



TEE SHIRT NOIR

Reste 10/11 ans et XL franco port pour les membres..... 9 €
pour les autres..... 12 €

LIVRES, NOTICES, AUTOCOLLANTS, MAQUETTE ET MEK

icône, **La Méhari** (François Allain) 38 €
Revue Technique, **La Méhari** 25 €
Le Guide de la Méhari (J.-M. Defrance) 33,5 €
Je répare ma Méhari (Citropolis) 30 €
Mémo pratique plastifié orange (68 à 78) 4,50 €
Mémo pratique plastifié jaune (79 à 87) 4,50 €
Notice d'emploi (Dyane 6 Méhari) 1^{er} modèle..... 22,50 €
Notice additionnelle 4x4 12,00 €
Notice additionnelle Azur 12,00 €
Anciens numéros **Revue du Méhariste** à partir du N° 30
(sauf 33 et 39 épuisés) : 3,00 €
Autocollant MCDF (nouveau noir et orange)..... 1,00 €
Mek, 1 litre, **disponible à Piscop**..... 20,00 € (pas d'envoi)
Maquette carton 3,00 €
Badge Méhari Club 2,00 €

Appeler la boutique pour connaître les disponibilités
avant envoi du règlement, merci.



LA BOUTIQUE DU MCDF

Thierry Censier • 12, rue de Paris, 95350 Piscop • 01.39.90.41.06



Méhari Club de France

Président : Thierry Censier, 12, rue de Paris, 95350 Piscop
Secrétaire, responsable adhésions :
Christian Barny, 7, villa du Cep, 91590 La Ferté-Alais
Administrateur site Internet : Nicolas Robert
337, rue de la Grisonnière, 45560 Saint-Denis-en-Vail
www.mehariclubdefrance.com

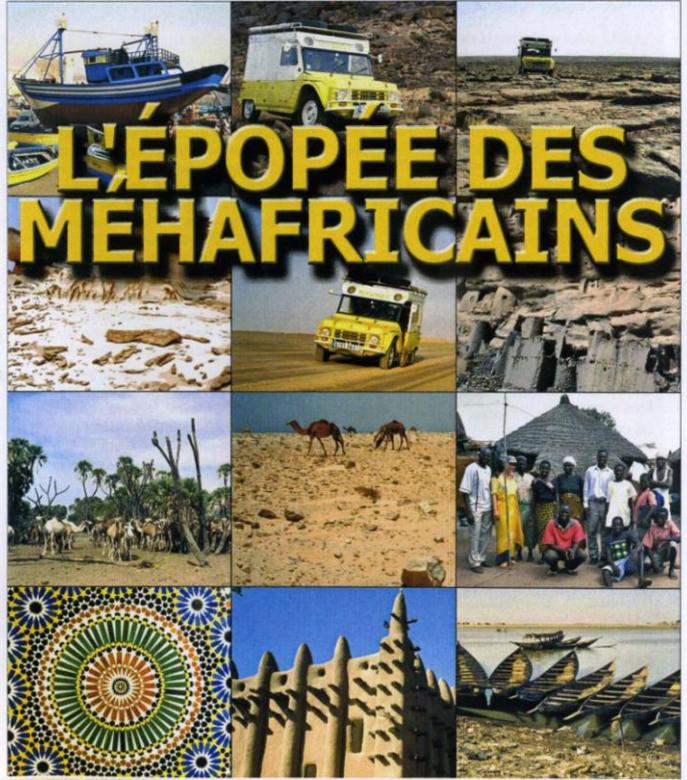


© 03-2005

La revue des MĒHARISTES

46

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MĒHARI CLUB DE FRANCE • AVRIL • MAI • JUIN 2005



L'ÉPOPEE DES MEHAFRICAINS



ÉDITO

MEHARI CLUB

A lors que le printemps est là, j'en connais qui n'ont pas résisté et qui sont sortis s'amuser sous les flocons arrivés à la fin de l'hiver. C'est beau une Méhari dans la neige!

A Rétromobile, un collectionneur de Citroën (DS, Trac, Méhari...) passe nous voir une première fois. Discussion, sympa. Il repasse nous voir 20 minutes plus tard, furieux!

« Y'a que sur votre stand que j'ai été bien accueilli! » Et oui, les Grands qui jouent encore avec des voitures en plastique sont forcément sympathiques!

L'engouement pour la Méhari ne se dément pas. Ceux qui n'en ont pas en cherchent, ceux qui en avaient une et l'ont vendue, la regrette.

Il est néanmoins un aspect assez pénible pour ceux qui tiennent le stand pendant toute la durée de ce salon : le prix. Beaucoup de questions sur ce paramètre : lassant. Si c'est trop cher, n'achetez pas! Si vous avez les moyens tant mieux pour vous!

La petite équipe qui gère cette association n'est pas spécialement fortunée. Qu'on ait les moyens d'acheter une belle Méhari plusieurs milliers d'euros pour que Madame fasse son marché sur l'île de Ré au mois d'août ne nous déplaît pas, mais que les mêmes s'enfuient dès qu'on leur parle d'adhésion à une association sans but lucratif nous gêne davantage. Et oui, mesdames et messieurs pour un plein de votre Méhari (deux pleins la première année!), devenez un acteur de la vie d'une association. Une association, mon Dieu quelle horreur, moi,

je ne veux que des réductions pour les pièces!

A ce propos, les vendeurs de pièces détachées de Méhari, surtout celui qui est le plus médiatisé, peuvent se féliciter de l'existence d'une association comme la nôtre, car qu'on le veuille ou non, notre seule présence sur un salon ou une manifestation est un vecteur de leur développement : on nous confond toujours avec cette société, car les catalogues de pièces détachées étaient très demandés. Bien entendu, nous n'en distribuons pas, même si nous avons orienté les personnes intéressées vers ces entreprises.

A ce propos, vous trouverez dans ce bulletin, deux nouvelles adresses nous accordant des tarifs préférentiels. N'oubliez pas de nous faire connaître vos bon plans, comme Robert qui nous présente son Contrôle Technique.

Si vous le pouvez, n'oubliez pas de nous rejoindre à Piscop, siège du club, les 30 avril et 1^{er} mai pour notre rassemblement qui se veut avant tout convivial et sans prétention. La saison des sorties d'anciennes et de clubs deuchistes s'ouvre. N'hésitez pas à nous faire parvenir comptes rendus (quelques lignes suffisent) et photos.

Vous trouverez également une première liste d'adhérents acceptants le contact : objectif rencontre et décentralisation.

Allez, roulez petits bolides!

Christian Barny,
Thierry Censier

DE FRANCE

2

RÉTROMOBILE

DROMADAIRE ET HYDRAULIQUE

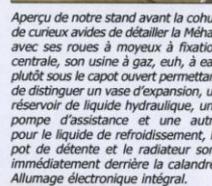
Pour ne pas faillir à notre présence devenue traditionnelle à l'une des plus importantes manifestations au bénéfice de la voiture ancienne, cette année encore, le club a tenu son stand au sein des clubs Citroën.

C'est aussi la marque aux chevrons qui nous fit prêt du véhicule exposé, une Méhari bien particulière habituellement garée au Patrimoine Citroën à Aulnay-sous-Bois que seuls d'infimes détails trahissent les modifications pourtant fondamentales apportées à cette Méhari tant sur sa structure qu'à son moteur.

Les responsables de cette étude, entreprise dans les années quatre-vingts ont conservé la carrosserie dans son ensemble et remanié le reste de la machine.

L'ensemble repose sur une plateforme en tôle pliée qui n'a rien à voir avec celle que l'on connaît, plus large, plus simple, elle reçoit une suspension triangulée à l'avant avec un ressort transversal en matériau composite tandis qu'à l'arrière on trouve un ensemble à bras tirés assisté par un système hydraulique permettant en outre une assiette constante.

Le refroidissement par air, devenu maudit en raison de ses piètres performances au plan de la consommation et de la pollution, a été abandonné au profit de l'eau avec des cylindres à chemises humides, une pompe à eau, un radiateur et un vase d'expansion. La cylindrée est passée à 704 cm³. Comme on le devine, ceci ne sera qu'un essai non transformé.



Perçu de notre stand avant la cohue de curieux avides de détailler la Méhari avec ses roues à moyeux à fixation centrale, son usiné à gaz, euh, à eau plutôt sous le capot ouvert permettant de distinguer un vase d'expansion, un réservoir de liquide hydraulique, une pompe d'assistance et une autre pour le liquide de refroidissement, le pot de détente et le radiateur sont immédiatement derrière la calandre. Allumage électronique intégré.

3

ET VOILÀ LA DEUCHE QUI NAGE

Pour avoir passé 8 jours sur les 10 que durait le salon Rétromobile, je peux vous dire que l'on a l'occasion de rencontrer des tas de gens. Avec certains un petit contact suffit, avec d'autres, on pourrait discuter des heures! TEXTE : CHRISTIAN BARNY

Sur le stand du Méhari Club de France, nous avons eu la visite de Christophe Prier, Président de l'Association des Véhicules Amphibies de France : eh oui, cela existe!

Il était accompagné d'un personnage haut en couleur, génie de la mécanique et de la carrosserie, inventeur et constructeur, entre autre, d'une 2CV amphibie. Celle-ci était présente sur le stand du Manoir de Lohéac, l'extraordinaire musée créé par Michel Hommel, du groupe de presse du même nom. Il est grandement probable que nous aurons l'occasion de découvrir ce véhicule dans le détail, dans la presse spécialisée, d'ici quelque temps.



La surprenante Deuch-eaux amphibie du Manoir de Lohéac.

Ils venaient à notre rencontre afin d'avoir des informations concernant la Méhari amphibie. Là, je me suis dit que j'avais raté un épisode. Je n'avais jamais entendu parlé de l'engin. Eux

n'en savaient pas beaucoup plus, si ce n'est qu'elle aurait navigué dans les années 70/80, et qu'elle a probablement été détruite.

Alors si certains d'entre vous possèdent des infos, des coupures de presse, des photos, n'hésitez pas, contactez-nous afin d'en-

chir l'histoire de la Méhari et par la même occasion celle des véhicules amphibies.

Et ce n'est pas un poisson!

Association des Véhicules Amphibies de France,
Tréven, 35480 GUIPRY.
Tél. : 02.99.34.72.97

BONNES ADRESSES

Etre adhérent d'un club, d'une association, c'est partager, c'est diffuser les bonnes idées, les bonnes adresses. C'est ce que nous essayons de faire avec la *Revue des méharistes*.

Robert Laprie, adhérent du MCDF, l'a bien compris, puisqu'il nous fait part d'une bonne adresse concernant le contrôle technique.

Les Méhari sont nombreuses sur les côtes et dans les îles, chacun le sait.

Sur l'île d'Oleron, un centre de contrôle technique sympa applique une réduction de 10% aux membres du MCDF. Alors, même en vacances, ne sortez pas sans votre carte d'adhérent!

Voici donc cette bonne adresse :

CONTRÔLE TECHNIQUE OLERONNAIS

ROUTE DES CHATELIERS
17310 SAINT-PIERRE-D'OLERON

Tél. : 05.46.76.88.88 / Fax : 05.46.76.88.89

A vous de jouer!

Vous aussi, faites-nous parvenir vos bonnes adresses!

MÉHAERIQUE

L'ÉPOPÉE DES MÉHAFRICAINS

Comme convenu dans notre dernier bulletin, revoici Maria et Fabien, les millièmes à avoir une carte de notre club. Adeptes de la 2CV, de ses dérivés et des vieilles Citroën en général, ce sont surtout des voyageurs et le récit qui suit va vous en convaincre. TEXTE : CHRISTIAN BARNY, PHOTOS : MARIA ET FABIEN FREYHEIT

Avant ce périple en Afrique (27 335 km sur le continent africain, huit pays en neuf mois), on aurait pu les croiser sous d'autres cieux.

Ensemble, ils ont parcouru le Portugal en 1999 (20 jours), le Brésil en sac à dos en 1998 (3 mois), Prague en 1999 (5 jours), la Guadeloupe en 2000 (15 jours), Moscou en 2001 (15 jours), sans compter les divers rassemblements deuchistes ou citroënistes, Le Mans, Saint-Quentin-en-Yvelines, Le Mont Ventoux, Diou, Bessais, etc., Fabien a également beaucoup roulé avec ses potes, la Grèce, l'Écosse, la Suisse, la Hollande... Ouf! Leur point de départ : Strasbourg. Infatigables!

L'idée de parcourir l'Afrique remonte au lycée où Fabien et un de ses copains construisaient leurs rêves. Et pour certains, les rêves deviennent réalité!

Au départ, l'idée était même de rejoindre Le Cap! Tout doux, tout doux, l'Afrique est composée de pays, de régions où l'instabilité politique est culturelle!

Fabien, technicien supérieur en génie civil mais aussi en technico-commercial, a travaillé pendant 8 ans en Allemagne dans la réalisation clés en main de studio de radio et de télévision. Maria, créatrice de costumes et chape-



MULTIC

La société MULTIC, spécialisée dans la conception et la fabrication d'allumages électroniques, accorde aux adhérents du MCDF une réduction exceptionnelle de 15% sur toute la gamme de ses produits en catalogue (hors promotion).

Par exemple, le kit mono-captur Magnétic pour votre 602 cm³ vous sera facturé 109,65 € au lieu de 129 €. Le port est toujours en sus.

Les avantages de l'allumage électronique ne sont plus à démontrer : couple et puissance en hausse sensible, pollution en baisse, économie de carburant, endurance à l'humidité et au froid.

Entreprise française, MULTIC nous fait le plaisir d'accorder cette réduction de 15% aux membres du MCDF pour tous ses produits (hors promotion) : vous possédez une auto ou une moto ancienne, la réduction s'applique.

Cette offre s'applique jusqu'au 31.12.2005.

Vous pouvez demander une documentation gratuite à :

MULTIC, La Taye, 28120 NOGENT-SUR-EURE.

Tél. : 02.37.25.89.50 • Fax : 02.37.25.89.51

Site internet : kitallumage.com

PODINOX

La société LP TRADING CAR distribue la gamme de pot d'échappement en acier inoxydable PODINOX.

Pour les adhérents du Méhari Club de France, nous avons négocié un tarif très intéressant pour la ligne d'échappement complète, composée des 4 éléments, 1^{er} silencieux (sous boîte), le tube intermédiaire, 2^e silencieux (sous caisse) et tube de sortie (court pour Méhari, AK400, Acadiane, court ou long pour 2CV, Dyane, à préciser à la commande).

Le prix de l'ensemble (sans kit de fixation) est, exclusivement pour les adhérents du MCDF, de 470 €. Un investissement certes, mais vous serez définitivement tranquille, car un pot traditionnel a une durée de vie très limitée, notamment pour les voitures de collection qui restent longtemps immobilisées.

Le forfait port et emballage est de 70 €, mais vous pouvez venir le chercher à Paris.

Le kit de fixation vous sera proposé à 42 €.

Cette offre est valable jusqu'au 31.12.2005.

Avant toute commande, veuillez appeler Jean-François pour vérifier la disponibilité.

LP TRADING CAR • PODINOX

20, rue Claude Pouillet, 75017 PARIS • Tél. : 01 44 40 26 25 • Fax : 01 44 40 26 27

e-mail : podinox@wanadoo.fr



Voilà le vaisseau du désert prêt, cabine grand confort, aménagement intérieur ergonomique et carré se dépliant, Maria et Fabien n'avaient négligé aucun détail dans la préparation de leur Méhari dans laquelle ils allaient vivre neuf mois et parcourir les milliers de kilomètres d'un itinéraire difficile. Ils ne purent toutefois éviter certains écueils et les bris répétés de tirants de suspension s'avèrent être la plus grande faiblesse de leur engin.



lière, a participé à la vie de troupes de théâtre, à des festivals, et utilisé ses compétences auprès des opéras de Strasbourg et de Marseille. A eux deux, un beau cocktail technico-artistique!

La Méhari? Pourquoi la Méhari? Réputée pour sa légèreté, et utilisant les solutions techniques de la 2cv qu'apprécie Fabien, elle semble être le véhicule idéal pour ce périple. Le reste de la flotte va donc se reposer pendant cette année réservée à leur voyage de noce. HY, AK400, AZAM, Ami6, DS21... attendront patiemment leur retour.

Partant une année complète, la Méhari va être profondément remaniée et se transforme en camping-car. Pas de tente à monter, la liberté de s'arrêter où bon vous semble, l'autonomie! La préparation et l'aménagement de la voiture vont durer plusieurs mois.

- Châssis d'Ami 8 renforcé sur les flancs par une tôle de 3 mm, pots de suspension démontables pour faciliter le changement des tirants. Plaque d'aluminium de 2 mm sous toute la voiture et de 5 mm sous le moteur.

- Train avant d'Acadiane, support de boîte renforcé. Train arrière d'AK400. Bras de suspension renforcés, roulement contrôlés et graissés.

- Tubulaires d'origine rehaussés par un tube carré de 40x40mm, modifié à l'avant pour le hard-top.

- Freinage : cylindres de roue et maître-cylindre neufs, double tuyauterie pour les freins arrière.



MÉHARIQUE



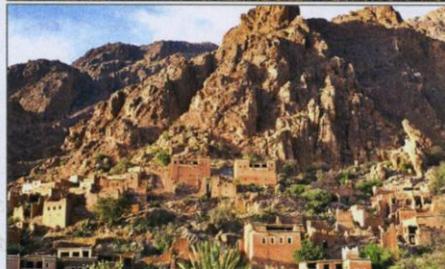
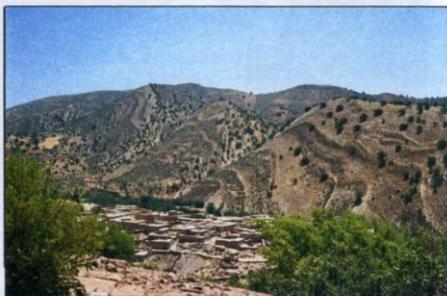
► Direction et tableau de bord d'Ami 8.

• Réservoir d'essence en plastique à son emplacement d'origine et réservoir d'AK400 (25 l) derrière les sièges, tuyauterie en alliage passant dans le châssis, deux robinets d'arrêt, deux jauges.

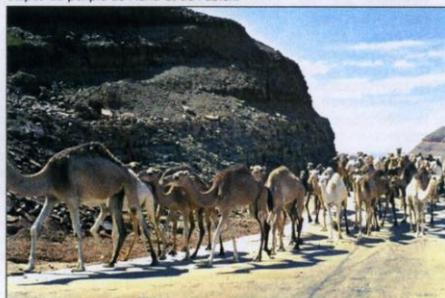
• Hard-top et aménagement intérieur : structure métallique, habillage en aluminium, sommier à lattes intégré, portes suicides pouvant rester ouverte en roulant, sièges de CX, accoudoirs, vide poche, cantine fixée au châssis, protection des phares, tablette et lampe pour lecture de carte, porte bouteille, GPS, radio-K7, ampli pour lecteur mini disque, glacière électrique, prise double allume cigare, petite pompe à eau pour douche, jerrican d'eau, d'essence, pelle, corde, plaques de désensablement. Lave glace manuel ou électrique (CX).

• Equipement électrique : deux batteries, une pour le moteur, une pour l'éclairage et l'équipement électrique indépendamment chargée en permanence par un relais distributeur. Manomètre de pression d'huile et thermomètre d'huile moteur.

• Mécanique : moteur d'Ami 8, démonté, vérifié. Rodage des soupapes, joints neufs, carburateur simple corps, filtre Fuelstar pour rouler au sans plomb, filtre à essence avant la pompe, double filtre à air avec prise d'air soit côté moteur, soit côté habitacle. Embrayage neuf, allumage électronique, deux bobines 12 V, deux régulateurs. Boîte de vitesses d'AK400 (rapport court pour tout



Les somptueux paysages marocains constitueront les premières et les dernières étapes du périple de Maria et de Fabien.



chemin), écrou cul de boîte frappé, joints d'étanchéité neufs.

• Echappement standard neuf, amortisseurs neufs.

• Pneus : 6 roues avec Dunlop SP135/15 et chambres à air.

Ouf ! Cette préparation technique a duré environ 600 heures. Fabien en profite pour remercier son motoriste, Marc et Fred l'accessoiriste.

Le poids à vide : 850 kg. Un peu lourd me direz-vous, mais Fabien, conscient du problème, anticipe la question et répond avec un grand sourire, « je suis assez spécialiste pour alourdir ». Mais notre couple part pour une virée d'un an. Solidité et confort doivent être au rendez-vous. A propos de poids, la voiture a été pesée en charge, conducteur et passager compris, dans une sucrerie au Burkina : 1250 kg. Elle est vaillante cette petite voiture !

Que dire sur leur voyage ? Quand vous parlez avec Maria et Fabien, un mot revient régulièrement dans la discussion, dit ou non-dit : la rencontre. Voilà le moteur de nos amis, la découverte de l'autre, apprivoiser, se faire apprivoiser, appréhender l'autochtone, sa culture et ses traditions. Pendant toute cette année de rencontres, ils ont cherché à apprécier au plus près les différentes cultures des pays traversés. D'ailleurs, ils le disent volontiers, s'ils étaient partis à plusieurs voitures, le contact avec les habitants n'aurait pas été aussi riche.

(A suivre)



TECHNITRUCS

UNE ROUE DE SECOURS EN PLUS

La Méhari est déjà équipée d'une roue de secours, rien d'exceptionnel me direz-vous. Est-elle bien placée, est-ce suffisant, est-ce esthétique ? À vous de voir.

TEXTE ET PHOTOS : PATRICK LAURENT

Maintenant, au lieu de se poser ces questions existentielles très importantes, en attendant, j'ai décidé de modifier de façon pratique, utile et réversible (comme toujours !) l'aspect de notre belle baroudeuse.

Tout d'abord on notera qu'il est conseillé voire imposé par certaines organisations de s'équiper d'une seconde roue de secours lorsque l'on part en raid, rallye et autre promenade de choc et que la roue extérieure peut permettre de débarrasser l'habitacle de cet accessoire.

Voilà donc, comment et relativement simplement se bricoler un support de roue de secours extérieure, pivotant et amovible.

Tout d'abord, j'ai eu la chance de trouver une 2CV AK400 en état d'épave, la pauvre m'a remercié quand elle a appris qu'une partie de son anatomie allait continuer à vivre sur ma Méhari. J'ai donc dépointé vinilement, au burin la potence de roue de secours située sous la trappe de gauche.

Cependant, il est également possible de se fabriquer à l'aide d'une ancienne flasque ce même support. On y soude 3 ou 4 équerres en « S » derrière, et c'est suffisant.

Le tout devra être soudé (on peut percer et visser) sur une platine en tôle et c'est parti pour la première phase de la réalisation.

Maintenant, il nous faut trouver ou récupérer (parfois même acheter ! si, si, parfois !) des pentures de porte mais on peut en trouver dans les déchetteries ou en train de rouiller dans de vieilles masses à l'abandon.

Longueur : environ 80 cm, largeur : un minimum de 4 cm suffira, épaisseur : 4 mm.

Avec deux pièces, c'est bon, on ne va pas bricoler un tank.

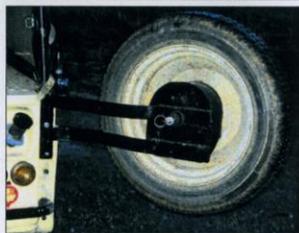
Avec ces pentures « mamans », il leur faut bien entendu les gonds « papa », sinon c'est même pas la peine... donc, à ne pas oublier.

Maintenant, le but du jeu est de faire en sorte de faire coïncider le point-bas de contact de la roue avec le point de fixation de la charnière du hayon, le tout en position fermée, bien entendu. De façon à ce que le poids de la roue et de son support soient concentrés sur une base solide et stable.

En ce qui me concerne, ma Méhari est équipée d'un pare-choc arrière, ce qui permet en plus de protéger, de laisser respirer mieux encore la roue de secours et son support. La bête pèse environ 6 kg (hors roue).

Mais, je ne m'inquiète pas car tout ce poids reste tout de même réparti sur les gonds et un axe, ce qui soulage pas mal l'ensemble.

J'ai choisi de placer ma roue à droite, mais on peut aussi bien voter pour la gauche... en fait, j'ai plutôt cherché à recopier le système de la Jeep... en plus mieux, bien sûr ! et



Détails du mécanisme, notez la forme donnée aux deux pentures et remarquez le système de blocage.

puis, je voulais conserver les chevrons Citroën apparents situés à gauche.

Et d'ailleurs, à ce propos, ce n'est que partie remise car, de l'autre côté, j'ai l'intention d'y placer un portebidon d'essence du même acabit.

Il va falloir maintenant former ces pentures en fonction d'un relief précis que notre jupe AR nous impose, je m'explique.

On pourrait laisser les pentures droites, condamner l'arrivée d'essence, et basta, mais comme ça peut servir de pouvoir faire le plein... on évite.

re, on ne sait jamais.

Il va falloir maintenant souder les gonds sur cette équerre :

Placer la roue sur son support.

Fixer à l'aide de serre-joints les pentures préalablement formées, sur ce même support. Les fixer avec les serre-joints de façon à ce qu'ils soient bien perpendiculaires au hayon.

Comment cintrer ? On prend ses petits bras et ses gros genoux.

Une grosse porte bien solide, un trottoir et une massette, ou tout simplement un étai. La longueur développée supérieure donne 55 cm, la longueur inférieure 56 cm environ. Les longueurs linéaires : environ 52 cm.

En phase d'essai, on placera dans les deux pentures immobilisées par des serre-joints un axe qui les relie et les ajuste parfaitement parallèles. On les soudera plus tard, lorsque tout sera terminé.

Il n'y a pas de calculs ou de mesures à proprement parler. Si ça passe, c'est bon, si ça ne passe pas... on peaufine. C'est aussi simple que ça.

Il va falloir maintenant s'attaquer à la partie sensible, les gonds du support.

Lorsque l'on a cintré les pentures, on utilise les chutes pour former l'équerre sur laquelle seront soudés les gonds. Cela nous donne un fer plat de 4 mm d'épaisseur, 4 cm de largeur et de 30 cm environ. Cette équerre viendra se fixer sur le même écrou de fixation que celui qui maintient la barre de toit. Un simple perçage d'un diamètre de 8 mm et on a déjà bien avancé.

Partie horizontale et supérieure de l'équerre : 8 cm environ. Partie verticale : 20 cm.

Avec un petit coup de meule, il sera plus facile de plier à 90° ce plat.

Et pour plus de sécurité, j'ai même carrément soudé un léger cordon de renfort à l'intérieur de cette équerre sur sa partie verticale.

Perce la partie horizontale à la distance du boulon de fixation de la barre de toit, toujours laisser un léger jeu, voir même un petit coup de lime pour lui donner une légère forme oblongue.

Perce la partie verticale en deux points. Un entre les gonds, l'autre sous le gong du bas. Pour finir, 2 bons écrous poiliers (leur tête plate est bien pratique) viendront maintenir solidement serrée l'équerre sur la caisse.

Attention ! Il est nécessaire de placer une entretoise entre l'ABS de la jupe AR et le châssis tubulaire. Il y a toujours un jour entre l'ABS et le châssis tubulaire à cet endroit.

Alors, c'est bon ? ça pivote ? c'est sympathique comme présentation. Quoi, ça bouge ? Ce n'est pas maintenu et ça s'ouvre tout le temps ! on y vient.

Revenons sur la platine en tôle sur laquelle est fixée la potence ou la flasque de roue, il faut maintenant la percer, lui visser ou lui souder un axe, une tige filetée ou un écrou poilier d'environ 10 cm.

Il faudra alors percer également notre joi holly à l'endroit où vient toucher cet axe. Cela restera un trou discret, situé en dessous du cadre dessinant le relief supérieur.

Un bon ressort, un soufflet de tirant de suspension par dessus, une rondelle et c'est bon.

De l'autre côté du hayon, côté intérieur, une seconde rondelle et on visse à fond. J'ai également percé la tige filetée pour y rentrer une goupille afin de ne pas perdre l'écrou au cas où il se desserrerait.

Et ce sera le troisième point de fixation de ce support AR pivotant de roue de secours.

Une fois bien maintenu, cela ne risque pas de bouger donc, d'user ou de casser quoi que ce soit.

Cet accessoire représente quelques heures de travail pur sa conception, mais quelques secondes seulement suffiront pour enlever et remettre à volonté cette seconde roue de secours amovible.

Ah oui, j'allais oublier, ce système cache en partie la plaque d'immatriculation, il sera donc nécessaire de placer une nouvelle plaque en bas de la jupe, ainsi que d'inverser le sens de l'éclairage de plaque.

On a jamais rien sans rien. Bonne bricole.

BIDON

BACTÉRIE PLASTIPHAGE TRABIVORE

Étonnant. Comment imaginer que la destruction d'un mur et qu'une page tournée de l'histoire puissent finalement avoir des conséquences plutôt heureuses pour nous, les méharistes. TEXTE ET PHOTOS : ROGER BRAND



Avec les Wartburg, Skoda, Polski, Zastava, Lada, Volga et autre Daclia, la petite Trabant a un temps symbolisé le consumérisme en Europe de l'Est. En une nuit, elle est devenue une épouvantable citrouille particulièrement embrassante.

Vous vous souvenez des Trabies, ces petites autos produites en Allemagne de l'Est, à Zwickau très précisément et pour lesquelles des générations d'Allemands de l'Est économisaient pendant une dizaine d'années pour en devenir propriétaires. Après l'effondrement du mur de Berlin et du régime, ces privilégiés se hâtèrent d'échanger leur ersatz de voiture pour une Golf d'occasion et bien vite, les petites autos furent entassées dans des casses où leur destruction fut rendue problématique en raison de la matière dans laquelle était façonnée leur carrosserie, une sorte de polyester armé, pas très armé d'ailleurs, presque du carton.

Et si ce matériau n'offrait pas une grande résistance mécanique à l'usage, il résistait au temps et ne pouvait être détruit par incinération en raison de la pollution induite, il ne pouvait non plus être réduit et refondu comme la tôle. Le problème fut soumis aux chercheurs qui trouvent de la *Badische Anilin und Soda Fabrik (BASF)* qui avaient depuis longtemps isolé une bactérie, baptisée *essabounia stovernia* dont l'une des particularités était de phagocyter les flacons dans lesquels ils tentaient de confiner les petites bêtes si gloutonnes.

Aussi, les ingénieurs de la grande société allemande prirent le parti d'exploiter la voracité de la

petite bête et proposèrent au menu de la *essabounia stovernia* différentes sortes de matières plastiques : les polychlorures, les vinyliques, les polyesters, les acryliques, etc. et observèrent que la bactérie grignotait tout avec un égal appétit.

Très rapidement et à échelle industrielle, la bactérie *plastiphage* fut mise à contribution à pour éliminer les coques de Trabant d'abord puis pour le retraitement de toutes sortes de déchets plastiques dont l'ABS, omniprésent dans bien des applications industrielles et domestiques.

Exposé une journée, l'élément en ABS ramollit et devient malléable pour durcir après élimination des bactéries sans que les propriétés du matériau soient profondément altérées.

Si un élément en ABS est davantage exposé, il devient une pâte molle pouvant être appliquée comme un mastic ou encore carément se liquéfier et pouvant alors être utilisé comme une peinture si la mise en présence avec le liquide ou le gel bactérien se prolonge.

La bactérie peut aussi faire entièrement disparaître l'élément en ABS, tout dépend du temps d'exposition, de la durée du festin. Les propriétaires de Méhari peuvent tout de suite imaginer les

avantages d'un tel processus. Au contraire du MEK, la solution que BASF va commercialiser dans les jours à venir pourra permettre aux méharistes de réaliser des soudures parfaites et surtout solides car ce sont les bactéries qui se chargeront de la fusion des bords à réunir. Ils pourront aussi façonner des petits panneaux et même repeindre leur machine.

Il reste toutefois deux difficultés :



compte tenu de la nature liquide ou pâteuse du produit, les réparations ne pourront être réalisées que sur un plan horizontal et une stricte supervision du processus est indispensable en raison du caractère évolutif du produit qui ne peut être neutralisé que par l'application d'une bactéricide spécifique.

Le Plastend et son stopper seront disponibles chez tous les marchands de couleur dès le 1^{er} avril.

GARAGISTE, MÉHARISTE ET PASSIONNÉ

Pendant ses dernières vacances dans le Lot, je me suis rendu à Cazals où se trouve un garage spécialisé dans la Méhari. Jean-Pierre Clercoles, son patron, est adhérent au Méhari Club De France, ce qui ne gâche rien ! TEXTE ET PHOTOS : OLIVIER FORTIN

Soleil, vacances, petites routes, un village Cazals, et son garage, où il fait bon vivre. En effet, pas moins de quarante Méhari se partagent toute la cour. De toutes les couleurs et dans tous les états, il y en a partout et l'atelier ne désemplit pas de voitures (Méhari bien sûr).

L'été, tout est plus souriant : le lundi par exemple le garage est fermé mais deux à trois mamies se partagent le banc en pierre à l'ombre et vendent du carburant au tout venant, du Parisien pour le scooter de sa fille au docteur du coin qui passe pour la gentillesse du service.

Alors que le patron s'affaire sur une boîte de vitesse de 4x4, son employé décape au nettoyeur haute pression et me raconte sa surprise de voir chaque semaine de nouvelles voitures.

Le parc des Méhari restaurés est superbe : des rouges, des verts, des beiges, neuves ou presque et aussi une bleue originale avec sa bâche Riviera. Puis, au fond de la cour, les



12

LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1978

Vends Méhari 74 rénover et repeinte vert pomme (intérieur et extérieur), 17500 km, ct ok, 6700 €. 03.89.293.03.39. ot_veronique@free.net

Méhari de 1971. 2 places, restaurée en 2003, blanche et bleue, roue régulièrement. 01.43.48.34.47. papricas80@aol.com
Vends Méhari 4 places bon état mécanique, caisse entièrement à revoir ainsi que faisceau électrique et sellerie. Pas de CT car non utilisée depuis deux ans. Lieu 83 Haut-Var. 04.91.66.80.69. ml.chaix-pompe@laposte.net

Année 1976. Route tous les jours. Contrôle Tech. OK - Freins AV/AR neufs. Pot neuf. Electricité refaite. Pneus AR neufs. Batterie neuve. Bâche saharienne et portières neuves + bâche Riviera. Pare-chocs laqués blancs neufs. Coupe circuit. 4400 €. 06.07.04.58.86. pbrossard@aol.com

Vends Méhari année 1969. Contrôle tech. non effectué, 2 places, bâche en toile verte. Moteur 3000 km. Peinture vert Otan. Carrosserie et mécanique bon état. Défauts à corriger éventuellement : silenceux échappement (corrosion). 03.28.26.05.51. ncb760@yahoo.fr

Méhari 1969 blanc et blanche restaurée, moteur, boîte vitesses, freins avant et arrière, 3500 km, peinture neuve, bâche neuve, pare-chocs avant et arrière-attelage, sellerie neuve. ct ok. 6500 €. 05.16.97.00.28. bausmyer.danielle@icall.fr

Dept 85, Méhari type Azur blanche et bleue, parfait état carrosserie et mécanique, 2 places de février 76. ct ok, visible aux Sables d'Olonne, 5800 €. 06.83.89.94.20. j_segineau@yahoo.fr

Vends Méhari 1972, reconstruite, couleur jaune moteur 3 ch avec freins à disques. 04.79.42.12.03. acamps@wanadoo.fr
Méhari 4x4 de 1983 beige bon état. Visible Montpellier. 10 000 €. Annonce prise au tél. pour un adhérent n'ayant pas internet. Donc inutile de m'écrire pour renseignements. Je ne connais pas la voiture. 06.83.32.02.35. cpl12445@yahoo.fr

Vends Méhari, petits travaux sur électricité et freinage, carte grise collection, embrayage et pneus neufs. 06.13.53.58.49. patacou@free.fr

VENTE MÉHARI 4X2 APRÈS 1978

Méhari blanc/bleu Azur, neuve, carrosserie, bâches, sièges, échappement roulements, freins, pneus, transmissions, moteur, boîte refaite, adaptation sp88, état exceptionnel à voir avec le plus grand soin, possibilité livraison dans toute la France même la Corse. 06.10.45.28.30. sandra@wanadoo.fr

Vends Méhari 1982, restaurée en 2004, sièges, pot, pneus, peinture, bâches complètes neufs. Très urgent cause construction. 06.09.80.44.01. jftaluss@wanadoo.fr
Méhari bleu Saint-Tropez, moteur remplacé, sellerie neuve. Nickel. 7000 €. 06.21.46.16.48. pegadunzio@cegetel.net

VENTE MÉHARI 4X2 APRÈS 1978

Vends Méhari 4x4 reconstruite entièrement (boîte neuve zéro km) état exceptionnel, vendue avec remorque même couleur (faite avec partie arrière Méhari). Photos sur demande. 06.89.98.56.56. rievien.cannes@wanadoo.fr

PIÈCES DÉTACHÉES

Vends barre de renfort latérale pour Méhari neuve Inox à percer soit même, 10 € à venir chercher dans le 78 ou à Courbevoie (92). spiderjann@wanadoo.fr

Vends pare-choc av. + ar. état. neuf, face avant nouveau modèle neuve blanche et face arrière juste fendue mais état neuf et capot ancien modèle très bon état blanc et attelage Méhari avec faisceau. 06.12.25.07.77. koko83@hotmail.com

RECHERCHE

Recherche un compteur de Méhari nouveau modèle complet ou juste les km/h bien entendu prix sympa. 06.65.30.50.47. pascal@wanadoo.fr

Recherche : bassine 4 places, jupe arrière ancien modèle, porte de coffre en bon état, je suis en centre France Auvergne, si c'est pas trop loin c'est encore mieux, faire offre. fredpouin@yahoo.fr
Recherche épave de Méhari surtout avec sa carte grise suite à arnaque (carte grise 2CV) merci pour votre aide. 06.80.65.18.08. rouzeau-frederic@wanadoo.fr

Je recherche un axe creux du réducteur de la boîte 4x4. Ne riez pas, pas forcément en bon état, je suis déjà bien content avec un axe usé ! Ce serait vraiment sympa de me dépanner. 04.75.21.52.40. bourian@free.fr

Je recherche une épave de Méhari avec sa carte grise surtout, merci de me contacter pour toute proposition. 0 6 7 1 1 0 7 0 2 5. djut24@hotmail.com

Je cherche des pneus Michelin XC M+S 155-14 par 80. Ces pneus équipaient les Méhari 4x4 en option les dernières années de fabrication. 06.80.99.96.99. richard.benoit@samag-sa.fr

Je recherche une Méhari maxi 5500 €, saine, merci par avance (restaurée en couleur d'origine). tonintop13@hotmail.com
Cherche Méhari même sans carte grise mais roulante à petit prix. 04.71.03.53.05. guy.bongiraud@wanadoo.fr

Je recherche 2 sièges avant garniture noire (droite et gauche) pour ma Méhari de 1978. Merci. 06.07.42.48.46. charles.bihl@wanadoo.fr
Je recherche des pignons de boîte de vitesse de Méhari 4x4, petite et grande vitesse, voire une boîte de vitesse complète, toujours pour Méhari 4x4. 03.21.32.42.16. bcarpentier@laposte.net

Je recherche une Méhari en bon état général avec ct ok pour un montant d'environ 2000 à 2500 €. 02.31.83.78.42. donnant@tele2.fr
Recherche jupe arrière, goulotte, passage de roue gauche. 06.73.84.49.10. m.bar@free.fr

Achète Méhari restaurée, faire offre, merci. tonintop13@hotmail.com
Achète Méhari restaurée, faire offre sérieuse pour voiture sérieuse. georgers@hotmail.com

ECHANGES

Echange sableuse industrielle avec compresseur 2 cylindres sur remorque ou Renault Monoquatre YN 1 contre épave ou pièces Méhari 4x4. 04.75.01.75.67. louisroussin@tele2.fr

DIVERS

Vends Revue Technique special carrosserie pour Dyane 6 Méhari, édition avril/mai/juin 1970 en parfait état. Jarnais utilisé en atelier. Nombreux schémas trucs et astuces pour réparer et entretenir la carrosserie tubulaire spécifique à la Méhari. 06.30.23.88.96. kyot_martin@club-internet.fr
Vends 2CV6 special, ct ok, peinture, capote, sièges neufs, moteur d'appoint. 2000 €. 06.80.65.18.08. derg@wanadoo.fr
Vends 2 CV Cocorico année 1986, 65000 km. Etat moyen (blacksonnée, capote neuve). Faire offre. 00.34.57.06.34.12.78. galmichej@aol.com
Recherche les 2 ailes arrière pour une 2CV fourgonnette AK 350 merci. 06.71.07.97.23. danielpepoue@aol.com

13

A NE PAS MANQUER

- 26.04.02, Raid Maroc organisé par 2CV Club de Picardie (60). Contact 06.10.38.17.59
- 2^e rassemblement MCFDF à Piscop (Val d'Oise) le 30.04 et 01.05.05
- 3.05.2002, La révolte des 6 volts, 6^e rencontre à Saint-Benoît (86) Contact 05.49.01.74.50
- 8 -12 Mai 2002 10^e rencontre nationale des 2CV clubs de France à Saint-Paul-de-Varax (01)
- 13^e Rencontre des 2CV Clubs de France du 04 au 08.05.05 à Berck-sur-Mer (Pas de Calais)
- 11/12.06.05, balade solognote organisée par notre webmaster.
- 25/26.06.05, 11^e Euroméhari à Auffray (76), MCEEL.
- 16^e Rencontre Mondiale des Amis De La 2CV à Kelso (Écosse) du 26 au 31.07.05



MCFDF PISCOP 2^e

Avant de se retrouver à Berck le week-end de l'Ascension pour la Nationale 2CV, le MCFDF organise sa deuxième sortie annuelle à Piscop (95), le siège du club, à 15 km de Paris, au nord, par la Porte de La Chapelle, le week-end du 30 avril/1^{er} mai, avec la participation du club 2CV du Val d'Oise, le Deuche Vita.

Au programme :

- Samedi 30 avril :
 - Départ le matin pour la balade touristique avec road-book.
 - Le midi, pique-nique sorti du coffre de votre bicyclette
 - Deuxième partie du road-book, avant un retour à la salle des fêtes de Piscop en fin d'après midi.
 - Le soir, barbecue pour les participants avec animation musicale.
- Dimanche 1^{er} mai :
 - Brocante du village,
 - Exposition diverses véhicules,
 - Animations diverses. (Possibilité de dormir sur place, camping ou hôtel à réserver)

Inscription obligatoire pour une bonne organisation.
Thierry : president@mehariclubdefrance.com
01.39.90.41.06 • 06.09.43.91.80 • 01.30.35.67.55

14

15