



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.

Du MEK
à nouveau disponible
20 € le litre
du précieux liquide qui vous
permettra de résoudre la plupart
des défauts de votre carrosserie.
Disponible à la boutique ou au
siège du club.

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 Poncelles
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



© 03-2003



ÉDITO

MEHARI CLUB

Allez! tant pis pour ceux qui ont lu mon message sur le forum du club à la suite de Rétromobile, ils vont dire que je me répète, mais il faut penser à ceux qui ne possèdent pas Internet...

Je disais donc que la présentation du Géo Cap a été un succès pour le club, particulièrement bien mis en évidence par la fabuleuse machine, faisant oublier l'absence du club en 2002 à cette même manifestation.

Nous avons eu les honneurs des medias, dans différentes revues : La Vie de l'Auto, L'Argus, Rétroviseur et Citro-passion (nouvelle revue Citroën) et je peux vous assurer qu'après les efforts mis en œuvre pour ce salon, j'ai un petit pincement au cœur à chaque fois que je vois ma petite auto, en photo, équipée de chenilles.

Géo Cap a été l'une des attractions de Rétromobile et notre stand a été pendant dix jours envahi par des visiteurs de toutes générations et de toutes nationalités. Merci aux personnes qui ont participé à cette manifestation pour le montage et le démontage sur le stand et à ceux qui sont venus nous rendre visite.

Merci également aux personnes qui nous ont fait confiance en renouvelant leur cotisation pour 2003, ainsi qu'aux nou-

veaux venus dans la famille de la Mehari car, pendant dix jours, j'ai pu observer que notre chère «mémé» fait toujours beaucoup d'envieux et elle continuera à faire rouler ses 135x15 pendant encore très longtemps.

Merci encore (non, non, ce n'est pas une remise d'Oscar!) au Club Alsace 2 CV pour le prêt du kit Géo Cap qui appartient toujours à son concepteur, M. Hildebrand.

Vous avez pu remarquer que le site du Mehari Club de France était inaccessible pendant un moment, cette interruption momentanée de l'image était due à un changement d'hébergeur et notre webmaster, Nicolas a eu pas mal de travail pour rendre le site à nouveau fonctionnel. Merci à lui.

Les sorties à venir : pour ma part, je serai à Lit-et-Mixe dans les Landes les 29 mai et 1^{er} juin, à Eurocitra, au Mans du 22 au 24 août avec les membres du Club. Nicolas organise un rallye dans le centre les 22 et 23 juin et le club 2 CV Viking, dont fait partie Patrick organise une sortie en Normandie les 28 et 29 juin.

Pensez-donc à remettre vos flat-twin en route et à bientôt!

Thierry Censier

DE FRANCE

La revue des MEHARISTES

38

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MÉHARI CLUB DE FRANCE • AVRIL • MAI • JUIN 2003

COMPTONS-NOUS!

VOIR PAGE 6



25

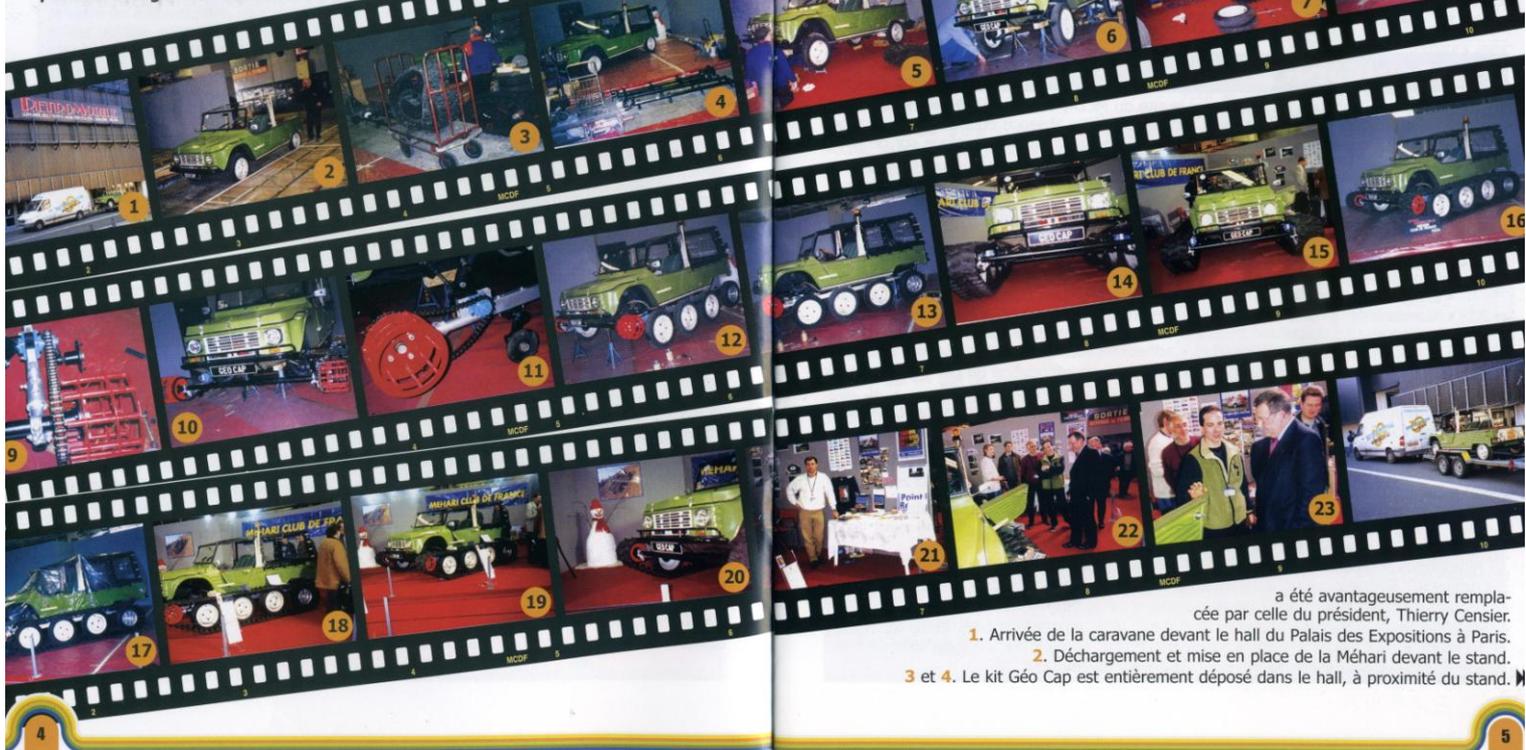
À NE PAS MANQUER

- 27 avril au 5 mai** Balade de l'Île de Beauté Armor Raid évasion 02.29.55.04.50
- 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
- 3 et 4 mai** Citrovision, Noyal près de Rennes, 02.99.00.56.29
- 9 au 11 mai** Septièmes rencontres de 2 CV Saint-Benoît, (86), davsy@free-surf.ch
- 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
- 28/29 juin** Concentration du Viking Club 2CV à Domjean (50) Patrick Laurent, Le Verbisson 50410 Montabot. Tél. : 02 33 91 72 85
- 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@free.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 précisés.

LE GÉO CAP FAIT SALON

Voici en images les différentes étapes de la transformation d'une Méhari comme toutes les autres en une machine pour le moins étonnante. Vous pourrez ainsi juger de l'ingéniosité d'un système dont la simplicité et la rusticité auraient pu être un parfait complément à la géniale Méhari.



- 5 et 6. Le véhicule est mis à la hauteur permettant l'installation du kit en nettement moins de deux heures.
- 7. Positionnement des éléments latéraux du châssis, ces longerons sont fixés sur la plateforme et reçoivent les quatre essieux et l'axe des barbotins, ces derniers sont fixé au moyen de serrages rapides de type échafaudage.
- 8, 9 et 10. Montage des barbotins et des chaînes de transmission qui prennent leur puissance en bout des cardans.
- 11. Détail de cette transmission, notez l'importante démultiplication.
- 12 et 13. Montage des essieux et des huit roues, six galettes de 15" tout à fait ordi-

- naires avec et deux roues de 13", toutes montées avec des pneus ordinaires.
- 14 et 15. Mise en place des très lourdes chenilles.
- 16. Réglage de la tension des chaînes et de celle des chenilles. Ces deux manipulations sont rendues possibles grâce à la présence de quatre vérins de type échafaudage.
- 17. Fin du montage et protection de la machine pour sa présentation au public dès le lendemain.
- 18, 19 et 20. Aménagement du stand.
- 21. L'ami Patrick Laurent.
- 22 et 23. Le club reçoit... ici, des membres des clubs Citroën.

Ainsi que nous vous l'avons relaté dans le dernier numéro de ce bulletin, c'est en Alsace, précisément à Wolxheim, que nous sommes allés chercher cette Méhari exceptionnelle. Il nous a fallu charger le véhicule sur un plateau car la vitesse maxi autorisée à un véhicule à chenilles en temps de paix est extrêmement réduite. Vous aurez peut-être remarqué que la voiture n'est plus celle exposée dans le petit musée alsacien, celle-ci nécessitant trop de restaurations

- a été avantageusement remplacée par celle du président, Thierry Censier.
- 1. Arrivée de la caravane devant le hall du Palais des Expositions à Paris.
- 2. Déchargement et mise en place de la Méhari devant le stand.
- 3 et 4. Le kit GéO Cap est entièrement déposé dans le hall, à proximité du stand.

EURÊKA

COMMENT TAILLER DES BAVETTES

Des points faibles sur la Méhari, il y en a. Il faut donc anticiper leurs méfaits et conséquences. Demandez à n'importe qui de trouver un des avantages principaux de la Méhari, dans la majeure partie des cas la réponse sera : c'est du plastique... ça ne rouille pas... Faux ! Archi faux ! Le « plastique » aura du mal à rouiller, c'est vrai, mais en ce qui concerne le reste, c'est la « cata ». Texte : Patrick Laurent • Illustration : Gérard Bron

Le plateau et les deux châssis tubulaires qui maintiennent les éléments ABS de notre chère voiture sont même certainement aussi fragiles (sinon plus !) que tout élément en tôle de la plupart des autres véhicules. Outre le choix d'une bonne peinture anti-rouille, aux marques plus ou moins connues et utilisées, hors de prix ou bon marché, etc., il serait tout de même judicieux de protéger plus encore ces délicates parties.

Nous pouvons observer que le symptôme est toujours le même. La rouille attaque et ronge toujours aux mêmes endroits :

- A l'avant : au niveau des équerres de maintien AV de la baignoire, après le cintrage de support latéral de caisse AV, plus précisément, à l'endroit même où se place le cric !
- Pas de bol en cas de crevaison si les tubes sont en dentelle, voire inexistant, ce que j'ai hélas constaté à plusieurs reprises.
- A l'arrière : au croisement des tubes carrés, en bas de leur point de fixation, à droite et à gauche des clignotants et feux.

Il faudra certes veiller à traiter régulièrement à ces divers endroits critiques, sinon souvent.

Mais, en plus d'une bonne protection de surface, pourquoi ne pas chercher à protéger les châssis tubulaires des projections dont ils font l'objet. Ce qui a pour effet de détruire peu à peu, toute bonne protection, quelle que soit son épaisseur et sa marque.

En effet, gravillons, sable, boue, eau salée...

ne rencontrent aucun obstacle réellement durable et le temps travaille toujours avec eux.

Pour le moment, nous allons nous pencher sur l'usure du tubulaire arrière, généralement, le plus rapidement atteint.

Voici donc une idée de bricolage fort simple à réaliser, construite à l'aide de matériaux de récupération que l'on peut trouver dans toute les bonnes poubelles.

- Les matériaux nécessaires :**
- Deux bidons de 20 litres en plastique (anciennement utilisés pour transporter du pétrole, de l'eau distillée, etc.)
 - Du fil électrique en version rigide. (1,5 m doit être suffisant).
 - Et la liste est terminée !

- Les outils nécessaires :**
- Une bonne paire de ciseau ou bien un cutter.
 - Une paire de pinces.
 - De l'huile... de coude.

Et comme il sera plus pratique de travailler avec un « gabarit » en carton.

Donc, direction le supermarché du coin pour y récupérer le matériau magique.

Cette bande de protection du châssis tubulaire arrière intérieur devra partir de l'avant du niveau de la roue pour terminer tout en bas du châssis tubulaire. N'hésitez pas à laisser 2 à 3 cm de rab, cela pourra servir de support à une vraie bavette.

Le coté gauche est très facile à réaliser, rapi-

ANNONCE DU WEBMASTER

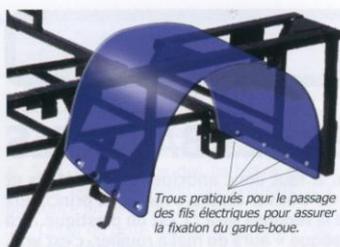
Pour ceux qui ont l'habitude de fréquenter le site du MCF, vous avez certainement remarqué qu'il était inaccessible pendant deux semaines... cette absence était due à un changement d'hébergeur ce qui a occasionné une mise à jour de l'adresse physique sur de nombreux serveurs.

- Nous bénéficions maintenant de boîtes aux lettres personnalisées.
- Pour joindre :
- le président : president@mehariclubdefrance.com
 - le responsable technique : technitruc@mehariclubdefrance.com
 - le responsable boutique : boutique@mehariclubdefrance.com
 - le responsable rallye : rallye@mehariclubdefrance.com
 - le secrétaire-trésorier : contact@mehariclubdefrance.com
 - le webmaster : webmaster@mehariclubdefrance.com
 - le responsable du bulletin : bulletin@mehariclubdefrance.com
 - le responsable des adhésions : adhesion@mehariclubdefrance.com

N'hésitez pas à nous contacter par mail pour obtenir une information ou par exemple, nous envoyer un article pour un prochain bulletin... Sur le site, déjà visité par des milliers de méharistes, vous trouverez certainement des informations parmi les 1400 questions-réponses du forum. J'en profite pour vous rappeler que grâce au mot de passe indiqué sur la dernière page de ce bulletin, vous êtes privilégiés pour accéder aux annonces. Alors, à bientôt sur www.mehariclubdefrance.com !

COMPTONS-NOUS

Aidez-nous à répertorier le nombre de Méhari de France, de Navarre et d'ailleurs. Comment ? Simplement en nous indiquant les caractéristiques de votre machine et, éventuellement, lorsque vous repérez un exemplaire remarquable, nous en communiquer la version et le numéro minéralogique par courrier, téléphone ou mail. Nous ferons le tri et nous vous ferons connaître les résultats de de recensement qui pourrait demander quelque temps.



Trous pratiqués pour le passage des fils électriques pour assurer la fixation du garde-boue.

de à découper et à fixer. Il suffit de découper et de percer la bande au niveau des endroits où se situent les barres métalliques transversales du châssis tubulaire. Le gabarit en carton s'avèrera très utile.

En ce qui concerne le côté droit, le dessin est le même que son frère de gauche sinon qu'il demeure le problème de la découpe de la goulotte d'essence.

La solution la plus simple serait de supprimer cette arrivée d'essence... mais comme ça peut servir, on évitera!

Il faut alors tailler, en s'y prenant à plusieurs

reprises, dans le gentil carton de gabarit en y laissant la matière de derrière la goulotte (ne pas supprimer cette partie, en haut de l'empreinte).

La fin du film consistera à reproduire la même découpe sur le plastique du bidon préalablement découpé en bande. Longueur : environ 1 mètre. Largeur : environ 24 cm, faut que ça passe. Tout en commençant par les 3 cm du bout, ce qui permettra d'attacher le début de la bande sur le tube rond du châssis.

Maintenant, que vous maîtrisez bien la technique... plus rien ne vous empêche de réaliser le même concept de protection pour la partie avant.

Pour ce qui est de la plate-forme, projetez régulièrement, (deux à trois fois par an) de l'huile de vidange à l'aide d'une burette à long tuyau ou d'un pulvérisateur dans tous les orifices que vous pourrez trouver tout le long des longerons.

Si ça coule c'est que c'est bon, sauf pour le sol, mais, il vous restait bien des bouts de carton n'est-ce pas!

Sur ce, bonne bricole.

CONTRÔLE DES CONTRÔLEURS

Ainsi que le 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 insensibles 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

06.12.47.47.73



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

SCOOP

CHAUD DERRIÈRE!

Soixante-huit ans n'ayant pas succombé à la facilité du confort matériel, au consumérisme, Gilles avait résilié son abonnement à EDF il y a quelques années après avoir réalisé son indépendance énergétique. Cet écolo dans l'âme ne pouvait avoir pour véhicule qu'une Méhari mais cela ne suffisait pas et il parvint à concilier baignole et nature en recourant à une technique éprouvée mais que l'on ne pouvait imaginer appliquée à un engin fait de plastique. Texte et photos : Roger Brard

Potier et opérant dans un petit village de la Drôme dont il est le seul habitant en hiver, Gilles fixe son art en le cuisant et, au fil des années passées devant la gueule de ses fours, il a acquis une certaine maîtrise du feu de bois et surtout apprécie la quasi-gratuité, pour lui, de cette énergie.

La belle autarcie dans laquelle il se complaisait prenait fin lorsque que l'aiguille de la jauge à essence de sa Méhari d'approchait du zéro. Là, à son corps défendant, il devait refaire le plein d'énergie chez le représentant local d'une multinationale honnie.

C'est le plus fortuitement du monde qu'il fit connaissance au marché de Dieulefit, d'un papy à qui on avait légué une Citroën B14 qu'il venait de débarrasser de son gazogène. Gilles vit tout de suite les avantages qu'un tel dispositif pourrait lui rendre, il accepta la proposition du papy et moyennant la transaction de quelques centaines de francs, le gazogène passa d'une grange à une autre.

Le gazogène était du type Lambert et se composait du générateur, d'un échangeur air/air, d'un épurateur, d'un ventilateur et d'une chambre finale d'épuration. Le tout était en excellent état et était fourni avec la facture datant de 1943.

Gilles profita de la saison hivernale, celle où il travaille le moins, pour greffer la machine infernale à l'arrière de sa Méhari, un modèle à deux places, millésime 86. Il disposa l'ensemble gazogène à l'arrière, au centre du panneau, boulonné à une structure tubulaire articulée de manière à ne pas condamner l'ouverture arrière.



La machine infernale greffée à l'arrière du dromadaire en plastique, seulement 7 cm séparent le foyer du panneau de coffre.

Gilles découpa le plancher arrière et parvint à installer tous les éléments permettant l'épuration du gaz généré à l'arrière et assurant l'alimentation du moteur. Il dut

d'abord assurer la liaison étanche de la conduite des gaz et de l'air d'apport au foyer. Il convenait ensuite d'épurer ces gaz et de les refroidir. Il conserva l'épurateur de la B14 et trouva la place de loger sous le plancher deux échangeurs air/air et un turbo provenant de deux Renault 5 trouvées dans une casse voisine ainsi qu'un ventilateur récupéré lui sur une ancienne anglaise.

Enfin, en aval de tout cet attirail, il disposa successivement trois filtres à air modernes qui sont supposés amener un gaz propre, à un taux d'explosivité suffisant dans le conduit des filtres à air PO récupérés sur une ancienne Deuche.

Aucune modification ne fut apportée au carburateur

car Gilles, pragmatique, souhaitait conserver la possibilité de démarrer à l'essence et pouvoir revenir à la carburation normale, dans le cas d'une défaillance de sa machine.

Le principe de l'alimentation par CO généré par ce système est excessivement simple et les possibilités offertes par les matériels modernes pourraient permettre la vulgarisation d'autos ainsi équipées.

Contrairement aux véhicules que tout le monde a pu voir dans les films sur la seconde guerre mondiale, l'engin réalisé par Gilles reste pratique puisqu'il démarre à l'essence, évitant la laborieuse mise en combustion, bien sûr il est nécessaire de charger la trémie de temps à autre et surtout d'allumer le foyer mais ce sont là les principales contraintes du procédé.

Une fois le plancher remis en place, et naturellement en oubliant le foyer et sa trémie à l'arrière, rien ne distingue cette Méhari d'un modèle normal si l'on fait exception des trois interrupteurs situés sur le bossage existant entre les deux sièges. L'un agit sur la pompe à essence électrique qui remplace le modèle mécanique d'origine et qui permet au «chauffeur» d'anticiper l'interruption de l'alimentation en carburant qui s'opère une fois la cuve vide. Un second interrupteur permet la mise en route du premier ventilateur destiné à attiser le foyer pour activer la mise en marche du véhicule au démarrage ou en vue d'une importante demande de gaz. Enfin, le troisième interrupteur actionne le turbo, entraîné par un moteur électrique, qui alimente le carburateur tout à fait standard. Le «chauffeur» se doit de maîtriser ces deux derniers interrupteurs pour optimiser la bonne marche de la Méhari qui, il faut tout de même le préciser, perd pas mal de chevaux dans la transformation et son pilotage se rapproche alors de la voile ou mieux encore du vol à voile où il convient d'utiliser ses neurones pour adapter les ressources de l'engin en fonction du profil et de la configuration de

la route et par exemple, en vue d'une côte, il faut d'abord activer la combustion puis augmenter la pression dans la tubulure destinée à l'admission tandis qu'au sommet d'une descente, il est préférable de mettre hors circuit les deux dispositifs.

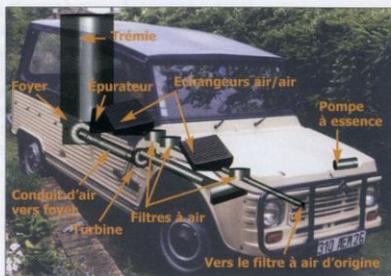
A l'arrêt, il est nécessaire d'activer un étouffeur pour obtenir l'arrêt de la combustion, sûr ce type de véhicule n'est pas idéal pour faire les livraisons.

Gilles a terminé son opération le premier jour d'avril et a pu ainsi opérer toute une série de tests et ceux-ci l'ont amené à conserver son engin, non pas que les performances enregistrées étaient exceptionnelles mais elles convenaient à l'usage qu'il faisait de sa Méhari. Finalement il fut davantage surpris par la réaction des automobilistes lorsqu'il se rendait au marché de Dieulefit.

Bien sûr, Gilles dut pratiquer un laborieux apprentissage de la conduite au gaz de bois et pesta plus qu'à son tour, planté à 20 km/h au pied des ses collines mais, finalement, il parvint à domestiquer la bête, soit en faisant vrombir le petit boxer, soit en le gavant de gaz.

La seule contrainte que Gilles n'avait pas pris en compte était la nécessité de fendre le bois en menus morceaux de manière à éviter une descente anarchique du bois dans le foyer, inconvenant largement compensé par l'absence totale de pollution car le CO rejeté est absorbé par la nature et contribue même à dépolluer l'atmosphère.

L'épurateur et les filtres à air, au nombre de cinq, le filtre d'origine étant remplacé par les deux filtres métalliques des modèles PO plus anciens, demandant à être nettoyés assez souvent, surtout ceux proches du gazogène et cette opération est primordiale pour éviter l'encrassement du moteur par des gudrons et autres matières pouvant affecter la longévité du petit moteur qui offre, ainsi alimenté, une autonomie d'environ 200 km, pas ridicule du tout.



Tous les composants propres au fonctionnement du gazogène sont disposés au chausse-pied dans l'espace séparant le plancher du châssis.

VIKING CLUB 2 CV

Le Viking Club 2CV (VC2CV) de la Manche organise les 28 et 29 juin 2003 sa concentration annuelle de Domjean, près de Villedieu-les-Poêles, Saint-Lô et Granville. Sur le plan historique, il faut savoir que cela fait sept ans que le VC2CV existe et nous comptons déjà cinq années d'expérience de concentrations. Nous rassemblons chaque année un peu plus de participants.



L'an dernier, notre concentration s'est déroulée à la même date qu'une exposition réputée de peintres et peintures. Un événement très connu dans le milieu des arts. Certains artistes proposaient d'auteurs de reproduire sa 2CV sur toile. Cette année, changement de cap, en plus de notre auto-brocante habituelle, nous organisons un vide-grenier pour particuliers. Nous essayons également d'organiser des baptêmes en ballon à air chaud.

A découper ou à photocopier et à retourner à : PATRICK LAURENT • LE VERBISSON 50410 MONTABOT • TÉL. : 02 33 91 72 85

- Oui je souhaite participer à cette petite sauterie.
- Je viens avec ma chérie préférée : 2 CV Méhari Autre bicylindre
- Un peu mon n'veu, même que je m'amène avec personnes.
- Je dormirai dans ma chérie préférée (je parle de la bagnole).
- Je campe chez Patrick avec les chèvres et les poneys.
- Je préfère la douce tranquillité d'une chambre d'hôtel à 18,00 €
- Donc, je résume : je/on s'appelle : _____
- Et je/on suis/est content de venir de : _____
- Je suis joignable au : _____

PS : Le prix du repas du soir vous sera communiqué dès que j'en aurai connaissance (environ 10 à 15 euros par personne).
Camping : gratuit
Eau : gratuite (en Normandie)
Nettoyage : gratuit (de vos mains après la mécanique, de la vaisselle que vous allez faire, de la voiture à l'issue de la balade, du ringage après un bon bain frais à Saint-Martin de Bréhal ...).

SINGULIÈRE C3 PLURIEL

Je dois tout d'abord me faire pardonner auprès de des possesseurs de Méhari, 2 CV et dérivés. En effet, pourquoi présenter ses excuses. Jusqu'à il y a environ trois ans, je me moquais des personnes roulant à bord de ces véhicules, les prenant même pour des « attardés » refusant d'évoluer avec leurs temps, parfois même de doux rêveurs. En gros je n'avais que du mépris pour ces babas cool. Texte : Jean-Luc Perez

Fan de brocante et foires aux greniers, je chine là où le vent me porte. Ce jour là une surprise m'attendait au coin d'une ruelle de la ville d'Escoville (Calvados), une belle (Méhari bien sûr) me fit un clin d'œil. Moi qui me moquais des conducteurs de ces véhicules, je fus contaminé et depuis je suis porteur du virus de « l'Art de Vivre ». La caressant avec amour, la bichonnant au mieux de mes capacités mécaniques et autres. Je m'attends que les beaux jours pour la retrouver afin de vadrouiller au gré du vent, fier comme Artaban. Pourquoi la laisse-je en Normandie ? Pour la simple raison qu'un garage adapté en quelque un écrivain pour la protéger, et qui sait pour mieux la désirer.

Alors vous allez comprendre maintenant pourquoi je défends avec « bec et ongles » mon « idole ».

Etant très curieux de nature. Lisant et feuilletant les divers articles sur les divers véhicules automobiles en particulier ceux pouvant se rapprocher de la Méhari, de notre Deuche populaire et de la mal aimée Dyane, en gros des dérivés de la 2 CV. Je suis tombé par hasard dans une salle d'attente d'un établissement hospitalier sur un numéro de l'Autojournal vantant la C3 pluriel (n° 610 du 26 décembre 2002).

La ronde Pluriel n'éclipsera pas l'aura de notre Méhari mais le concept mérite cependant d'être salué.



Les divers épithètes dont le journaliste se servit comme comparaison entre la C3 Pluriel et notre Méhari me révoltèrent. Je n'ai point retrouvé sur ma Méhari les reproches énumérés. Il est vrai que parfois l'amour rend aveugle. Il est à rappeler que 35 ans séparent ces deux modèles qui l'un comme l'autre existent sur le marché. Je suis prêt à prendre les paris que notre « idole » sera encore présente dans la mémoire de chacun et sur la route que la C3 ne sera devenue qu'une simple parenthèse sur l'éventuel remplacement de la Méhari, toujours imitée, jamais égale, jamais remplacée.

Christophe Aubry (le journaliste) nous énumère que la C3 n'est plus en plastique, route à 188 km/h, passe ses vitesses toute seule, et énumère certaines options dont on peut se demander l'utilité (allumage automatique des feux par exemple).

Je n'ai pu examiner les carrosseries des C3 pour vérifier qu'il n'y a pas de partie de la carrosserie en matière plastique (j'avoue mon scepticisme), rouler à 188 km/h (la réglementation interdit ces vitesses), moi même ne dépassant à peine le 90 km/h, je ne me sens nullement complexé par toutes ces voitures « puissantes », animées de gadgets style GPS. Il est de bon ton de se rappeler que le PDG de Renault se perdit avec le GPS Carmina en se rendant à un Mondial (ce qui fit de chaudes rigolades). Une bonne vieille carte routière et la bonne bouille de notre méhari suffit, il arrive parfois que l'on prenne du retard non que l'on se soit égaré mais arrêté par l'habitaculoir ou par un curieux qui vous propose un café, parfois même un Calva (il faut savoir se montrer raisonnable) et on discute Deuche. N'oublions pas que celle-ci est un art de vivre. De même, n'oublions pas que le principal défaut (hélas!) des petites Citroën

est la légèreté de la finition, ainsi que l'utilisation de plastique de bas de gamme. Et surtout la Méhari a de la gueule et aucune autre voiture n'y ressemble au contraire de la C3. Bientôt arrivera le temps où l'on achètera le logo pour mettre sur son véhicule.

Quant à affirmer que notre « dromadaire » s'appelle plus une voiture à varech qui fait flap flap et gêne les cuticules de Madame (à ce propos, j'avoue ne pas avoir bien compris la comparaison). Quelle est la voiture actuelle qui peut se vanter d'être une utilitaire dans la journée et une voiture distinguée la nuit venue et surtout qui ne passe pas inaperçue au milieu des Mercedes, BMW et j'en passe. J'en ai pour souvenir un certain mariage mondain aux alentours de Compiègne où elle eut fière allure avec son beau vert à coté de toutes ces véhicules de couleur noire (je ne suis pas raciste) au gris souris (quelles couleurs fades). Malheureusement je n'ai pas de photos à joindre du fait d'avoir oublié l'appareil photo dans une autre voiture en Normandie.

Quant on étudie le mode d'emploi du « décapotage » de la C3 tel qu'il est précisé dans cet article on est éffaré par la complexité. La lecture d'un mode d'emploi s'avère nécessaire. Alors que la simplicité d'emploi de notre dromadaire est déconcertante : pas d'électronique, pièces simples. Actuellement, ces véhicules sillonnent encore certaines contrées du Maghreb. Et si ma mémoire est bonne, certaines

Méhari se sont illustrés dans quelques rallyes.

Il faut reconnaître que Citroën a essayé de faire un effort en essayant de faire (re)naître la Méhari. Le pari était risqué. En effet, je trouve que le plastique du tableau de bord paraît léger, électronique-informatique du moteur, lettres de l'alphabet (ABS, EPS, etc.) à en perdre son latin et on se demande parfois à quoi cela sert.

Sans vouloir « démolir » davantage cette « nouveauté ». Je donnerais comme conseil à ceux qui veulent se différencier et qui veulent oublier le stress engendré par la vitesse en gros prendre le temps de vivre c'est d'acheter une 2 CV avec les mêmes avantages avec en prime l'option offerte « ne passez pas par la case prison pour excès de vitesse ». Vous serez heureux ainsi que vos enfants sans oublier les chiens. De même, parfois se tromper permet d'agréables rencontres surtout avec une 2 CV ou une dérivée.

Où mieux encore acheter une Méhari, car elle est le dromadaire qui a franchi allègrement les années sans prendre une ride, en effet celle-ci va bientôt fêter ses 35 ans d'existence au mois de mai. Qui dit mieux !

A ce propos, si un de nos lecteurs a en sa possession l'Autojournal de mai 68 sur la Méhari, je serais prêt à lui acheter l'original ou à défaut les photocopies ou des feuilles scannées.

TECHNITRUCS

POURQUOI LES ROUES ROUILLENT-ELLES ?

Pourquoi la jante de gauche est-elle rouillée jusqu'à la moelle ?

Simplement un pneu tubeless était monté dessus. Au cours de sa carrière ou à duré environ deux ans, les points de pression plus les échanges thermiques à l'intérieur ont créé suffisamment de condensation pour littéralement dévorer le métal.

L'état réel dépasse largement ce que l'on peut voir sur cette photo. Quand je pense que j'ai roulé avec ça... Le pire est que je m'en suis aperçu au moment de monter les tubeless achetés chez Cassis. Une seule solution : monter les pneus avec des chambres. Plus cher mais plus rassurant.

La prochaine fois que vous grimpez dans votre méhari, pensez à vérifier la monte. On ne sait jamais.



Denis Corteguisse



LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1978

Vends Méhari 1976. 80 000 km. Bâche, sièges, pneus neufs. A débattre. 5000 €. ionel.palfray@tiscali.fr

Vends Méhari, petits travaux à faire. bon état général. rochenicolas@yahoo.fr

Méhari type Ayca de 01.1977 refaite à neuf en 2001 par un professionnel, 1900 km seulement depuis la restauration, moteur neuf, pneus neufs, freins neufs, châssis neuf, bâche neuve, contrôle technique OK. Superbe affaire, beige et marron. Charles Moisson. Tél. : 01.60.60.35.45. moisson47@yahoo.fr

Méhari blanche 2 places 7/12/72. Bon état général, route tous les jours, très propre, kilomètres non certifiés, bâches neuves, quelques travaux à prévoir (moteur essuie-glaces, contact) sans CT. Morbihan. Prix 3500 € à débattre. Saint-Pierre-Quiberon (Morbihan). Tél. : 02.97.30.84.38. hlo@wanadoo.fr

Méhari 1974, 4 places, carte grise, blanche et rouge. Travaux à prévoir. Région marseillaise. Faire offre. Tél. : 04.91.78.77.47. rgollety@sdsl3.fr

Méhari année 1972, Bleu océan. Superbe état. 4 places. Prix 4000 € Tél. : 04.79.61.20.43. giard.gp@wanadoo.fr

Méhari 1975, CT jusque 06,03, avec nombreuses pièces : châssis à monter + amortisseurs + une dizaine de roues (dont 3 ou 4 neuves), bon état, roulante, affaire à saisir. Région Metz-Thionville (57). Possibilité achatement. Tél. : 06.61.44.16.11. BNVV@francisbael.com

Méhari, année 73, restaurée entièrement, 4 places, orange DDE, tablier de bord recentré, moteur nickel, 5000 €, Dijon. Tél. : 03.80.33.21.49. emmanuel.carette@unilever.com

Méhari 4 places, de Janvier 1971, 36 600 km non certifiés, 3500 km depuis restauration, expertisée, prix 3 300 € à débattre, visite Ile-de-France. Tél. : 06.09.39.07.91. guylapres@free.fr

Vends Méhari 71, 2 places, blanche/bleu, CT OK, l'entièrement restaurée en 2000, prix : 3000 € à débattre. Tél. : 03.29.07.43.63. xavierlumbert@hotmail.com

Méhari de 75, 4 places, jaune, capote bleue, 3 000 km entièrement restaurée. Plateforme carrosserie, mécanique. Visible dép. 22, 6 860 €. Tél. : 01.43.32.95.26

Méhari blanche et bleue de janvier 1971, 2 places, état neuf : 7000 € à débattre. Tél. : 01.43.48.34.47

Méhari de 1974, 2 places, CT OK, 2200 €, châssis tubulaire arrière gauche à voir. Visible dans le 87. Tél. : 06.85.39.67.86. cbarbe2@cararamail.com

Vends Méhari orange et autre, 2 places en l'état sans CT. Bretagne Quiberon. Tél. : 06.63.73.68.66. jv.lacroix@esp.fr

Méhari de 1973, blanche, 4 places, refaite à neuf, 5330 €. Tél. : 06.60.34.50.72

Méhari beige de 1970, 4 places, bon état, 2439 €. Dép. 78. Tél. : 06.88.87.20.87

Méhari de 1973, 4 places, couleur sable, très belle saut jauge à essence en panne. Dép 83. Tél. : 06.10.82.90.99

Méhari 74 jaune Acatama, capote noire, état impeccable CT OK 7500 € justifiés. Tél. : 03.24.74.98.29.79. volim.org@hotmail.com

VENTE MÉHARI 4X2 APRÈS 1978

Vends Méhari 2 pl. année 1982 vert/blanc très bon état, prix : 4500 €. Tél. : 06.10.12.26.17. oliver13.m@wanadoo.fr

Méhari 2 places, année 85, 8 000 km, couleur blanc et bleu. Véhicule en très bon état général. Plateforme et armature très saines. Moteur d'origine. jeanine.dieudonat@wanadoo.fr

Méhari 2 places orange, de 80 000 km. Tél. : 06.60.26.17.39

Méhari de 1986, couleur sable, mécanique et carrosserie à revoir.

TÉL. : 06.62.10.96.91 tony.martineau@yahoo.fr

Vends Méhari militaire avec 2 batteries 24 volts, première mise en circulation : 15.06.1978, bon état, 4500 €. Tél. : 03.29.39.32.63. Durand54@wanadoo.fr

Méhari, prix 4000 € à débattre. Tél. : 02.41.56.35.78. guillemes@free.fr

Méhari 2 places, de 1979, jaune, restaurée, 86000 km, 5335 €. Tél. : 06.16.66.28.78

Méhari beige année 80, 2 places, 2286 €. Tél. : 06.15.76.84.17

Méhari ex-armée de 1979, 4 places, verte, 12 volts à remettre en route, CG, 1500 €. Dép. du Gers. Tél. : 06.07.48.12.09

Méhari de 1982, 2 places, roulante. Tél. : 03.24.54.48.65

Méhari de 1978 (24 V) 2 batteries, 4 places. Excellent état, Prix : 4500 €. Tél. : 01.64.57.46.97. gilles.durlot@mandalpartenaire.com

Méhari Azur bleu et blanche 2 places, 87000 km, CT OK, Etat châssis et carrosserie moyen. Fonctionne très bien. Prix : 2300 € elino3@wanadoo.fr

PIÈCES DÉTACHÉES

Webmaster du MCFD. Plus d'une tonne de pièces de 2 ch et dérivés sort à vendre dans le Loiret chez un de mes amis. Conseil : Appeler de la part de Nicolas ROBERT en fin de matinée. 02.38.76.71.76. contact@mehariclubdefrance.com

Vends moteur neuf de Méhari. Tél. : 06.85.92.72.68. bouvierfourre@zao.com

Vends carrosserie pour Méhari 4 places avec pièces en double en bon état. Deux portes blanches Méhari Club Cassis neuves jamais montées. 500 € le tout. Tél. : 06.03.80.57.40. anonnon@delco-ressau.fr

Vends face avant Méhari 77, neuve, sous plastique constructeur Vert clair. Faire offre. Visible 13. Tél. : 06.20.85.27.70. gerardhosp@ao.com

Vends Hard Top Méhari de marque Enac avec petite vitre latérale et grande vitre Ar. A restaurer. Prix : 160 €. Tél. : 06.14.83.03.77. eciton@oreka.com

Boîte de vitesses incomplète pour Méhari 4x4 provenant d'une agence Citroën. + pièces mécaniques Méhari 2CV + revues techniques ID + DS. Tél. : 05.59.06.39.41

Moteur de Visa 2 cylindres + boîte de vitesses, le tout 80 €. Tél. : 01.43.70.12.23.

Boîte de vitesses + bras de suspension avant + cardans, visible région parisienne. Tél. : 01.60.19.10.88. brongnphan@ao.com

Réservoir métal de 30 litres pour 2 CV fourgonnette ou Méhari 4x4, 120 € à débattre. Dép. 95. Tél. : 06.16.17.15.36

Face avant et arrière en bon état de couleur verte Montana pour Méhari de 1969. seb.revolut@yaho.com

Hard top complet ENAC d'origine à refaire mais complet. Beige. babas.pels@oreka.com

Méhari est renouvelée et il me reste des pièces à vendre : carrosserie caisse 2 place état moyen, façade, montants, armature, pare-bris métal, bras, moteur, boîte à tambour pièces diverses. Prix à débattre. Tél. : 06.07.22.03.59. max.savoye@free.fr

ÉCHANGE

Échange Yamaha 1200 Venture 1984 excellent état (entretien Yamaha) contre Méhari. Tél. : 06.09.08.18.36. jmotot@bacardi.com

Moto Yamaha 125 tout terrain DTMX + 1 Solex 3800 contre une Méhari. Tél. : 01.46.26.54.44

Échange Vespa Paggio 125 Hexagon, route tous les jours contre Méhari avec contrôle technique, faire proposition. Tél. : 06.74.19.74.38. FS15@ao.com



LA BOSSE DES AFFAIRES

Je cherche à échanger une Méhari 4X4 si possible ou 4X2 en très bon état de restauration, contre ma Simca Ariane 4 de 1959 Restaurée et toujours en circulation en Suisse. fernand.bailes-trac@tms2.net.ch

RECHERCHE

Urgent, je recherche une Méhari sable non repeinte, région parisienne et centre. Parfait état d'aspect et de fonctionnement pour usage immédiat. Prix max 2500 €. Faire offre. info@rppcm.com

Recherche carte grise de Méhari 4x2 ou 4x4 en vue reconstruction. Faire offre rapide SVP. Merc. Andrieux-14@wanadoo.fr

Je recherche une Méhari en bon état, 4 places. Budget max : 6000 €. Région Rhône-Alpes. Tél. : 06.67.56.03.20. riebrun@hertz-lease.com

Recherche Méhari pour utilisation campagne petit budget et avec contrôle technique. Tél. : 06.74.19.74.38. FS15@ao.com

Recherche pour Méhari : colonne de direction, levier de vitesses, boîte de chauffage, capote noire. Tél. : 06.03.80.57.40. anonnon@delco-ressau.fr

Recherche alternateur 24 volt. merc; Tél. : 06.72.73.67.03. pascale.munier2@wanadoo

Je recherche flancs D et G + jupe et porte ar + facade av et calandre pour Méhari NM. Je me déplace jusqu'à 450 km autour de Lille. SVP envoyer photos. Faricom@ao.com

Pour faire une remorque je recherche la partie arrière d'une Méhari à partir des marches pieds : bassine 2 pl., cotés, tubul, jupe, j'ai déjà le châssis. (même à restaurer; le MEC fait des miracles!) possibilité d'échanger contre pièces 2CV. catherine.consier@bertysurf.fr

Recherche une Méhari après ou avant 1978 en location pour voiture un mariage (voiture des mariés) ou un club de Méhari sur les côtes d'Armor. romy.schneider@free

Bonjour, je recherche en occasion une jupe arrière et sa porte. Me faire offre de prix. Merc. Tél. : 06.63.44.88.77. fabien.beune@wanadoo.fr

Je cherche une pompe lave-glaces électrique d'origine qui se monte dans le local plastique. C'est une méhari de 1983. wuts@wanadoo.fr

Recherche bâche saharienne avec haut de portes couleur blanche pour Méhari de 1976, très bon état, faire offre. Danielpeponne@ao.com

Recherche astuce pour allumage sans démontage de la calandre. Danielpeponne@ao.com

Toujours à la recherche d'une belle Méhari pas trop chère si possible. Tél. : 06.88.00.22.21. automatons@wanadoo.fr

Je recherche une Méhari en état de marche pour petit budget pour repaper. 1000 €. Tél. : 06.64.87.18.57. incenrudelle@france.com

Je cherche une Méhari en très bon état, je ne suis pas bricoleur et je ne souhaite pas passer mes week-ends à la réparation. Je connais les prix de Cassis, de Ciers et d'ailleurs, c'est trop cher pour moi. Il faut une Méhari 4 places avec bâche, châssis sains. francoisheiler@free.fr

Pour ma Méhari, je recherche un hard-top Enac (origine). Soit complet ou pièce car je possède déjà le cadre et le toit avant. De préférence jaune. pepsi@toulou.net

Achète une Méhari. Tél. : 03.88.69.89.00. roalhdhagenbach@wanadoo.fr

Recherche Méhari couleur indifférente mais en 4 places, bon état du châssis + tubulaire. Tél. : 02.38.85.11.47. stef.fla@wanadoo.fr

Recherche Méhari de couleur orange année 1978, propre ou avec petits travaux et en 4 places. Prix à définir. Le CT doit être fait. Tél. : 04.34.35.09.69. FS15@ao.com

Méhari blanc pour 4000 €, en 4 places et en bon état. Tél. : 04.66.70.16.97. alcrepy@hotmail.com

Recherche Méhari verte ou jaune, année indifférente mais en 4 places et en bon état. Prix à définir. M. Lemerier. Tél. : 06.07.83.03.45

Recherche atelage pour Méhari. Tél. : 01.40.31.20.74

Recherche Méhari, M. Bazin. 4 places et propre entre 3000 et 4000 €. Tél. : 06.60.45.74.15

Méhari état correct et complète, pris selon l'état. Tél. : 02.40.35.13.30. bachbn@aol.com

Recherche glissières de sièges. Tél. : 06.12.19.68.97

Recherche Méhari 2 places. contact@mehariclubdefrance.com

Recherche Méhari modèle bleu, 4 places. Tél. : 06.12.31.20.68

Alles avant droit et 2 alles arrière pour Ami 8 break de 1970. gxdeser@hotmail.com

Recherche Méhari en 4 places, région Gers/Haute-Garonne. Tél. : 06.64.87.18.57. jumontpezat@wanadoo.fr

Recherche Méhari avec freins à disques, faire offre. Tél. : 06.07.50.86.99

Je recherche une facade av, un flanc gauche, portes gch et drt si possible avec charnières et serrures, un capot pour Méhari, très urgent, prix raisonnable. Tél. : 03.28.27.14.85. MCSNOTE@aol.com

Achète Méhari tous états, du pire au meilleur, faire offre. Tél. : 06.12.25.07.77. toninop13@hotmail.com

Recherche une Méhari en bon état. Je ne suis pas trop bricoleur !! Merci de me faire offre au 06.60.21.65.66. saca@netcourier.com

Appel au secours... Méhari de 70 recherche pour son lifting une face arrière complète et une colonne de direction en Normandie svp. Tél. : 02.31.20.94.27. mikassandro@msn.com

Recherche aimable propriétaire pouvant me prêter ou à tout petit prix remorque porte-voiture pour le mois d'août pour ma Méhari destination la Vendée, chauffeur expérimenté routier, la remorque sera stationnée dans un garage pour le mois sans rouler. danielpeponne@aol.com

MÉHARI 4X4

Méhari 4x4 en bon état, 10 000 €, beige. Visible à Bonn. Tél. : 4.9174111. f.tang@ballonteambonn.de

Méhari 4x4 dernier modèle avec roues de 14", beige, 2 places, 16 000 km, visible à Louviers. Tél. : 02.32.40.37.01

Méhari 4x4, 2 places, complète, beige, 1 main, 29 000 km d'origine, échappement neuf, 7622 euros. Dép. 87. Tél. : 06.14.08.24.87. françois.carrier@polk.fr

DIVERS

Vends 2CV Spécial 80, CT OK, châssis OK, mécanique en bon état. Intérieur en bon état. Peinture à revoir 1 300 €. Tél. : 06.60.06.85.72. gilles.ferroux@free

Dyane couleur crème, de 1983, capote, carrosserie, châssis, moteur boîte OK. Jeu av de pivot droit, batterie faible, 500 € sans CT, échappement neuf. Tél. : 01.46.38.78.22

Dyane blanche, 1970, très bon état, 1500 €. Tél. 01.60.19.10.88. brongnphan@ao.com

Ami 6 break de 1969, CT OK, 700 €. Dép. 60. Tél. : 06.07.48.12.09. Offre fond de caisse AZUR blanc 2 places. Enlèvement à prévoir en Eure-et-Loir. Tél. : 06.73.86.73.69. JPH-PERDRIX@pops.fr