naturellement. Estafette, Renault 16 partagent les honneurs de la caravane avec la Méhari.

En 1979, les Méhari arboraient leur nouvelle calandre et supportaient le nouveau conditionnement du chocolat.

que toutes ces autos sont immatriculées dans le Maine-et-Loire, département où, depuis très longtemps, est installée l'usine du sponsor.

Pour les prochains Tours de France, pourquoi ne pas remplacer les 2 CV Cochonou par des Méhari Cochonou, cela permettrait de charger davantage de saucissons qui sont ensuite distribués ? Il ne manquerait pas de bonnes volontés pour mettre sur pied une flotte de Méhari pour refaire la grande boucle.



MEHARI YANKEE XXL



LA RELIGION DE L'EXCÈS

Ces tous derniers jours, aux États-Unis d'Amérique, un mouvement religieux a fait insérer une annonce dans les grands titres du pays avec pour thème : quelle voiture aurait Jésus s'il vivait notre époque ?

Texte : Gérard Bron • Photos : Detroit Hummer

Cet appel correspond sans doute à une prise de conscience de la démesure que chacun peut constater à la lecture des caractéristiques techniques des autos made in USA, ou des données macro-économiques du pays dont l'appétit pour l'or noir ne cesse de croître et qui, peut-être, pour sécuriser ses sources d'approvisionnement, n'hésite pas à employer des moyens que la morale réprouve.

En effet, la mode chez les Yankees, c'est le SUV (Sport Utility Vehicle) et les trois constructeurs autochtones, General Motors, Ford et Chrysler proposent leurs modèles en recourant aux mêmes arguments : plus de 5 m de long ; motorisations colossales : de 5 à 6 litres de cylindrée et des puissances dépassant parfois les 300 ch. Ceci sans compter les deux ver-

sions du Hummer, plus extrêmes encore.

Et bien sûr, les Japonais ne sont pas en manque dans cette course de « sumos » et ils exportent des 4X4 de plus en plus énormes vers les states.

Soucieux d'enrayer cette dérive ambiante, George Walker Bush, lui-même adepte de gros SUV, a émis le souhait de baisser la consommation moyenne des véhicules d'un litre, de passer ainsi de 13 à 12 litres. Et, à partir de 2005, une loi imposera aux trois gros constructeurs de « légèrement » réduire la consommation de leurs véhicules. Il faut préciser que la vitesse maximum autorisée dans la plupart des états n'est que d'environ 90 km/h.

On est bien loin des résolutions prises par l'adminis-



Un Cx optimal n'était manifestement pas la préoccupation première des concepteurs du monstre.

La forme des feux arrière permet de ne pas confondre le Hummer avec la Méhari.



tration américaine lors de la première crise pétrolière qui avait contraint les États-Unis à se résoudre à abandonner leurs immenses bagnoles pour des véhicules plus modestes que l'industrie locale ne fabriquait d'ailleurs pas et ce sont les Nippons qui profitèrent le plus du changement imposé. Honda le premier qui, pour mieux faire passer la pilule à des automobilistes contraints de se comporter en citoyens responsables, baptisa sa petite nouvelle : « Civic ». La Golf, devenue « Rabbit » était tout juste prête à remplacer la « Beetle », elle profita tout de même de l'aubaine pour démarrer sa longue carrière.

Mais un quart de siècle plus tard, le démon de la démesure revient en force, avec de fâcheuses conséquences.



Qui fait de l'ombre à qui ?

quences au plan de l'écologie mais aussi de l'économie et la contagion à l'Europe qui n'a pas su se prémunir contre cette inflation de chevaux.

Au sortir de la première guerre mondiale, la première Citroën, la Type A, disposait de 18 ch pour déplacer sa masse, après le deuxième conflit mondial, les petites autos affichaient des puissances inférieures à 25 ch, les moyennes, telle la Tracção, ne dépassaient pas les 60 ch et seules les autos d'exception, Bugatti, Delahaye, Rolls, Jaguar, etc., pouvaient disposer de motorisations dépassant les 100 ch, égalant en puissance la plupart des camions de l'époque.

En 2003, la puissance moyenne des voitures commercialisées sur le vieux continent se rapproche des 100 ch. Les puissances ont triplé ! Et un nombre non négligeable de « commutés », en Europe ou aux États-Unis, pour se rendre au travail, pour faire leurs emplettes, seuls souvent dans leurs autos, le font avec une centaine de chevaux vapeur, et parmi eux, certains votent sûrement « vert » !

Si les trois milliards d'humains, en âge de conduire, que compte la planète pouvaient réaliser ce que nous considérons comme un droit des plus essentiels, les réserves mondiales de pétrole seraient épuisées en une semaine !

Nous, méharistes, sommes devenus les derniers des Mohicans, avec nos frères deuchistes, nos amis topolinistes et autres coxistes en se contentant d'une trentaine de canassons pour bouger.

Aussi, à la question posée dans les journaux d'outre-Atlantique, la réponse ne fait pas de doute : Jésus choisirait probablement la Méhari s'il devait vivre notre époque. God bless us.

La Hummer, deuxième du genre, un habitillage plus civilisé pour le monstrueux V8 turbo Diesel de 6,5 litres.





GÉNÉRATIONS DEUCHE



Comme il faut établir des critères et poser des limites, cette liste ne comporte que les dérivés comportant au moins le moteur et la suspension des deuches.



A 4X4



BEDOUIN



DALAT



FAF



LOHR



SHERPA



ACADIANE



BIJOU



DAGONET



FALCON



LOMAX



SIVA



AMI 6 BREAK



B.R.A.



DCA



FOURGONNETTE AZU



MÉHARI



TANGARA



AVION



BURTON



DEAUVILLE



HOFFMANN



PEMBLETON



TRIANE



AYRESPEED / MANX



CHARON



2CV 4X4



KATAR



PONY



UMAP



BABY BROUSSE



CYGNUS



DEWSBURY



LE PATRON



RADAR



VAN CLEE

Avec les innombrables buggies qui furent élaborés à partir de sa plate-forme, il semble que seule la Volkswagen Coccinelle soit en mesure de dépasser la bonne vieille Deuche pour ce qui concerne le nombre de dérivés qu'elle a inspirés.

Les différentes déclinaisons de la Deuche peuvent être classifiées en trois grandes familles. Une première comprenant les autos fabriquées par Citroën telles la Dyane, l'Acadiane, la fourgonnette AZU ainsi que l'évolution bourgeoise matérialisée par les Ami 6 et 8, berlins, break et fourgon. La dernière fournie de l'Ami 8 peut sans doute être considérée comme l'aboutissement de la plate-forme Citroën avec sa suspension améliorée grâce au montage d'une barre anti-roulis et ses performances optimisées par la déviation d'une partie de l'air soufflé par la turbine dans le circuit d'air de l'alimentation. Citroën commit aussi la 2CV à quatre roues motrices et à deux moteurs.

Très vite, le vilain petit canard suscita bien des initiatives, invita d'audacieux entrepreneurs à passer à l'acte, à créer des ateliers pour y concrétiser les autos qu'ils avaient imaginées, ainsi la Dagonet et l'Umap virent le jour, deux machines qui se distinguèrent par leurs qualités dynamiques et leur design mais qui ne connurent qu'un succès limité en raison de l'époque à laquelle elles furent proposées.

Également, des dizaines d'artisans mirent leur talent et leurs outils en œuvre pour pallier les insuffisances de la deuche qui put, grâce à eux, être équipée de malles plus spacieuses, de sabots plus efficaces, de pare-chocs plus solides, de sièges plus ergonomiques, d'un éclairage plus évident, etc.

Tout au long de sa carrière et même bien après, la plate-forme que nous connaissons tant à été adaptée à bien des caisses qui, pour la plupart s'éloignent de l'esprit qui a présidé à la création de la 2 CV sauf les différentes versions plus rustiques encore et destinées au pays en voie de développement. C'est dans cet esprit que la Méhari fut conçue, avec la Baby Brousse, la Dalat, la FAF et la Pony.

Plus tard, sont apparues d'autres versions à caractère ludo-pratique telles la Sherpa germanique, la Bedouin britannique, la Van Clee belge, le Katar français tandis que l'armée française commandait le modèle A 4x4 qui aurait pu succéder à la Jeep ou du moins à la Méhari mais c'est Peugeot qui rafla le marché avec sa P4. L'armée française fut aussi à l'origine du fardier Lohr, imaginé par un photographe et

construit par un fabricant de matériel lourd à partir de la banque d'organes Citroën. La Tangara, elle, était fabriquée par Teilhol, une société qui produisait la Rodéo, rivale de la Méhari et qui s'est finalement résolue à utiliser la base Citroën pour produire un véhicule fort bien réalisé mais sans image véritable. Ces autos forment la deuxième catégorie.

La troisième est constituée des productions d'outre Manche, en effet, ce sont les britanniques qui se sont montrés les plus imaginatifs et ont signé les plus beaux habillages de la plate-forme de la petite Citroën. Ils ont créé très tôt le coupé Bijou, qui mérite bien son nom, monté dans l'usine Citroën de Slough dès les années cinquante. Mais il se sont surtout distingués pour adapter les éléments Citroën afin de perpétuer leur traditionnels roadsters rappelant inévitablement les Morgan et autres Lotus Seven, vendus souvent en kits, une solution administrative tolérée outre Manche. Ainsi Lomax a ouvert la voie à une kyrielle de petits fabricants. B.R.A., Avion, Pembleton, sont sans doute les plus achevés de ces petits roadsters. Toutefois, ces derniers n'utilisent pas la plate-forme car leurs machines n'ont que trois roues, la législation britannique favorisant ce type de véhicule.

Se distingue aussi le coupé Burton au dessin classique mais de conception hardie et de facture particulièrement soignée.

La Ayrespeed et la Triane sont des habillages modernes, la première est remarquable par son esthétique plutôt heureuse et la rationalité de sa conception, la seconde aurait une carrosserie en bois!

Vient ensuite une foultitude de plagiat bataves et belges : Charon, Cygnus, Deauville, Dewsbury, Falcon, Le Patron, Siva, etc. plus ou moins heureux.

Les Espagnols ont également été inspirés et ont créé la D.C.A., une copie de plus à ranger dans la catégorie des roadsters.

Bien sûr, cette liste n'est pas exhaustive, il manque sans doute plusieurs modèles plus ou moins confidentiels, l'Umap, l'Allemano et la Citronetta chilienne entre autres. Ne pas hésiter à me faire connaître les marques et modèles que j'aurais oubliés, via le club. Une seconde liste est prévue.



GALAXIE CITROËN

MÉHARI À CHENILLES GÉO CAP

Dans la tradition bien française qui a conduit à l'élaboration de la pointe Bic, celle du Vélosolex, de la Deuche, du mouli-légumes, de la bande Velpeau et du concours Lépine, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'un allumé de génie mette au point un engin capable de progresser sur pratiquement tous les terrains et franchir la plupart des obstacles avec un modeste moteur de 602 cm³. Texte : Gérard Bron • Photos : Thierry Censier

Voilà plus de vingt ans, un Alsacien, concevait, à partir d'une Méhari, un véhicule étonnant de par sa simplicité et ses capacités de franchissement. En effet, Georges Hildebrand élaborait sa machine en empruntant l'essentiel à une Méhari classique sur laquelle il greffa une paire de chenilles qui pouvaient la mener n'importe où, dans la neige ou la boue, sur des terrains où elle était capable d'affronter les pires dévers grâce à son centre de gravité remarquablement bas et son assise plutôt large (2,42 m), elle pouvait également absorber les plus

redoutables obstacles avec ses chenilles à l'angle d'attaque particulièrement relevé. En fait, c'était sur la route ouverte et bitumée que l'engin était le plus pénalisé : 25 km/h maximum pour les véhicules de cette catégorie.

Le train roulant est constitué de quatre essieux de caravane ou de remorque recevant six roues de 15" à l'avant et deux de 12" à l'arrière montées de pneus ordinaires.

L'entraînement des chenilles s'opère par une paire

Ceci est la Géo Cap entreposée au Musée de la 2 CV en Alsace. Trois de ces machines auraient été construites, deux d'entre elles sont localisées, reste à connaître le sort de la troisième. Les bobotins, peints en rouge, sont entraînés par une paire de chaînes les reliant aux arbres de transmission avec un fort rapport de démultiplication.





Le profil du mille-pattes avec son train de six roues de 15" et deux de 12" à l'arrière. Les pneus sont tout à fait ordinaires.

de barbotins situés à l'avant, recevant la puissance substantiellement démultipliée des arbres de transmission par le biais d'une chaîne.

Tous les éléments nécessaires à l'adjonction des chenilles sont disposés sur un faux châssis constitué de deux tubes latéraux dont la longueur est réglable de manière à tendre les chenilles et la chaîne reliant l'entraînement des barbotins aux arbres de transmission. Ces deux éléments latéraux sont boulonnés à l'axe des barbotins et aux quatre essieux renfermant les suspensions à caoutchouc. Montage et démontage des chenilles sont des opérations simples et faciles ne demandant qu'une petite paire d'heures.

Toutefois, la réversibilité ne peut être totale et rapide car il convient d'adapter la direction et le freinage bien naturellement. La première fonction, essentielle, est assurée par deux leviers commandant deux maître-cylindres actionnant les disques droit et gauche selon le cap à tenir tandis que la seconde, le freinage, est activé par une action simultanée sur les deux maître-cylindres. Bien évidemment tout le système repose sur l'efficacité des deux disques avant qui se trouvent alors très sollicités puisque le poids de la Géo Cap est sensiblement supérieur à la Méhari de base. De plus, son constructeur revendiquait une charge utile supérieure : de 400 à 900 kg en raison de l'adoption d'une suspension beaucoup moins souple.

Le pilotage d'un tel engin ne requiert pas un long apprentissage : la direction se maîtrise très simplement et tout aussi rapidement. En fait, c'est le maintien de la vitesse de croisière qui réclame le plus d'attention, le train roulant présente beaucoup plus d'inertie que les quatre méchantes roues de 135 de la Méhari originelle, il est vital de changer très prestement les rapports en fonction du relief, des difficultés qui se présentent pour ne pas avoir à relancer la bête au sortir de chaque accident de terrain.



L'assemblage des arbres moteurs aux couronnes dentées transmettant la puissance aux barbotins via une chaîne.

Le poste de pilotage, privé du volant de direction qui s'opère maintenant par le moyen de deux leviers actionnant autant de maître-cylindres qui agissent sur les disques gauche ou droit. Le freinage lui, est assuré par une action simultanée des deux leviers.



CONTRÔLE DES CONTRÔLEURS

Ainsi que la précise votre carte de membre, vous devez bénéficier d'une réduction sur sa présentation à votre contrôleur technique. Nombreux sont les prestataires de ce service à accepter un geste mais d'autres restent intransigeants à tout compromis concernant leur tarif et également demeurent inflexibles quant aux tolérances généralement accordées aux véhicules anciens ou exceptionnels comme la Méhari.

Dans les numéros à venir, nous nous proposons de dresser une liste des bons, des moins bons et des mauvais contrôleurs techniques.

Bien sûr, l'équipe de rédaction de ce petit bulletin n'a ni le temps, ni les moyens d'assurer cette opération mais vous, vous pouvez nous faire part de vos expériences et de vos commentaires. Le site du club est là pour recevoir vos messages, le téléphone du club est à votre disposition et le bureau du club dispose d'une boîte à lettres pour votre courrier concernant vos remarques pour cette opération.

 www.mehariclubdefrance.com

 06.77.32.10.70

 Garage des Ponceles, 95350 Saint-Brice-Sous-Forêt

FRIME : FAITES PERCER VOS JANTES !

Vos jantes sont banales, vous aimeriez en avoir comme celles équipant les Méhari Azur ou les Ami Super, mais celles-ci sont pratiquement introuvables.

La solution existe, un ami, un Méhariste, équipé de machines-outils comme le vrai professionnel qu'il est, se propose de vous aider à réaliser votre fantasme.

Vous lui apportez vos jantes avec ou sans pneus, en 1 heure, il vous les perce de dix trous ronds (pas ovale) d'un diamètre de 28 mm.

Prix par jante : 12,20 €.

Si vous souhaitez conserver vos jantes d'origine, Denis peut vous en fournir d'autres.



Renseignements et pris de rendez-vous auprès de :

DENIS MARCHON

Saint-Jean-Le-Blanc (45) au 02 38 51 96 19



LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1978

Méhari de 1972 restaurée en 1999, bâches latérales à remplacer, 4500 € à débattre. j.c.valet@wanadoo.fr 566990687

Méhari AY SER châssis 04CA0170 51, année 73, couleur rouge, homologuée 4.01, le véhicule a été accepté avec quelques remarques de fissures. Lieu : Saint-Jean-de-Luz. Prix : au plus offrant, ce véhicule est à dédouaner (plaques suisses) bernard.jaquet@bluewin.ch 41792109236

Méhari année 1976 2 places prix 1990 € à débattre. philipgrevillet@aol.com 474337842

Méhari 2 places collection 1974. 93000 km, moteur neuf 800 km, freins, échappement, batterie, pneus neufs couleur verte bâche bon état. 3600 €. jojo.amice@wanadoo.fr 679809863

Méhari bleu Azur, 4 places, 1976, BEG, 4 jantes avec pneus de rechange, 3350 € à débattre. zerlen@free.fr

Méhari 1976, bleue marine contrôle ok, mécanique ok, carrosserie moyenne, châssis à voir, roule tous les jours. 2300 € à débattre. wbessin1@hotmail.com 661140332

Méhari, 1975, beige, bâche non complète, très bon état de marche, freins neufs, CT ok, 3300 €. vincent.ringot@free.fr 612380918

Vends Citroën Méhari, 1976, 2 places, vert Tibesti, restaurée, TBE, CG normale, CT ok, 6000 €, dp. 28. 0273734377 HR. jean-philippe.delape@wanadoo.fr

Vends Dyane 6, 1971, roulante, transformable en Méhari, carte grise collection, pneus à changer, cignotant manuel, capote neuve, prix 300 €. Hors CT. lamballais-jean-paul@wanadoo.fr 243419131

Je vends 1 Méhari de novembre 1970 entièrement reconditionnée de couleur rouge, 2 places assises n° de série 00A61649 très propre, bâche noire, état impeccable, vendue pour 5340 €. www.kenmix62@aol.com 616310701

Vends 2 Méhari 4 places à restaurer. 1 bon châssis, 1 belle carrosserie, verte Tibesti, Prix 3000 €. KStellaChris@aol.com 387288421

Méhari 77 visible sur <http://www.iffrance.com/jacquesreich/reich@iffrance.com>

Méhari 2 places de 1973, refaites en 2002 : peinture neuve rouge (totale), châssis tubulaire arrière neuf, sellerie neuve, châssis refait (phosphate+noir à châssis), frein à disques, manque portière, trÈS bon état, visible 02 (photo par e-mail), prix : 3900 €. romain.daubresse@caramail.com 327348962

Vends 1 lot : 1 Méhari 3 cv ok sert tous les jours, à rafraichir, carte grise collection, 2places, échappement neuf, plus 1 moteur et boîte 2 cv embrayage neuf. 1 Dyane moteur ok mais boîte morte, échappement bâche neuve. Le lot : 2800 €. rosanelou-lou@free.fr 610200204

Annonce vue sur un journal gratuit : Vends Méhari beige de 1974, roulante (en l'état) freins à refaire, 2 places avec bâche, 53795 km, prix à débattre. J'ai contacté la vendeuse pour avoir plus de renseignements : Prix 8000 €, vendeuse sans CT. Webmaster du MCFD 254374279

VENTE MÉHARI APRÈS 1978

Méhari année 1985 4 places, refaite en 2001. Carrosserie, bâches + nrs pièces mécaniques neuves. Blanche et verte, très belle. Prix 6000 €. louatpatrick@online.fr 671463011

Vends Méhari de l'armée, 90000 km, peinture à refaire et quelques pièces mécaniques, en état de marche, à voir. Faire offre. Capote bonne. turssan@aol.com 616717172

Méhari, année 82, totalement restaurée, comme neuve, exercisée, 6500 €. annemialon@wanadoo.fr 478933887

Méhari année 80, 4 places, bâchée? kaki, 90 000 kms, CT ok. Très bon état, embrayage neuf, circuit de distribution et allumage neufs, 1 train de jantes et pneus neige supplémentaire, 4300 €. elipe64@hotmail.com 681026193

Méhari 1981, hard-top, 72000 km, CT ok, 3500 €. purplejulia@caramail.com 685105059

Visible en Normandie région Pont Audemer. Méhari verte 4 places, 86000 km, 1973. Roulante, encore utilisée. Au plus offrant, par tél, uniquement. Cause départ. andre.bugnot@wanadoo.fr 232560138

Méhari 2 places, vert Laguna, mai 1980, bâche, 60000 km, état général : RAS. Très bonne occasion. Prix : 3500 € fermes. jean.loup1@free.fr 562266513

Méhari origine armées, 4 places, octobre 1979. Moteur échange standard, embrayage changé, freins refaits. Echappement récent, plate-forme saine, peinture blanche, bon état général, visible dès le 17. Prix : 3200 €. lance.vankerkhem@wanadoo.fr 603288714

Vends super Méhari, bâche et pneus neufs, 4 places, CT ok. joseph.ducouvert@lesterel.com 609097390

Méhari, 2 places, bâchée, 05.1980, bleu lagune, tbe, 60000 km au compteur. Prix : 3500 €. jean.loup1@free.fr 562266513

Méhari 2 places, blanche et jaune, très bon état, année 1979. Contrôle technique ok. Prix attractif, à débattre. mserreau@noos.fr 662705646

Méhari beige origine (jamais peinte) 2 places + banquette (CG 2 places) 3.1979 (freins à disque), radio, attelage, bâches et état général ok, CT ok, visible dans le Var, 3800 €, traction perfo@aol.com 686713134

Méhari 4 places, 10.85, 65000 km, CT ok- Bon état mécanique, freinage neuf, carrosserie moyenne (portes et hauts de porte à changer), plate-forme et tubulaire (corrosion de surface), corrosion sur jantes, pneus ok. PatrickBIS@aol.com 51211621

Vds Méhari rouge, bon état de marche (freins et embrayage neufs) visible sur Calvi (Corse) serge.vittecoq@univ-lehavre.fr 681518385

Mon frère vend sa Méhari de 1982 avec 75 000 km au compteur dont le CT est ok. Son prix est de 2300 €. turbofredo@arkart.fr 610637657

PIÈCES DÉTACHÉES

Je suis à la recherche de siège conducteur et passager pour Méga. fougere394433@hotmail.com 683455504

Cherche calandre ancien modèle et antivol couleur de direction avec contacteur (Neiman). Prix raisonnable. detlau.fg@berby-sur.fr 668414483

Vends jeu de bâches complet Méhari Club Cassis, excellent état moins d'un an, valeur 452 € vendu 305 €. Jantes alu Targa 14" avec pneus bon état 400 €, pare-choc av. + divers pièces Méhari. tontonjp013@hotmail.com 612250777

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



LA BOSSE DES AFFAIRES

ÉCHANGE

Échange Coccinelle de 1969 en bon état contre Méhari 4 places en bon état, année 1970, ou faire offre pierrepetit92@aol.com 146300989

Échange billard américain de café (René Pierre) contre un Méhari avec carte grise. Age indifférent. En état de marche. emmanuel.maton@wanadoo.fr

Échange automatés (personnages animés motorisés, taille humaine ou non) qualité professionnelle valeur de 2000 à 5000 € contre Méhari parfait état pour usage quotidien immédiat. www.rpccm.com basé département 28. Déplacement possible. info@first.fr

Échange Break AMC PACER Diesel 7 cv 1981 contre Méhari bon état freins à disques. Photo sur demande. denis.corteguisse@free.fr

MÉHARI 4X4

Je recherche une Méhari 4x4 en bon état de préférence, ou une Méhari normale. jean-louis.Auger.wanadoo@wanadoo.fr 624423437

Recherche Méhari 4x4 , 4 places, avec CG, CT ok, PMMC-ST@t-online.de

Sorry, I dont speak french, I'm looking for a Méhari 4x4 for restoration. kavict@yahoo.com +386 1 2302324

Recherche Méhari 4x4 en état de marche. p.j.miquel.wanadoo.fr 243285074

ACHAT

Recherche Méhari 4 places avec CG et CT, prix maxi 2000 € sur région Alsace, Lorraine, Vosges. 240d@voila.fr 689901304

DIVERS

Vends Mégé et balle Acadiane 1983, CT ok, 116000 km, trois roues supp. Région de Rennes. jml@lundbeddelem.com 683854797

ALSACE CLUB 2 CV

Les voyageurs épris d'authentique, d'insolite, d'automobiles d'exception et qui souhaitent faire une halte en Alsace doivent savoir que dans cette région accueillante, ils ne peuvent manquer la visite du Musée de la 2 CV à Wolxheim et, accessoirement, celle du musée de Mulhouse.

Ouvert tous les samedi de 14 à 17 h.

ALSACE CLUB 2 CV, 10, RUE DES NOYERS, 67120 WOLXHEIM • TÉL. : 03.88.38.64.76