



TEE SHIRTS

Nouveau tee-shirt blanc (du M au XXL) 15,00 €

LIVRES, NOTICES, AUTOCOLLANTS, MAQUETTE ET MEK

Icône, La Méhari (François Allain)	38,00 €
Revue Technique, La Méhari	25,00 €
Le Guide de la Méhari (J.-M. Defrance)	33,50 €
Je répare ma Méhari (Citropolis)	30,00 €
Mémo pratique plastifié orange (68 à 78)	4,50 €
Mémo pratique plastifié jaune (79 à 87)	4,50 €
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,	20,00 € (pas d'envoi)
Maquette carton	3,00 €
Badge Méhari Club de France	2,00 €
Étiquette autocollante de tableau de bord SEAB	7,00 €
Gilet de sécurité jaune fluo siglé MCDF	10,00 €

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 Cap, 91590 La Ferté-Alais
Administrateur site Internet : Pascal Varaldi
Permanence téléphonique : Denis, au 06.28.32.27.81
Directeur de la publication : Thierry Censier
Imprimeur : Thyssen Impressions, Marcoussis
www.mehariclubdefrance.com



La revue des
MÉHARISTES

57

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MÉHARI CLUB DE FRANCE • JANVIER • FÉVRIER • MARS 2008 • ISSN : 1953-0005

4x4 KATAR



GRINGO ET GRINGA



MÉHARI DES CIMES



ÉDITO

LA MÉHARI
ET SES
QUARANTE BOUGIES

Chers adhérents,

Que cette nouvelle année vous soit aussi belle et heureuse que possible.

Pour nous tous, 2008 est l'année enthousiasmante, l'année anniversaire, l'année des 40 ans de l'objet qui nous réunit, la Méhari !

Nous serons donc tous à Amboise du 8 au 11 mai avec de la bonne humeur à revendre. Nous souhaitons que ce week-end de Pentecôte soit un moment de vrai bonheur partagé. Nous venons tous d'horizons différents, nous avons des vies et des avis différents, mais une passion nous réunit et c'est là, la magie de la création. Nous ne remercierons jamais assez les concepteurs et promoteurs de la Méhari qui nous permettent 40 ans plus tard d'être différents, d'être envieux ! Merci aux industriels de SEAB et de Citroën qui ont mariés avec talent, plaisir, loisirs et automobile. Des techniciens, mais aussi des poètes, sûrement !

D'ici là, nous aurons rendez-vous en Février à Rétromobile, le grand salon parisien de la voiture de collection où seront fêtés par Citroën la Méhari pour ses 40 ans et la 2CV pour ses 60 ans !

En parallèle, nous continuons bien sûr à œuvrer à la préparation de l'évènement phare « 40 ans de Méhari/Amboise 2008 ».

Nous vous rappelons que l'hébergement est libre et n'est donc pas compris dans le tarif. Le superbe camping municipal jouxte le site de la manifestation, c'est donc l'endroit idéal. Si vous n'êtes pas campeur, ne tardez pas à réserver gîte ou hôtel auprès de l'Office de tourisme d'Amboise.

Notre rêve ? Être débordé par une marée de Méhari venant de toute part, entendre parler hollandais, espagnol, portugais, anglais...

Alors rendez-vous à Amboise !

Bonne année à tous.

Thierry CENSIER, président.
Christian BARNY, secrétaire.

LA VIE D'UN AUTRE CLUB

AFRICAN
QUEEN

Le Club des Amis de la 2 CV Mali est le plus important d'Afrique de l'Ouest, il ne regroupe pas moins de trois cents deuchistes dans tout le Mali dont deux cents rien que dans la capitale du pays, Bamako. TEXTE ET PHOTOS : THIERRY BOCUM



Nous avons cinq mécanos vraiment spécialisés, d'autres font un peu de tout. Des tôliers dont un qui est capable de fabriquer une caisse de berline avec de la tôle en 2 mois (il a 65 ans). Le défilé parade 2007 des 2CV a eu lieu le 10 Novembre et 135 2cv « rutilantes » ont paradé dans la capitale, escortées par la Gendarmerie nationale.

Le club du Mali a pour ambition de fédérer tous les clubs d'Afrique de l'Ouest, nous sommes à la phase des contacts et projetons d'organiser au 2^e semestre 2008, une réunion des deu-

chistes de l'Afrique de l'Ouest à Bamako

L'un des membres, le secrétaire général, se rendra à titre personnel avec sa 2CV à Dunkerque pour la 16^e Rencontre nationale des 2CV de France en mai 2008. Il compte partir de Bamako en passant par la Mauritanie, le Maroc soit un périple de 13000km, aller-retour. Le départ est prévu le 10 avril.

(blog: <http://2cvmali.sosblog.fr>)
Nos deux préoccupations sont les pièces de rechanges difficiles à trouver et la formation de jeunes mécaniciens 2CV.

Nous sommes ouverts à toute forme de jumelage avec tous les clubs du Monde, le Mali qui est un grand pays de culture, à l'hospitalité légendaire, rêve d'accueillir tous les deuchistes du Monde.

contact du club :
club2cvmali@yahoo.fr





COUSINE DE PROVINCE

LE MYSTÈRE DES KATAR

C'est sans doute en raison de sa diffusion confidentielle que nous n'en voyons pas plus de ces Katar, de vrais 4x4 basés, comme la Méhari, sur un châssis de Deuche et mus par un moteur de Visa et une transmission éprouvée Voisin, une symbiose qui aurait pu mieux fonctionner si la mort de la Deuche donneuse n'avait pas été programmée trois ans après le lancement de ce tout-terrain.

TEXTE ET PHOTOS : ROGER BRAND



Voici une Katar sous son meilleur angle. Outre la version cabriolet, il existait également un hard-top partiel et hard-top complet.

Ci-contre, le prototype Lynx en tôle bâti sur une plate-forme d'Ami Super.



La saga des Katar remonte aux années quatre-vingt, en Aveyron où Jean-Luc Pontallé eut l'idée d'un véhicule tout-terrain basé sur une plate-forme Citroën avec une transmission élaborée par Marc Voisin. Les firmes impliquées pour ce projet furent Voisin tout

terrain et Automobiles Katar nommée ainsi en raison de la proximité du pays Cathare.

Cette association matérialisait la rencontre de deux allumés de la voiture marginale et de la Deuche, Marc Voisin et Jean-Luc Pontallé, ce dernier est

toujours opérationnel et est installé dans le Var où il projette un nouveau véhicule tandis que Marc Voisin est retiré des voitures et à la retraite à Livet en Isère.

Ce dernier aura tout de même construit 600 transmis-

sions pour améliorer la motricité de ses fameuses Deuches mais aussi pour celle des Katar, Teilhol Tangara, Fred Car ou encore Van-Clee 4x4.

Le premier véhicule né de cette association fut baptisé Lynx et était un assemblage de tôles pliées vissées sur une plate-forme d'Ami Super 1015 cm³.

De 1987 à 1989, la société



Superbe planche de bord dotée d'une instrumentation complète. On remarque le tunnel qui coiffe directement l'arbre de transmission et qui compte beaucoup dans la rigidité d'ensemble de la coque.

leurs performances, moteur plus puissant et transmission intégrale. Selon Jean-Luc Pontallé, la société aurait eu des propositions pour la



Modèle bâché, la gamme comprenait une autre version avec une bâche à l'avant et aussi un hard-top complet.

SIFT reprit le principe de la Lynx, abandonna la tôle pour les matériaux composites et une ossature tubulaire pour produire 200 Katar basés sur la plate-forme Citroën et une quarantaine d'autres véhicules dont certains basés sur le

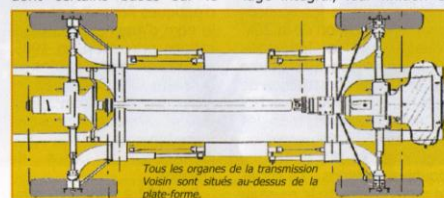
châssis de l'Aro roumaine avec mécanique Renault.

Les Katar classiques sont de meilleure facture que la Méhari par exemple, de par leur solidité améliorée par l'usage du polyester et d'un contre-moulage intégral, leur finition et

construction sous licence en Belgique. De sérieuses démarches furent engagées et aboutirent à un contrat conforme aux exigences internationales et la SIFT livra un moule complet de la carrosserie et deux véhicules, une Katar avec hard-top grand volume et une autre en version cabriolet.

C'était une arnaque, et le contenu du semi-remorque ne fut jamais retrouvé mais certains pensent que les moules ont bien été utilisés et qu'il existe de faux Katar.

Un proto de la Katar fut engagé au rallye Paris-Dakar en 1987.



Tous les organes de la transmission Voisin sont situés au-dessus de la plate-forme.

4

5



COUSINE D'ARGENTINE

LA MÉHARI DE L'AUTRE HÉMISPHERE/2

Finalement l'aventure Méhari en Argentine ne prit pas fin avec l'arrêt de leur production en 1983 par les firmes Dasur et Soler car une autre firme reprit les concepts Deuche et Méhari. INFORMATIONS ET PHOTOS GLANÉES SUR INTERNET



Super America



Safari



Pick up Gringa.



Outre la Deuche dans sa forme classique et avec son museau restylé, IES a donc commis son interprétation de la Méhari avant d'apporter de profondes transformations à sa gamme de production avec la Gringa et la Gringo qui pouvait être fournie en quatre roues motrices.

Finalement, les tribulations de la Méhari en Argentine ne prirent pas fin avec l'arrêt de leur production en 1983 par les firmes Dasur et Soler car une autre firme se résolut à faire revivre les concepts Deuche et Méhari en Argentine. La même année, la société, Daher-Boge, fabricant d'amortisseurs devint un important actionnaire de

Citroën Argentina S.A. et reçut de France les licences pour la fabrication de la 2CV. Naquit alors la Industrias Eduardo Sal-lari S.A. qui se lança dans la construction de cette 2CV appelée là-bas IES 3CV qui, comme tous les modèles IES, arboreront un logo propre à IES et non les doubles chevrons. La société modifia ensuite le museau

de l'engin qui fut équipé d'optiques Renault 6 et reçut le nom d'America, ces fabrications prirent fin en 1985, elles étaient toutes basées sur la plate-forme Citroën et mues par le 602 cm³. Elles étaient aussi déclinées en fourgonnettes à peu près identiques à celles de Levallois.

De 1984 à 1986 IES refa-

briquait un Méhari baptisé IES Safari qui se distinguait de ses cousines françaises ou argentines par une roue de secours sur le capot et de confortables sièges avant, par contre, la

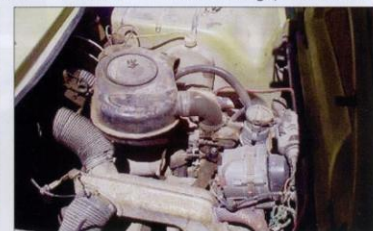
voiture n'était freinée que par quatre tambours.

En 1987, le modèle America devint Super America, à ne pas confondre avec la Super America de Ferrari.

Egalement, cette année là, tous les modèles de la firme adoptèrent un nouveau châssis et une suspension plus conventionnelle, moins Citroën. Avec la Gringa, IES devint



Intérieur cosu de la Gringa, notez le levier de vitesse au plancher.

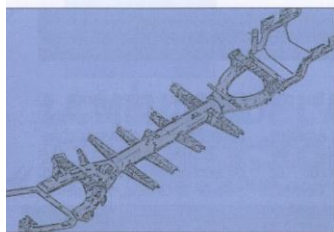


Look de baroudeur mais poids plume : 670 kg seulement pour ce Gringa.

Outre la Deuche dans sa forme classique et avec son museau restylé, IES a donc commis son interprétation de la Méhari puis la Gringa et la Gringo qui pouvait être fournie en quatre roues motrices.

6

7



La 2CV Super America, la Gringa et la Gringo étaient dotées d'une robuste et archaïque suspension ancrée sur un châssis de facture classique lui aussi, composé d'une poutre et de brancards à l'avant comme à l'arrière et relié aux roues par de solides triangles contrôlés par d'antiques ressorts à lames transversaux inférieurs.

un constructeur original en imaginant et en fabriquant un petit véhicule utilitaire, pick-up ou fourgon.

C'est probablement pour davantage de robustesse que IES abandonna le système cher aux petites Citroën pour monter de bons vieux triangles inférieurs et des ressorts à lames transversaux, inférieurs eux aussi.

Toute la gamme adopta des roues de 15 pouces.

Sur cette base, IES installa une caisse de Deuche ou plutôt d'Amérique qui fut rebaptisée pour la circonstance Super America.

En 1989, la Gringa fut remplacée par la Gringo, une caisse au dessin rappelant certains

4x4 nippons mais ayant en réalité les proportions d'une Méhari et ne pesant que 670 kg. Elle était disponible en transmission intégrale.

Gringa et Gringo n'eurent pas le succès escompté en raison d'une multitude de défauts mécaniques résultant du manque de développement de l'auto et de la situation économique prévalant en Argentine à l'époque.

Il apparut bien vite que la suspension maison n'était pas des mieux conçues et, en dépit du montage d'un allumage électronique et d'un dispositif anti-vol, la fiabilité et la satisfaction du client n'étaient pas au rendez-vous.

Les freins avant devenaient

outboard et à l'arrière des tambours avaient été retenus, le système de freinage n'était pas fiable non plus.

Les moyeux avant étaient problématiques et furent remplacés par des pièces d'origines diverses.

La saga IES qui commença en 1982 ou 1983, cessa son activité en 1990 après qu'un moteur de 800 cm³ refroidi par eau, développé par Berta, un ingénieur automobile réputé en Argentine, devait être installé dans un nouveau véhicule mais le propriétaire, Eduardo Sal-Lari, eut des ennuis avec la justice de son pays pour pratiques frauduleuses et le projet fut abandonné.

LE TOP DU TOP



LA MÉHARI DES CIMES

J'aime la montagne et la Méhari est la voiture idéale. Voiture de plage la Méhari? certes, mais excellente crapahuteuse tout autant! la preuve.

TEXTE ET PHOTO : JÉRÔME AERTS

Eh bien voilà, je viens ici vous conter mes vacances de cet été avec ma Mémé.

Je vais régulièrement à Val Thorens, station de ski la plus haute d'Europe (2300 m), et cet été j'ai décidé de faire le périple depuis Montpellier avec ma Mémé.

Après six heures de route, j'entraîs dans Val Thorens avec ma monture qui avait soif d'huile.

Sur place, j'ai fait pas mal

de balades où il fallait quelques fois que je demande à ma femme et à mes chiens de descendre pour soulager Mémé.

J'ai même dû la faire monter en marche arrière dans certains chemins.

Voici une photo de ma Mémé en haut d'une piste (la Plein Sud pour ceux qui connaissent) à environ 2600 m.

J'ai peut-être fait de ma

Mémé, la Méhari la plus haute de France, voire d'Europe, voire du monde.

Denis, qui assure la permanence téléphonique de notre club vient de changer de numéro. Il faut désormais composer le 06.28.32.27.81 pour le joindre.



LA VIE DU CLUB

AUTOMNALE EN PAYS DE LOIRE

L'idée d'une sortie avait été proposée mais pas facile de trouver une date et une idée qui conviennent à tout le monde.

Une fois ces deux détails réglés, nous nous sommes retrouvés à nous balader sur les bords de la Loire, à travers les vignes de l'Anjou. Petite halte gastronomique dans un resto au décor original : voitures anciennes, vieilles pompes à essence, vieilles enseignes métalliques. Tout aussi originale, la carte, les plats portent les noms de grands pilotes, de circuits ou de pièces de voiture. Durant le repas, l'idée d'une prochaine sortie pour les beaux jours fut émise, à l'année prochaine donc. Je tiens à remercier les familles Vacheret et Rouel pour cette superbe journée passée ensemble. TEXTE ET PHOTOS DE LAURENT DUMONT



TROISIÈME BALADE À PARIS

Cette 3^e édition de la Balade dans Paris a eu lieu dimanche 2 décembre. Lancée par Spidey il y a 3 ans et demi, tout d'abord sur le forum du club puis sur le forum de la Deuche, cette balade de quelques heures est en passe de devenir une classique. TEXTE : CHRISTIAN BARNY, PHOTOS : PASCAL HÉLAINE

Se balader ensemble, sous les yeux ébahis des touristes, le long des grandes avenues de la capitale reste un moment fort.

La première année, temps ensoleillé mais très froid, l'an dernier, douceur et soleil, cette année nous aurons eu pluie, vent, pluie, vent...

Quelques fidèles du Méhari Club De France on néanmoins fait le déplacement dans des machines aux bâches bien ajustées!

La palme de l'originalité de cette rencontre revient à Dominique Merle pour sa Méhari version jardinage d'automne. Les feuilles mortes de son jardin auront eu le privilège de descendre les Champs Elysées. Quant à savoir quelle quantité d'eau a été embarquée pendant le périple, mystère, son auto n'ayant pas été pesée ni avant, ni après!





ET VLOUP LE SOUFFLET DE CARDAN

Tiens ! je m'aperçois que quelques tâches de graisse viennent arroser notre belle joue intérieure d'ailé, peut-être pour qu'elle ne rouille pas ? Hé oui, rien n'est indestructible. TEXTE ET PHOTOS : PATRICK L. AURENT



C'est le début de l'alarme « changer-soufflet-cardan ».

Ce n'est pas trop grave, au pire, c'est juste signalé au contrôle technique et cela n'empêche pas de rouler... Mais... ça fait désordre, cette graisse noire, sale et inesthétique, tout autour de l'intérieur de notre belle joue d'ailé de Méhari ! De plus si l'ABS est un peu ancien et poreux, bonjour pour récupérer la couleur ! En outre, lorsque toute la graisse est hors du soufflet, les tours de roue du cardan sont comptés.

C'est relativement simple à changer et donc à la portée de tous. Le plus difficile sera peut-être de se trouver la célèbre douille de 32 et surtout les muscles qui vont avec. Une bonne barre comme rallonge devrait faire l'affaire...

On est prêt ? la roue est enlevée, la Méhari immobili-

sée et sécurisée ? on peut donc commencer le démontage.

Enlever la goupille de blocage de l'écrou de cardan, dévisser, braquer à fond, si cela ne sort pas, jouer avec la hauteur de la flasque et terminer en poussant (avec son pouce par exemple) : le cardan doit maintenant sortir par l'intérieur.

Ca y est, le cardan coté roue est enlevé.

Virer allègrement le vilain soufflet central de cardan « pas beau » qui tache notre joue d'ailé.

Il nous faut maintenant remplacer ce soufflet qui a fait son temps par le super neuf dans lequel nous avons investi. En théorie, c'est banal mais... il est en béton armé, ce neuf ! enfin presque ! Difficile de faire rentrer le gros cardan (coté roue) bien nettoyé, à travers cet orifice, côté « le plus petit » du soufflet.

Donc, il faut graisser ?... Oui mais après, dès qu'on a réussi à donner une idée ! Du coup, je bois tout !

Sur cette bouteille, je découpe la partie du goulot sur 5-6 cm (partie inutile), je continue une nouvelle découpe une bonne quinzaine de cm plus bas et le reste, je le garde pour... faire autre chose peut-être ?

Cet « entonnoir », je le fend dans le sens de la hauteur et ça y est, mon outil est prêt ! Outil spécial con et malcompréhensible que l'on met plus de

temps à retrouver quand il est pas trop bien rangé qu'à fabriquer !

Maintenant, y'a plus qu'à... Avec un léger zeste de graisse et c'est l'affaire de 30 secondes... sans faire de dégât et sans s'énervier.

On remonte le tout, couple de serrage de l'écrou : 35 à 40 m.daN et on oublie pas la goupille.

Voilà, c'est fini.

Bon, je vous quitte, car avec tout ce que j'avais bu, il faut maintenant que j'aille me faire une petite vidange...

Comme l'atteste ce cliché pris à Madagascar, nous ne sommes pas les seuls au monde à tout faire pour que nos Méhari ne meurent pas. Il s'agit bien d'une Méhari même si ce n'est pas évident sous toutes ses coutures mais son ou ses propriétaires lui ont ajouté quelques touches personnelles.

Comme l'atteste ce cliché pris à Madagascar, nous ne sommes pas les seuls au monde à tout faire pour que nos Méhari ne meurent pas. Il s'agit bien d'une Méhari même si ce n'est pas évident sous toutes ses coutures mais son ou ses propriétaires lui ont ajouté quelques touches personnelles.



12



LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1976

Méhari 1975 4 places. Excellent état. Plate-forme + tubulaire, freins, échap., embrayage, susp., allumage, sièges, faisceau électrique neufs. Pneus TT Dunlop usure 20%. Moteur TBE, carrosserie et bâches BE. Nombreuses pièces. CG normale. CT OK. 7000 € à déb. 06 76 52 60 94. deliauf@essilor.fr

Vends pour restauration : Méhari du 10.10.1983, 94 000 kms, N° de série : VF7AYCA0013CA4069

Mécanique ok 01 44 74 08 44. webmaster@garagesnation.fr

Cause double emploi et en vue achat autre véhicule, vends Méhari verte, 4 places, 1981, avec CT 3400€. Chassis plateforme sains quelques fissures, peinture et sièges avant à revoir.

Vends Méhari verte 4 places 1980 sans CT, saine et roulante 2800 €. esalis@free.fr

Vend Méhari a.m. complète, sans carte grise, non roulante (plateforme pliée) en état moyen pour 1000 € avec plein de pièces (hard top, roues complètes, jeux de bâches, moteur, boîte, cardans...) idéal pour bricoleur. 06 62 15 33 32. francoishudzik@hotmail.com

Vends Méhari 13000 km, CT OK, CG 4 places, visible à La Baule, blanche, bâche marron, les 5 pneus et jantes neufs, échappement neuf, coffre arrière, 4500€. 02 40 94 39 94. fxform@nfonie.fr

Vends Méhari beige 1973, 4 places, excellent état mécanique, 0 travaux mécanique à prévoir. Châssis, plate-forme saine, pas de perforation (traitement Rustol chaque année), prévoir retouche peinture par professionnel (crémaillère, freins AR/AR neuf, embrayage, carbu (échange standard, suspension AV neuve, pédalier antivol, bâche, couvre coffre, pneus AV neufs, etc. 8000 €. 06 17 19 05 47. pezezy@univ-tln.fr

Méhari propre mais les sièges et la capote sont à refaire, prix 4900 €. francoislethessier@wanadoo.fr

Vends Méhari propre, mais les sièges sont à refaire et la capote. 06 80 27 66 18. francoislethessier@wanadoo.fr

Vends Méhari, 1977, 4 pl., Jaune, CT OK, 68000 km. Visible et à prendre Lac Aiguebelette, 73610. 3500 €. 06 75 20 01 78. ruecoixdior@aol.com

Vends Méhari 4+2 « type ctte », moteur refait. 0 km, CT OK, sans bâche, quelques bricoles à finir, 3000 €. latistejack@yahoo.fr

Vends Méhari 4+2 « type ctte », moteur refait. 0 km, CT OK, sans bâche, quelques bricoles à finir, 3000 €. latistejack@yahoo.fr

VENTE MÉHARI 4X2 APRÈS 1976

Vends Méhari Azur, 4 places, date de mise en circulation le 10.10.1985. 66000 km. Excellent Etat. 7900 €, prix à débattre. 04 66 39 40 14. celine.fabrol@orange.fr

MÉHARI 4X4

Vends Méhari 4x4 an. 82, accidentée à l'avant, pour pièces, le véhicule se trouve à Cavalaire (83). Sur rsv. sop55@yahoo.fr

RECHERCHE

Recherche pour Méhari 4x4. Je recherche pare-chocs avant et arrière grand modèle. Je recherche également boîte de vitesses 4x4. 06 24 42 34 37. jean-louis-auger@wanadoo.fr

Recherche boîte de vitesses 4x4 fonctionnelle. 04 74 90 80 43. pepit@foufou.net

Cherche un Neiman avec clé. 06 65 30 50 47. pascal.helaine@mps.com

Je suis à la recherche d'armatures avant et arrière à restaurer, si vous changez les vôtres, pensez à moi ! Merci. 04 75 01 75 67. louisroussin@tele2.fr

Je recherche un capot nouveau modèle et un réservoir d'essence de Méhari (années 80). 01 47 90 08 45. jmft@wanadoo.fr

Recherche pour ma Méhari un pare-choc arrière merci. 06 26 19 28 97. anaïs_brossard@hotmail.fr

Recherche face AV et face AR de Méhari 1969 pour une auto qui a été prise dans un embouteillage, je garde l'espoir de trouver ces pièces. 05 53 71 65 25. christophe.fabre.1@cegetel.net

Recherche : un capot blanc NM Méhari et un réservoir essence tôle Méhari. 01 47 90 08 45. jmft@wanadoo.fr

Recherche une Méhari complète, soit à restaurer ou non, de préférence sur la Corse, mais je viens sur le continent la chercher, de préférence carte grise 4 places, merci de me contacter soit par mail ou tél. 06 65 12 66 57. allegri2@wanadoo.fr

Recherche pièces Méhari : charnières de portes haute et basse droite et gauche, 2 verrous de malle arrière, 1 charnière de malle arrière, 1 siège passager, commandes de réglages de hauteur de phares, 2 ensembles molette de fixation pare-brise, commande de chauffage, 2 boîtiers de protection de serrures en plastique, cuvette de support de câble de compteur, si vous avez une de ces pièces, faites moi signe, merci. 06 19 99 38 35. gabriel.grolleau@wanadoo.fr

13

Je recherche des jantes d'origine Citroën en 14 pouces pour une méhari 4x4 et je suis aussi intéressé par d'autres pièces spécifiques Méhari 4x4. 06 72 22 22 26. julien.ecosse@wanadoo.fr

Je recherche les 2 glaces coulissantes du haut de porte conducteur Enac. Merci de me faire une proposition. 06 07 22 03 59. bm.savoye@wanadoo.fr

Recherche une Méhari 4 places, année 80 en bon état avec CT OK. 06 62 46 11 59. eric.gletty@wanadoo.fr

Je suis à la recherche d'un haut de porte droit, avec le plexi HS mais la partie noire et l'armature en bon état ! avec fermeture éclair pour le réglage rétro ! Merci de ma faire offre par mail. 06 87 96 61 52. jerome.dupont5@wanadoo.fr

Recherche boîte de chauffage et collecteur plastique pour finir restaur., faire offre. 06 70 16 18 92. r.sartron@tele2.fr

Recherche un pare-brise complet pour 69. Etat indéférént. 04 50 27 32 85. alain.bonzy@wanadoo.fr

Cherche pour une 2CV de 1951, une paire de support de marque « Antilab » pour anti-brouillards ou phares additionnels. johnnyguitt@aol.com

Recherche châssis tubulaire avant et arrière merci de vos offres. 06 62 23 30 65. royventure@aol.com

En cours de restauration d'une Méhari de 1973, les arceaux AV et AR sont complètement morts. Je recherche des plans ou croquis pour pouvoir en refaire des neufs. Ou une base solide. 06 33 26 73 54. thierry.charmotet@free.fr

Recherche pour Méhari Azur un tube renfort de montant central. En effet ce renfort est spécifique à l'Azur d'origine et n'existe pas en pièce de rechange. 06 16 78 86 56. johnnyguitt@aol.com

PIÈCES DÉTACHÉES

Vends 2 pneus 135/15 Firestone winter, déculotés (Tube type), les pneus sont en bon état, un petit coup sur un talon mais rien de grave, je roulais comme avec, 50 € avec 2 chambres à air, photo par mail. 06 87 96 61 52. jerome.dupont5@wanadoo.fr

Vends arceau pour Méhari, bon état, traité contre la rouille. Prix : 900 €. 06 77 32 82 63. brunel.delannoy@orange.fr

DIVERS

Dyane 6 - sans CT - en état de rouler - moteur ok - nombreuses pièces - année 1980. 04 79 56 67 72. sebastien.mussio@orange.fr

2CV restaurée, nombreuses pièces, 02 38 90 76 86. alain.martinez@mnh.fr

25

NE MANQUEZ PAS

8 au 17 février

8 au 11 mai

Rétromobile

40 ans de Méhari à Amboise



Dans le cadre des animations pour les 40 ans de la Méhari à Amboise, nous allons mettre en place un musée éphémère qui aura pour thème « les véhicules légers de loisirs d'inspiration Méhari », nous recherchons : Méhari de présérie, 69, Azur, Plage, Kaboul, Persépolis, Argentine, Lohéac, 4x4. Et aussi, A44, FAF, Babybrousse, Dalat, Pony, Katar, Tangara, Tangara 1100, Théva, Sherpa, Vandale, Méga, Eole, Fargo, Fredcar, Azimut. Et encore, Rodéo 4,5,6, Dallas, JP4, Spartana, Island Cruiser, et bien sûr Mini Moke. Liste non exhaustive. Si nous réussissons à rassembler tous ces véhicules, la facture de location du chapiteau qui les abritera va être salée ! Mais quel bonheur de voir en un même lieu ces autos partageant la même philosophie.

14

15