



1-39



TÉE 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 (obligatoire à partir du 13 février 2008) 10,00 €

Nouveauté : Support bol lave-glaces tôle inox 10,00 €



LA BOUTIQUE DU MCDF

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

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



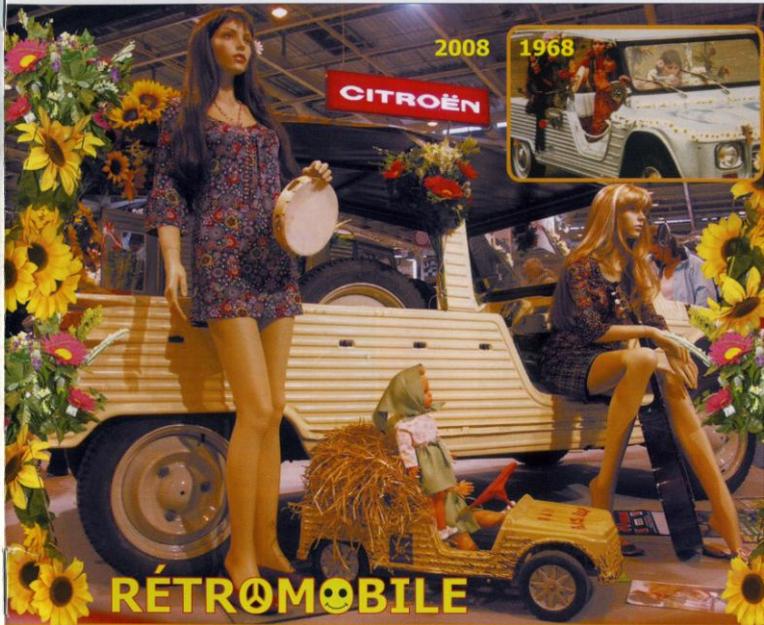
Méhari Club de France

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 06.26.03.23.08
 Directeur de la publication : Thierry Censier
 Imprimeur : Thyssen Impressions, Marcoussis
www.mehariclubdefrance.com



La revue des **MÉHARISTES** 58

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MÉHARI CLUB DE FRANCE • AVRIL • MAI • JUIN 2008 • ISSN : 1953-0005



ÉDITO

Chers adhérents,

Vous découvrez le dernier bulletin à paraître avant « les 40 ans » de la Méhari à Amboise.

Inutile de vous dire que nous travaillons au quotidien pour que l'évènement soit à la hauteur, et il le sera ! Pour ceux qui ne le sont pas encore, nous vous encourageons à vous préinscrire afin que nous-puissions maîtriser le plus efficacement possible l'aspect quantitatif.

Le 2 février, s'est déroulée l'assemblée générale annuelle de notre association. Chaque année, nous battons des records d'affluence, tant en ce qui concerne les présents que les pouvoirs qui nous sont envoyés. C'est une des preuves de la bonne santé de notre organisation.

Du 8 au 17 février, nous avons participé au salon Rétromobile, porte de Versailles à Paris, au sein du village Citroën. Cette année, la 2CV était fêtée pour ses 60 ans avec plusieurs modèles présents.

Notre Méhari, apparue 20 ans plus tard, était elle aussi à l'honneur. Notre stand et sa décoration « soixante-huitarde » ont été particulièrement appréciés. Il faut dire que notre Président sait découvrir et habiller (?) les mannequins accompagnant une Méhari 69 fleurie. Merci à tous les bénévoles qui se sont relayés pour tenir le stand et accueillir le public, et en particulier à Charles pour le prêt de son auto.

Si vous lisez la presse spécialisée, vous avez également pu découvrir la magnifique Méhari orange, qu'Arnaud, adhérent très actif, a reconstruit avec un perfectionnisme rare.

Sous les pavés, la plage !



Cela dit, que votre Méhari soit rutilante ou fatiguée, elle a sa place à Amboise. Alors, rendez-vous du 8 au 11 mai à Amboise, et n'oubliez pas, ... peace and love, c'est aussi ça la Méhari !

Christian Barny, secrétaire
 Thierry Censier, président



SOIXANTE-HUITARDE SUREXPOSÉE

Le stand de notre club a de nouveau eu droit à un déferlement de flashes en raison sans doute de sa mise en scène particulièrement photogénique et de son sujet même : le rappel de la découverte par la presse de la Méhari le 16 mai 1968 au golf de Deauville. TEXTE ET PHOTOS : GÉRARD BRON

C'est sûr que l'évocation du mois de mai 1968 ne rappelle pas forcément à tout le monde, même à ceux qui le vécurent, l'avènement ce mois-là de la petite auto en plastique qui, à défaut de révolutionner le monde, permit et permet toujours à des générations de goûter un petit supplément de liberté qui reste l'un des gains les plus tangibles et durables de ce mois de révoltes, de grèves, de volonté de rupture.

Le reste est dans les oubliettes de l'histoire, les masses ont bien vite réalisé qu'il n'y avait pas plus de plage sous les pavés que de lendemain de révolution qui chantent et de révolutionnaires visionnaires vrais.

La preuve, la décennie qui suivit Mai 68 fut la plus matérialiste des trente glorieuses et ceux des plus virulents qui clamaient des slogans, promettaient de refaire le monde et lançaient des pavés se sont bien vite reconvertis, on



Pour le stand du MCDF, Thierry Censier a tenté de recréer l'atmosphère soixante-huitarde qui a présidé à la présentation de la Méhari à Deauville voilà quarante ans.

40 ans de Méhari / Amboise 2008

Pour s'inscrire, vous pouvez télécharger les documents sur notre site www.mehariclubdefrance.com <http://www.mehariclubdefrance.com>.

Si vous ne disposez pas de connection internet, laissez un message au 06 67 20 44 87, nous vous ferons parvenir les documents.

Nous prolongeons les préinscriptions jusqu'au 25 avril 2008. Après cette date, l'inscription se fait sur place à un tarif plus élevé.

Nous vous encourageons bien entendu à vous préinscrire, ce qui facilitera la tâche des organisateurs.

les trouve aujourd'hui dans les conseils d'administration, dans les plus hautes instances nationales ou internationales, occupant des fonctions importantes dans l'administration, la presse, l'éducation qui leur permettent de contester, encore, ou même de combattre ce qu'ils prônaient voilà quarante ans.

On pourrait gloser sans fin sur l'héritage des barricades, sur ce qu'il en reste ou sur ce qu'il reste à démolir.

Dans le monde de l'auto, 1968 fut une année remarquable et annonça plusieurs révolutions : outre notre Méhari maintes fois imitée mais jamais égalée, une autre marque française opéra sa révolution culturelle, Simca, qui passa du tout à l'arrière au tout à l'avant avec le modèle 1100 qui adopta l'implantation dite « Giacosa » qui est maintenant la norme en la matière.



C'est aussi cette année-là que les Allemands lancèrent la Ro80, affinant avec ce second essai leur maîtrise du moteur rotatif. Cette auto était particulièrement aboutie et prometteuse mais seuls les Nippons avec Mazda et les Français avec Citroën adoptèrent le concept imaginé par Félix Wankel. Le reste du monde et particulièrement l'Amérique, est resté frileusement conservateur. Damage.

Il existe de nombreux clubs de par le monde qui veillent à la conservation des Ro80, des Mazda R et même des GS à

moteur rotatif. Il faut même rappeler que Mazda commercialise toujours un coupé sportif, la RX8.

Autre nouveauté remarquable



Cette année-là, Jim Clark eut à défendre son titre de champion du monde gagné sur Lotus.

cette année : la Ford Escort qui fut le résultat des synergies combinées des installations européennes qui concoctèrent une auto fédératrice et presque universelle dont le lancement fut accompagné par une promotion sportive exceptionnelle.

La petite Ford fut la première d'une longue série d'autos à vocation mondiale dont les modèles sportifs sont certainement conservés de par le monde par d'inconditionnels partisans. Bien rapidement, General Motors emboîta le pas de la mondialisation de plusieurs de ses modèles et les mêmes autos furent fabriqués et commercialisés au Royaume Uni (Vauxhall), au Japon (Isuzu), en Australie (Holden), et en Allemagne (Opel).

Toutefois cette stratégie ne permit pas aux deux plus importants constructeurs mondiaux de négocier favorablement l'autre virage de l'industrie automobile imposé par la crise du pétrole de 1974 qui terrassa les dinosaures américains et Ford comme ses concurrents domestiques n'ont pu réagir devant l'offre proposée par les marques japonaises et européennes dans un premier temps puis coréennes plus tard.

La nouvelle donne révéla l'inertie de l'industrie américaine qui n'a pu véritablement retrouver son équilibre au cours des décennies qui suivirent, pour

preuve, depuis cette année c'est Toyota qui domine le monde de la construction automobile et qui impose ses choix techniques au reste de la planète tandis que les Etats-Unis tentent de suivre.

Ce n'est plus la Chevrolet Malibu ou la Ford Taurus qui sont le standard mais la Toyota Prius made in Japan.

Cette évolution a naturellement induit de graves conséquences catastrophiques sur les firmes américaines qui connaissent les crises les plus graves de leur existence. Ford qui pourtant a ouvert la voie de la mondialisation en 1968 avec son Escort voit aujourd'hui son usine anglaise de Dagenham menacée de fermeture alors que ses bureaux d'études étaient partie prenante de l'évolution vers la mondialisation. Après soixante-dix ans, les chaînes de production de voitures sont arrêtées et l'usine ne produira que des moteurs Diesel en coopération avec d'autres constructeurs européens comme Peugeot.

Autre première en 1968 : l'arrivée de Honda parmi les grands du monde. La petite firme japonaise n'exportait vers l'Europe et la France que des cyclomoteurs mais cette année-là, elle boule-

LANCÉS EN 1968



La NSU Ro80, moderne et prometteuse.



La Honda CB750, le nouveau standard.



La Ford Escort, première voiture mondiale?



La Simca 1100, révolution chez les hirondelles.



Le Méhari en plastique qui naît le mois où Paris flambait.



et les pavés parisiens qui devaient masquer la plage mais qui ont davantage servi à boucler l'Europe et ses forces.

versa la hiérarchie motocycliste avec un engin révolutionnaire dont la cylindrée 750 cm³, la taille des pneus, le frein à disque et le look allait bien vite détrôner les maîtres du genre : les Triumph, les Norton tout autant que les BMW. Quelques années plus tard, Honda devenait le plus grand constructeur de deux-roues au

monde, et avec les autres constructeurs nippons, ils devaient conquérir le reste de la planète.

Toujours en 1968, Honda exportait aussi son savoir-faire en matière d'automobile avec de minuscules autos : les Honda N360 et 600 et une bombe : le coupé ou cabriolet S800 dont les

quatre gemelles totalisent 800 cm³ développaient 78 ch!

En 1974, Soichiro Honda et ses équipes imaginèrent la Civic, sage et discrète, et en firent un cheval de Troie pour conquérir le nouveau continent. En quarante ans, d'un obscur industriel japonais, Honda est devenu un empire industriel majeur.

LE CLUB D'À CÔTÉ

LE MYSTÉRIEUX TUB DE NOS VOISINS

À Rétromobile, nous avons partagé notre espace avec une Deuche fourgonnette de la Poste et avec le Les Amis du H qui présentaient une rareté : une autre fourgonnette qui devait succéder au TUB (traction utilitaire, série B) mais qui préférait surtout le fameux type H. INFORMATIONS ET PHOTOS GÉRARD BRON



Sans référence d'échelle, il est bien difficile de distinguer le Type G du Type H pourtant les différences abondent et pas seulement au niveau du gabarit.

L'ensemble des constructeurs français, et européens, durent attendre 1948 pour présenter les nouveaux modèles de l'après-guerre. Le Plan Pons qui régénait toute l'industrie des transports, avait imposé à Citroën le segment des petites et moyennes autos aussi la

firme du quai de Javel présentait cette année-là la 2CV et le Type H tandis que le bureau d'étude, sous la direction de André Lefebvre, l'homme derrière toutes les créations de Citroën, de la TPV à la DS, entamait l'élaboration d'une combinaison des deux modèles, le Type G, qui

empruntait aux deux modèles, au type H, son « style » et à la Deuche son moteur. Le cahier des charges prévoyait que le Type G devait se contenter de ce que Citroën fabriquait déjà en terme d'accastillage et d'accessoires.

La fourgonnette présentait les mêmes caractéristiques tech-



Un examen plus détaillé révèle que notre G arbore une calandre factice, de vrais chevrons mais aucun passage d'air, celui-ci est canalisé vers la turbine par une ouverture de part et d'autre du pare-choc et est partiellement protégée. Le pare-brise n'a pas de meneau comme le deviendra beaucoup plus tard celui du Type H. Enfin, on ne peut manquer de déplorer que l'engin est tracté par un anémique 375 cm³ et c'est sans doute le choix de cette faible cylindrée qui explique la carrière avortée du Type G.



niques que le Type H pour ce qui concerne l'architecture générale et la structure, pareil pour l'aménagement réduit à sa plus simple expression. Les essuie-glaces étaient mus à la main.

Comme l'essentiel des composants devaient provenir des éléments Citroën existants, ce fut le petit 375 cm³ qui fut sélectionné pour entraîner le petit utilitaire et c'est sans doute en raison du choix d'un moulin aussi peu puissant en rapport avec le poids de l'engin et sa charge utile potentielle qui causa l'échec du projet. L'ennui c'est que Citroën n'avait à proposer que les moteurs des Traction sans doute jugés trop puissants.

Dans le prolongement du petit moteur, on trouvait une boîte de vitesses de 2 CV et l'ensemble reposant sur un solide berceau boulonné à la structure monocoque constituée de panneaux de tôle nervurée (parenté avec les Junkers?), contrairement au Type H, Citroën n'a pas pratiqué d'ouverture latérale, une solution qui pourtant avait déjà été adoptée sur le Citroën TUB d'avant-guerre. A l'intérieur, les passages de roues sont rallongés vers l'avant pour recevoir réservoir et roue de secours.

L'ennui pour le Type G, c'est qu'une autre version de petit utilitaire fut élaborée à partir de la 2CV, ce fut la 2 CV AU qui devint fournisseur quasiment attitré de la Poste pendant des décennies et qui, en raison de son gabarit et de ses meilleures performances fut préférée au Type G.

Le modèle présenté à Rétromobile provient du Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois et il est le seul survivant des deux prototypes jamais réalisés.

Fourgonnette Citroën Type G

| | |
|---------------|---------------------|
| Moteur | 375 cm ³ |
| Longueur | 3,40 m |
| Largeur | 1,65 m |
| Hauteur | 2 m |
| Garde au toit | 1,59 m |



MOLÉCULES ÉLÉMENTAIRES

Le nom de Roland de la Poype vous est certainement connu, vous qui gravitez dans le monde de la Méhari. En effet, ce grand personnage créateur en autres de ce véhicule hors du commun, réussira à convaincre Citroën d'industrialiser et de commercialiser cette auto pendant près de vingt ans !

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-FRANÇOIS GUITTARD

Roland de la Poype, fondateur de la société SEAB (Société d'Etudes et d'Applications de Brevets), plus tard baptisée SEAB Mura en lien avec ses activités espagnoles, livre alors à Citroën tous les éléments nécessaires à la réalisation de la carrosserie de la Méhari.

Ces derniers sont alors élaborés dans son usine, une ancienne laiterie située à Ouzouer-le-Marché reconverte en ateliers de transformation de matières plastiques.

Cette usine est à ce jour toujours en activité et c'est à l'occasion de l'organisation des 40 ans de Méhari que nous avons eu l'opportunité de rencontrer l'équipe dirigeante qui nous a ouvert les portes de sa société dont la spécialité est la réalisation de conditionnements thermoformés mais également de systèmes conditionnement métalliques pliants. Une part de l'activité est tout naturellement dédiée à la fabrication des éléments de carrosserie de notre chère Méhari.

Si le principe de base du thermoformage n'a pas évolué depuis 1968, les outils de découpe des « planches » ont eux en revanche subi une réelle révolution : chaque

pe en quelques minutes en fonction du programme qui lui a été attribué, un élément de carrosserie. Le gain de temps est considérable et la qualité n'y a fait que gagner.

A l'époque où les cadences de fabrication de la Méhari étaient plus élevées, tous les éléments de carrosseries « sortaient » en même temps sur une planche (3mx4m environ).

La bassine quant à elle, de part ses dimensions, était réalisée à part.

De nos jours tous ces éléments sont issus de campagnes de production en fonction des besoins.

C'est après avoir passé un très bon moment en compagnie de la direction de la SEAB, à qui l'équipe dirigeante du Méhari Club de France adresse ses très sincères remerciements tant pour son accueil chaleureux que pour sa disponibilité, que nous reprimes la route.

Tant que la passion nous animera, nos Méhari vivront longtemps. Après la visite de cette usine, nous en sommes intimement convaincus.



planche sortant alors de la thermoformeuse était déposée sur un gabarit de découpe, puis des opérateurs étaient chargés de découper manuellement chaque pièce afin de la rendre propre au montage. Travail long et fastidieux.

Aujourd'hui la SEAB a mis au point des robots dits de découpe : la planche est maintenue par aspiration sur un support et un robot multi-têtes équipé de fraises tournant à 20000 tr/mn, décou-



Thermoformeuse pour pièces grand gabarit.



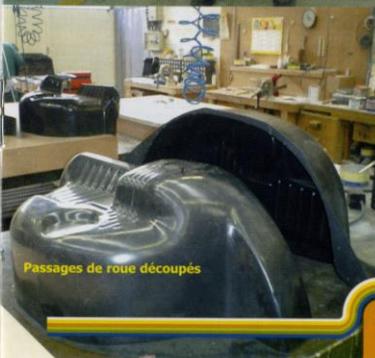
Réalisation des planches.



Façades avant ancien et nouveau modèle, avant la découpe.



Découpage des éléments par robots.



Passages de roue découpés



Tous les moules d'éléments de carrosserie sont identifiés et bien stockés avec la dernière pièce de la série réalisée.



LA VIE DU CLUB

ET POURTANT ELLE TOURNE ENCORE

Grâce au site internet du MCDF, notre association a été une nouvelle fois sollicitée par une société de production qui cherchait une Méhari pour un tournage en région parisienne.. TEXTE ET PHOTOS DE NICOLAS.



A noter que Gérard Rinaldi, ici au volant, et ses anciens compagnons s'apprentent à redonner vie aux Charlots.



Comme on le voit, même une modeste production pour la télévision mobilise bien du matériel et tout autant de personnel pour le mettre en œuvre.



Grâce au site internet du MCDF, notre association a été une nouvelle fois sollicitée par une société de production qui cherchait une Méhari pour un tournage en région parisienne cet été.

N'habitant qu'à 100 kilomètres du lieu de tournage, j'ai sauté sur l'occasion en prenant 5 jours de congés mais non consécutifs. Les repas étaient pris en charge, l'hébergement ainsi que les frais de carburant également. Un seul mot d'ordre m'a été donné : ne rien changer sur la Méhari entre les trois tournages quand je retourne à mon domicile.

Je n'avais qu'une crainte, c'était d'abîmer ma Méhari sur la route car il n'était pas possible de refaire les scènes!!

J'ai donc laissé la Méhari dans mon garage sur Orléans dans l'état et sans la nettoyer.

Ma Méhari Verte Montana devait être bâchée, autocollants du MCDF retirés, plaques d'immatriculation changées, elle est conduite par Gérard Rinaldi qui est son propriétaire dans le film. Assis au volant de ma Méhari, cet ex-« Charlot » se souvient s'être amusé avec ses acolytes dans plusieurs Méhari en Corse.

L'accueil, ainsi que les contacts avec les acteurs, sans oublier les personnes qui participent à la préparation de ce téléfilm étaient chaleureux.

Ce téléfilm est passé TSRI sur une chaîne Suisse le mardi 12 décembre 2007.

Le pitch : Les autres acteurs sont : Fanny Cottignon (Marion), Didier Bezace (Vincent), Clémence Boué (Victoire), Claire Maurier (maman Françoise), Hubert Benhamdine (Cyprien)

Marion et Vincent, la cinquantaine, passent l'été dans la maison dont ils ont fait l'acquisition avec Maman Françoise, la mère de Marion. Ils gardent pour les vacances Julien et Pauline, les enfants de leur fille Victoire qui a la bonne idée de les rejoindre lorsqu'elle se sépare de son mari Diego. Au chômage depuis deux mois, Victoire décide de créer avec l'aide de Marion un site de conseils et de vente en ligne, www.super-granny.com, destiné aux têtes grises. Mais mettre en place un site internet, gérer un lien bancaire, une comptabilité : tout cela ne se s'improvise pas. Victoire persévère toutefois : elle veut à tout prix réussir...





CAOUTCHOUCS : MODE D'EMPLOI

C'est le genre de petit détail qui reste très utile. Ce minuscule élément de caoutchouc retenant en place l'aile intérieure de notre Méhari évite aussi le frottement entre le châssis et notre aile et ainsi l'usure du... du châssis! Car, le plus résistant des deux n'est pas celui que l'on croit. TEXTE ET PHOTOS : PATRICK LAURENT

L'ABS commence par éroder la pellicule de protection de la tôle qui finit par rouiller occasionnant une amorce de perforation du longeron. En bref, c'est le début de la fin de notre châssis. Tout ça pour des petits bouts de caoutchouc!

Il faut donc les changer dès qu'ils commencent à se désagréger, se détériorer et donc à devenir inefficaces.

Mais, le problème, c'est que les neufs sont en béton!

On peut insérer le nouveau caoutchouc de plusieurs façons plus ou moins barbares. Le tournevis plus ou moins large est le premier réflexe, la lame de couteau à bout rond, ses petits doigts, pourquoi pas?... ça peut marcher.

Ceci dit, je vais quand même vous faire profiter aujourd'hui d'une « méthode de grand-père » qu'un vieux garagiste m'a montré.

Pourquoi se prendre la tête,

perdre du temps et prendre le risque de détruire le caoutchouc ou ses doigts! quand on peut faire plus simple, efficace et le tout en quelques secondes?

Nous aurons juste besoin d'un bout de chiffon. Celui qui traîne au fond du garage fera l'affaire. Cette toile en coton doit être encore robuste et ne pas se déchirer dès que l'on va tirer dessus. Donc, pas le chiffon qui a servi à nettoyer la batterie!



Pour commencer, je place le centre de ce chiffon sur mon doigt, (celui-là même qui d'habitude est très copain avec mon nez). Ensuite, le doigt dans le trou rectangulaire de la tôle. Je passe le tout par en-dessous de la petite aile de protection

du cardan. Le bout de chiffon dépasse maintenant par le dessus, je le tire sur 3-4 cm et j'aplati cette pointe comme une crêpe que j'étales autour du trou.

Je pose mon silentbloc bien au centre cette crêpe et je tire le chiffon par le bas en tirant

d'avant en arrière et de droite à gauche, tout en appuyant fermement sur le caoutchouc. Doucement, le chiffon va ressortir en entraînant le silentbloc dans son élan. Ça rentre tout seul! Pas même pas besoin de graisser.



12



C'est sans nul doute parce qu'ils sont transportés entre les ridelles d'une Dalat basée sur la plateforme et le moteur que nous connaissons si bien que leur religion, le bouddhisme Mahayana, est aussi appelé bouddhisme du grand véhicule. Nos bonne sœurs en Deuche n'ont pas eu autant de considération.

13



LA BOSSE DES AFFAIRES

VENTE MÉHARI 4X2 AVANT 1978

Vend Méhari beige, capote noire. 1973, 2 places, banquette, coffre, 70000 km, 3 portes. Moteur d'origine très bon état, plancher un peu perforé. Prix 4500 €. 01 47 34 13 99. genevieve.charnoz@waika9.com
Vends Méhari entièrement restaurée châssis mécanique et carrosserie neuve couleur blanche et bleu Azur, carte grise normale an 1971, contrôle technique OK, prix 7200 € à débattre, dep 42. 06 78 25 96 12. thierry.clavel600@orange.fr
Vends Méhari 1975 2 places entièrement restaurée cet hiver : bache, sièges pneus, carrosserie, mécanique, aucun frais à prévoir. CT OK. 06 87 71 54 89. alexandre.butelli@wanadoo.fr

Vends Méhari, kaki, Armée, 1969, 3ch, roue de secours, 4x2, véhicule de collection 4 places, toute bâchée, bon état, 4500 €. 09 60 09 79 99. frank.pavoine@insa-rennes.fr
Vends Méhari, 1977, 4 pl., coloris Jaune, CT OK 68000 km, visible et à prendre, Lac Aiguebelette 73610, 3500€. 06 75 20 01 78. rueroixdor@aol.com

Vends Méhari, Kilométrage : 53 000 km Année : 1969 Carburant : Essence Couteur extérieure : Beige 8500 €. 06 81 54 96 87. jean-mi500@hotmail.com
Vends Méhari juillet 1974 roue, carte grise ok, roue mais freins à revoir et petite remise en état à prévoir couleur verte, localisée en Normandie (27) environ 120 000 km compteur, prix 1 600 €. 06 09 86 45 10. marieetjacques@hotmail.com

Méhari, modèle 1971, mot., emb., freins, susp., échap., carrosserie, bâches neufs, châssis renové prix 9500 €. 04 76 34 65 44. p.gazin1@libertysurf.fr
Méhari 2 places en excellent état, sort d'un gros reconditionnement : peinture, carrosserie, roues, mécanique, sièges, bâches, rien à prévoir, portières, hayon et tubulure pour bache entière fournis plus de renseignements par tél. Dort dans un garage, prix 7000 € à négocier. 06 87 71 54 89. alexandre.butelli@wanadoo.fr

Vends Méhari, 1972, jaune Citroën d'or., 25850 km, att., bâches neuves, freins neufs, canne anti-vol, volant, hard-top, sièges simili noirs, CT OK, 9000 €. 03 26 73 29 33. danielbiguet@wanadoo.fr
Méhari Saharienne, 38375 km, 1971, 2 places, blanche, TBE, ct OK, Freins neufs, visible dep. 31, 6500 €. 06 13 87 27 34. nenedupuy@yahoo.fr

Vds Méhari de 1976 65000 km, vert Gendarmerie, 2 places, base saine, bache complète. 06 60 85 92 67. franky@live.fr

Vends Méhari blanche et jaune de 1975, 5 places, très bien entretenue avec factures, pneus neufs Michelin, embrayage et freins avant refaits, boîte vitesses, batterie, échappement, alternateur, carburateur, changés, option bache vitrée en pvc jaune plus arceau pour l'été, prix intéressant à débattre. 04 68 52 13 39. perp@tiscali.fr

Méhari ref. par un pro. en 2006, 36 000 km, blanche et bache bleu Gitane prix : 8 000 €. Charente Maritime. 06 08 32 20 48. phil.cindy@free.fr

Méhari Azur bleu et blanche, 1971, reconditionnée avec pièces neuves carrosserie et méca., caisse 4 places mais carte grise 2 places, contrôle technique OK, elle est visible à côté de Saint-Étienne. 06 78 25 96 12. thierry.clavel600@orange.fr

Méhari 1975 AYCA 4 places. Méca. exc. état. Plateforme changée et châssis tubulaire état neuf. Nomb. pièces neuves dont 4 freins tamb., échap., embrayage, sus. et amortisseurs, vus platinés, sièges, faisceau élec., 4 pneus TT Dunlop TBE. Carrosserie BE blanche restaurée. Bâches état moyen. Nomb. pièces dont moteur, pare-brise, capot, porte, tableau de bord... CT OK. Prix : 7000 € à débattre. Visible Bar-le-Duc. deliauf@essilor.fr

Vds Méhari beige, 1973, 4 places, excellent état mécanique, 0 trav. méca. à prévoir. Châssis, plateforme sains, pas de perforation (Rustol), prévoir retouche peinture pour finition parfaite. Factures sur demande par professionnel (crém., freins AR/AR neuf, emb., carbu (éch. standard, sus. AV neuve, pédalier antivol, bache couvre coffre, pneus AV neufs, etc. 8000 €. 06 17 19 05 47. pezerly@univ-tn.fr
Bonjour, je vends une Méhari de 1974 état. refaite à neuf par un pro. en mars 2006 (châssis traité, bâches neuves, attelage). Le moteur a 32 000 km. Utilisation quasi quotidienne, prix : 9500 € à débattre. 06 08 32 20 48. phil.cindy@free.fr
Vends Méhari 76 entièrement reconditionnée (factures à l'appui), freins à disques, blanche, sièges et portes vertes, prix 7500 €. 04 90 22 26 26. chavenel-f@cg84.fr

Vends Méhari, bon état de marche, ttes les bâches sont disponibles, couleurs blanches. cause de la vente : enfant pas possible siège auto (pas de ceinture). 06 82 44 94 39. pier.halley@wanadoo.fr

VENTE MÉHARI 4X2 APRÈS 1978

Vends sup. Méhari 78, blanche, capote rouge refaite à neuf en 2005, 5600 km, CT OK (5/07), châssis et carrosserie impeccables, capote neuve. Volant, pommeau et coffre picnic arrière en bois exotique. Visible en Normandie. 06 84 60 14 42. jerome-fruh@free.fr

Méhari 1981 verte 4 places CT OK. Pneus neufs. 2 assises de devant à changer. Châssis tubulaire et plateforme en bon état. Plastiques et peinture moyens. 4000 €. 06 89 40 43 75. esalis@free.fr

Vds Méhari de 1980, couleur rouge Citroën, ligne d'échappement et batterie neuve, hard-top blanc, tapis de sol d'or, 162000 km, 9000 € à déb., tél. ap. 19h00. 06 82 37 07 23. poomba_adn@yahoo.fr
Vds Méhari bon état général, ct OK, cg normale 4 pl., nouv. châssis, moteur 3 ch, 1984, 77700 km or. treillis traité exempt de corrosion, pneus, freins av. disque, embrayage etc. 0 km, tél. pour rens., prix de base mini 7500 €, photos sur demande par mail. rechignac.christian@wanadoo.fr. 06 15 24 53 64

Vds Méhari 1979, 85000 km, 2 places, 1979. Galloufa@neuf.fr

Vds superbe Méhari orange, 2 places, entièrement reconditionnée en 2006 très nombreuses factures, mise en circulation 84, 45000km ct OK, 5500 € à débattre. 06 24 41 08 55. ocalabro@wanadoo.fr
Méhari 78, 13000 km, ct OK, cg 4 places, visible à La Baule, blanche, bache marron, les 5 pneus et jantes neufs, échappement neuf, coffre arrière, 4500€. 02 40 94 39 94. fxform@infonie.fr

Vends Méhari de 1982, 67500 km au compteur verte, ct OK, pneus neufs, freins refaits en 2003, feux arrière et faisceau élect. arrière en 2005, échappement neuf (2005). Visible chez un particulier en Seine-et-Marne, proche Nemours, photos et infos possibles : contacter par mail : lpo.57@orange.fr
Méhari 1982, vert Montana, 90000 km, 2^e main, j'ai changé 4 pneus, freins ar. complets (mâchoires plus cylindre de roues), plaq. av., le tout à 3000 km, bâches toit et hauts de portes changés, sel. refaite, al. électron. Il y a 2 ans coffre entièrement en alu strié pour pouvoir transporter des choses lourdes, jaune à es. à revoir, carrosserie en état (fissures a plusieurs endroits), la voiture est fiable, je m'en sers tous les jours pour aller travailler. Visible sur Bourges. 4000 €. 06 72 99 72 40. olivierfortin@free.fr

Vend Méhari 4 places de 1982 en bon état, couleur verte, bâches neuves. Contrôle technique non fait cause mise en vente. Prévoir petite révision de remise en route car plus utilisée depuis 10 mois. Achetée chez professionnel. Visible sur RV dans Dpt. 34 06 28 41 47 33. masseti.sylvain@orange.fr

En vue achat autre véhicule, vds Méhari verte 4 pl. 1981 avec CT 3400 €. Châssis, plateforme sains, quelques fissures, peint. et sièges av. à revoir ou vds Méhari verte 4 pl. 1980 sans CT, saine et roul., 2800 €. 06 89 40 43 75. esalis@free.fr
Vds Méhari état cor. 06 70 57 48 22. podvink@aol.com

MÉHARI 4X4

Vend boîte de vitesses de méhari 4x4. 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

Vends AX 4X4, 130000 km, bon état, visible en Dordogne. bron.gerard@wanadoo.fr

RECHERCHE

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. julien.ecosse@wanadoo.fr

Cherche pour une 2CV de 1951, deux de support de marque « Antlab » pour anti-brouillards ou phares ad.. 06 01 67 86 56. johannygutt@aol.com
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. johannygutt@aol.com

Bonjour. Je cherche toujours morceaux d'ailes arrière méhari 4x4 (la partie lisse) 1982 droites et gauche. Possibilité d'échange contre pièces. 04 75 01 75 67. louisroussin@tele2.fr

Rech. pièces Méhari : charnières de portes haute et basse droite et gauche, 2 verrous et 1 charnière de hayon, 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

DIVERS

Méhari à pédales «Paris-Le Cap» constructeur MG (Morelli-Guérineau), je suis le seul à l'avoir possédé, elle proche du neuf, état de fonctionnement + réglage pédalier ok, elle a environ 30 ans, 250 €. 06 22 57 29 50. sebastien.liberal@club-internet.fr

En raison de l'abondance de petites annonces, ces dernières ne peuvent toutes être publiées dans ces colonnes, consulter le site du club : www.meharichubfrance.com

14

15