

**RÉTROMOBILE :
LA MÉHARI
4X4
FAIT SALON**



LIVRES	
Egerie Mai 68 (J.-M. Defrance)	29,90 €
Icone Méhari (F. Allain)	38,00 €
Revue Technique Méhari	25,00 €
Guide Méhari J.-M. Defrance)	35,50 €
Manuel Atelier Carrosserie	15,00 €
Rétro Passion (hors série n° 5)	13,60 €

DIVERS	
Etiquette tableau bord SEAB	7,00 €
Etiquette pression pneus origine	3,00 €
Etiquette pression pneus Méhari	4,00 €
Plaque de tare	5,00 €
T-Shirt MCDF (M. L. XXL) plus de L	12,00 €
Autocollant MCDF orange et noir	1,00 €
Badge MCDF	2,00 €
Porte-clé MCDF	2,00 €
Porte-carte Grise MCDF noir	3,00 €
Support bocal lave-glace Inox (Idem origine)	20,00 €
MEK (pour réparer ABS) pas d'expédition	20,00 €

SPÉCIAL QUARANTE ANS	
T-shirt (M. L. XL. XXL).....	12,00 €
Autocollant (7 X 10,50 cm)	1,00 €
Porte-clé	2,00 €
Lot 8 cartes postales mai 68.....	2,50 €
Affiche 40 ans Amboise	10,00 €
DVD 56 minutes	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 Cep, 91590 La Ferté-Alais
Administrateur site Internet : Pascal Varaldi
Directeur de la publication : Thierry Censier
Imprimeur : Thyssen Impressions, Marcoussis
www.mehariclubdefrance.com

Faute de place, vous ne retrouverez pas les petites annonces dans ce numéro mais vous pouvez les consulter sur le site : www.mehariclubdefrance.com



ÉDITO

Chers adhérents, voici déjà le deuxième numéro de notre bulletin pour cette année 2009. Oui, déjà, surtout pour ceux qui sont en charge de sa rédaction, de sa mise en page, de sa diffusion.

Nous vous rappelons que ce bulletin est celui de tous les adhérents et que son contenu traduit la vie de notre association et de ses membres. Alors, n'hésitez pas, vos histoires, vos photos y ont leur place.

Le salon Rétromobile a été un bon cru, malgré la crise! Vous avez été nombreux à venir découvrir les entrailles de la Méhari 4x4. Merci au Patrimoine Citroën de nous avoir confié ce châssis historique. Il est désormais reparti au Conservatoire après avoir été rajourné par le Président du MCDF.

Autre attraction de notre stand, la Méhari 4x4 de Bernard Guittard à l'échelle 1/4 a attiré les mécaniciens de tous âges : cette auto construite en pièces de Meccano est tout à fait époustouflante, surtout quand on ouvre le capot. Bravo et merci à tous les adhérents qui se sont relayés de façon tout à fait efficace pour faire vivre le stand du Méhari Club de France.

Alors que plusieurs manifestations régionales se sont

déroulées ou sont à venir, le rassemblement national du MCDF se déroulera cette année à Crest-Voland, en Savoie, où nous fêterons les 30 ans de la Méhari 4x4 grâce au dynamisme de l'équipe de l'Amicale de Mé2 et à la complicité de l'Office de Tourisme de Crest-Voland. Réservez d'ores et déjà le week-end du 11 au 14 juillet. Comme à Amboise, vous êtes libre de choisir votre hébergement. Vous pouvez le réserver auprès de l'OT de Crest-Voland dès maintenant. Vous serez destinataire des documents d'inscription à la manifestation dans les semaines à venir. Toujours est-il que l'équipe franco-suisse d'Alain Bonzy nous prépare un week-end rallongé festif et dépayssant : la montagne est magnifique en été!

Bien entendu, nous souhaitons qu'un maximum de Méhari 4x4 soit présent, on n'a pas tous les jours 30 ans!

Après un hiver un peu froid pour des méharistes, un peu trop venté pour certains, un peu trop humide pour d'autres, nous vous souhaitons un printemps tiède et radieux!

A bientôt.

Christian Barny.

25 NE MANQUEZ PAS

- le 20 avril 2009, visite du Conservatoire Citroën, Aulnay-sous-Bois (93), inscription obligatoire, secretaire@mehariclubdefrance.com
- du 8 au 10 mai 2009, balade à Amboise (41), mcdftouraine@orange.fr
- du 20 au 24 mai 2009, 17^e Rencontre des 2CV clubs de France, Lit-et-Mixe (40)
- du 28 au 29 juin 2009, balade du Dallas Club, Vendée, inscription obligatoire, www.dallas-club.eu <<http://www.dallas-club.eu>>
- du 11 au 14 juillet, 4^e route de la Soif / 30 ans de Méhari 4x4, Crest-Voland (73), inscription obligatoire.
- du 28 juillet au 2 août 2009, 18th International Meeting of Citroën 2CV Friends, République Tchèque.
- du 14 au 16 août 2009, EuroCitro, circuit du Mans (72).
- du 13 au 17 janvier 2010, World Meeting of Citroën 2CV friends, Rép.Tchèque.
- du 14 au 16 août 2009, EuroCitro, circuit du Mans (72).
- janvier 2010, Rencontre Internationale 2CV et dérivés, Bamako, Mali.

QUADRATURE DU CHAMFAU

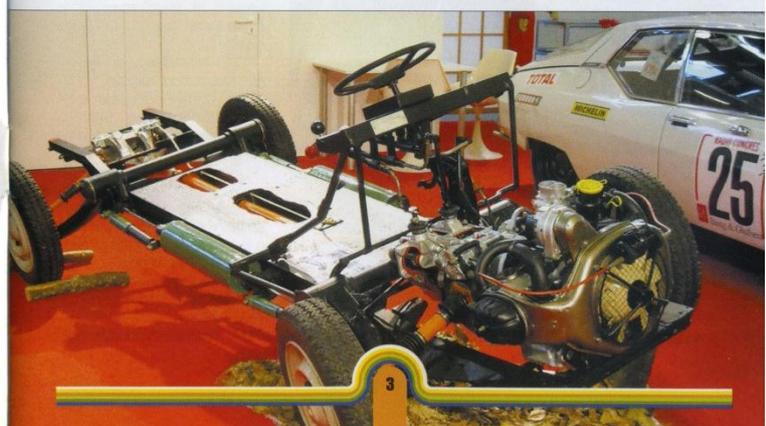
LA MÉHARI 4X4 A TRENTE ANS

Onze ans après la présentation de la Méhari sur le New Golf de Deauville le 16 mai 1968, Citroën lance une version 4x4 de son petit véhicule de loisir (Michel Durin étant le patron du projet). TEXTE ET PHOTOS : THIERRY CENSIER ET ARCHIVES

La Méhari 4x4 a été dévoilée à la presse le 23 Mai 1979 sur le terrain militaire des Garrigues près de Nîmes.

Sur l'initiative de Jacques Wolgensinger et suite à la demande de Jean-Paul Cardinal, il fut décidé de préparer et d'exposer cette plate-forme modifiée dans la salle de conférence, sur le lieu même des essais, afin que les journalistes puissent comprendre le fonctionnement de cette nouvelle mécanique 4x4 et apercevoir le passage de la transmission dans le châssis ainsi que le pont arrière suspendu.

A l'époque, il était même possible de faire fonctionner cette mécanique grâce à un petit moteur électrique placé sous le Méhari (l'entraînement se faisant par une courroie reliée à la poulie du vilebrequin) ; les journalistes pouvant ainsi se familiariser avec « la machine » en passant les vitesses avant d'aller crapahuter sur le circuit voisin au volant des Méhari 4x4 qui les attendaient : Garrigues, sable, boue, rocaille, rochers, pentes à 50, 60, 70 %... un terrain militaire d'ordinaire réservé aux tests des chars d'assaut...





Genève

Lors de Rétromobile, j'ai eu la visite de Michel Durin, le gars de Citroën qui a « industrialisé » la Méhari 4x4 qui au départ de l'aventure relevait plus du bricolage que de la réalisation industrielle.

gieux, missionnaire.
Ce missionnaire possédait une 2CV qui se faufilait dans bien des endroits, mais qui ne pouvait aller partout et son propriétaire demanda au mécano s'il lui était possible d'améliorer le franchissement en la transformant en quatre roues motrices.

Ce qui fut fait, grâce à un habile bricolage. Ce mécano travailla aussi sur la Dalat.

Bien des années plus tard, une

autre deuche 4x4, semblable à celle qu'il avait créée à Saïgon. Et il la présenta à Citroën... et se fit « jeter ».

Encore des années plus tard, Citroën eut vent d'un appel d'offres probable de l'armée pour un petit véhicule polyvalent, simple, peu cher, léger... On souvint du bricolage et du bricoleur, et on les contacta. Mieux, le bricoleur est embauché.

Une mini-équipe de trois personnes se constitue : Michel Durin, le « légionnaire » et un compagnon Citroën.

Et le bricolage devient une réalité industrielle. Après rationalisation, une petite pré-série est lancée.

Avec Santana comme partenaire-fournisseur du pont AR.

Michel Durin a voulu récompenser son « légionnaire », mais le salaire d'une recrue récente ne pouvait être augmenté significativement. Il a alors pensé à faire breveter quelque chose sur le véhicule, mais quoi ?

Ce fut l'arbre de transmission articulé, monté sur paliers, et traversant la plateforme. Et le légionnaire toucha quelques royalties...

1213 exemplaires de Méhari 4x4 furent alors réalisés.

Puis l'armée opta pour le P4 Mercedes-Peugeot, Santana lâche alors Citroën et se tourne vers Suzuki.

Un reporter-photographe qui visitait le stand m'a affirmé avoir connu le légionnaire qui était un de ses voisins. Il aurait participé à la conception du châssis de la Teilhol et de la Poncin.

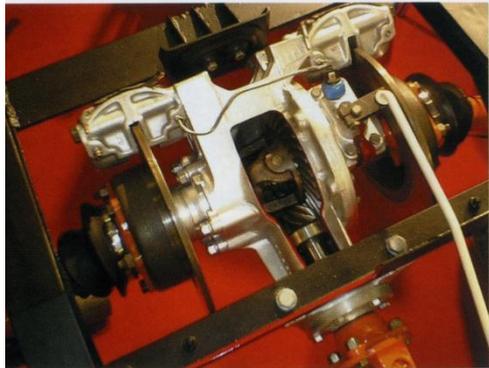
Notre « légionnaire » serait : Alfred Nicolas, avenue de l'Oasis, 93270 Sevran.

J'ai consulté l'annuaire élec-

tronique et aucun pré-nommé Alfred à Sevran, mais 14 autres nommés Nicolas. Voilà tout ce que j'ai pu rassembler à ce sujet.

La Méhari 4x4 a été commercialisée à partir de Janvier 1980 ; elle disparaîtra du catalogue Citroën officiellement en Juin 1983 avec seulement 1213 exemplaires construits entre 1979 et 1982...

Elle fête cette année ses 30 ans...



Pièce maîtresse de la Méhari 4x4, le pont arrière avec son blocage de différentiel et ses freins à disques « in-board » transforme la rustique plate-forme en une base particulièrement sophistiquée et diablement efficace.

Voici l'histoire que Michel m'a conté :

A Saïgon, au temps où cette ville était encore française, deux de nos compatriotes en sont venus à lier amitié. Un ex-légionnaire, mécanicien et un reli-

gionnaire, mécanicien et un religieux rentrés en métropole, nos deux Français se retrouvèrent. Le religieux avait rapatrié en France le pont AR de sa Deuche (allez savoir pourquoi) et ne sachant qu'en faire, il le proposa à son copain mécano. Qui reconstitua



Le Méhari Club de France remercie le Conservatoire Citroën pour le prêt de cette plate-forme.



LE CLUB SE MET EN QUATRE QUATRE

Comme chaque année ordinaire, le grand rendez-vous du club s'est tenu à la porte de Versailles et comme chaque année, Thierry Censier et son équipe de décorateurs attirés ont mis en scène le remarquable châssis de la Méhari 4x4 conservé par Citroën. Il ont aussi rendu particulièrement vivant le stand en exposant la version Meccano de cette Méhari 4x4 qui a suscité bien des réactions admiratives pour son réalisateur.



MÉMÉCCANO

La Méhari 4x4 Meccano de Bernard Guittard, ancien ingénieur chez Citroën, a été mise à l'honneur sur le stand du Méhari Club de France dont le thème cette année était justement : la Méhari 4 x 4.

TEXTE ET PHOTOS : JEAN-FRANÇOIS GUITTARD

Ce modèle à l'échelle 1/4 dont la construction a été largement souhaitée par le Méhari Club de France à l'occasion du 40^e anniversaire de sa sortie a participé à la semaine de la grande fête de la Méhari à Amboise en 2008, juste après notre exposition de Vourey où il était présenté pour la première fois.

Au travers de ce modèle c'est le CAM (Club des Amis du Meccano) qui était représenté au sein de cette grande exposition de véhicules anciens de réputation mondiale car son succès n'a eu d'égal que le nombre de questions sur son fonctionnement et sur le Meccano en général.



La version 4 x 4 de la Méhari dont la maquette est présentée ici, lancée en mai 1979, n'a été fabriquée qu'à 1213 exemplaires jusqu'en juillet 1982. Grâce à la combinaison des possibilités de sa transmission et de son très faible poids, elle occupe cependant encore aujourd'hui une des meilleures places dans le classement hiérarchique des véhicules tout terrain. Au delà de notre attachement à la réalisation de maquettes de véhicules Citroën nous avons trouvé un intérêt tout particulier à la construction de ce modèle qui comporte un système de transmission 4 x 4 totalement inédit. En effet, si la chaîne cinématique de la boîte de vitesses de la 2CV dont elle a hérité a toujours été considérée comme des plus compliquées à cause notamment de la faible

puissance de son moteur, nous atteignons ici un sommet de complexité avec un réducteur supplémentaire intégré à la boîte agissant sur les 3 premiers rapports et la M.AR et une sortie de mouvement crabotable pour le pont arrière, lui-même comportant une commande de blocage de différentiel, le tout en respectant l'espace réduit du sous capot et l'architecture de la voiture.

Caractéristiques du modèle MECCANO :

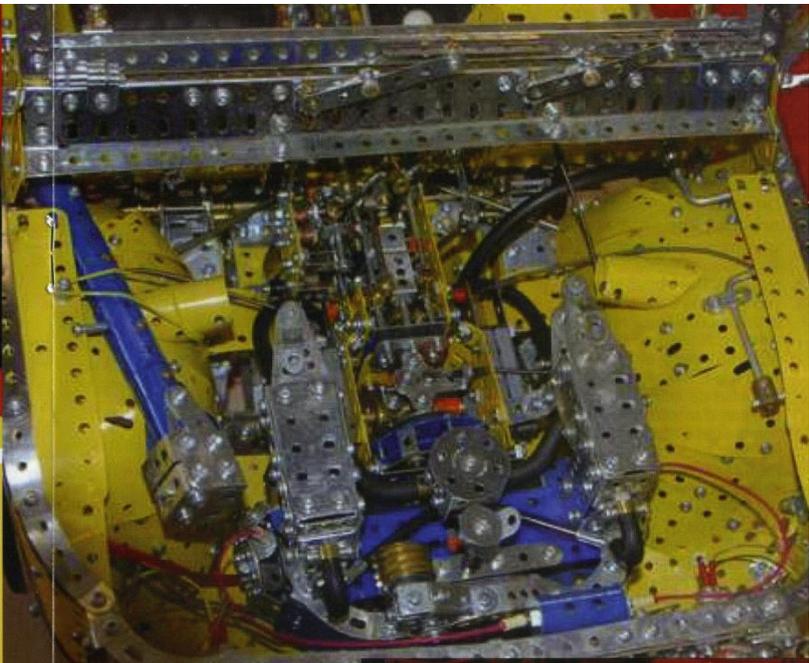
- Longueur: 103 cm**
- Largeur: 40 cm**
- Hauteur: 44 cm**
- Poids : 20 kg**
- Propulsion assurée par 2 petits moteurs 6 volts Meccano montés en position Flat-Twin.**
- Animation du mécanisme d'essuie glaces par**

1 moteur 6 volts Meccano

Phares avant représentés par des petites lampes halogènes 12 volts sous-alimentées en 6 volts.

Transmission 4 x 2 / 4 x 4 assurée par :

- Une boîte de vitesses à 4 rapports AV + AR.
- Un réducteur intégré à la boîte agissant sur les 3 premiers rapports et la marche arrière.
- Une sortie de mouvement et une transmission longitudinale pour le pont arrière.
- Un pont arrière avec commande de blocage de différentiel placée entre les deux sièges avant.



تطاوين
TATAOUINE
ÉVASION

L'ENFER DE TATAOUINE*

Notre escapade à Tataouine fut un grand moment de convivialité entre Deuchistes et Méharistes. Sur 39 équipages, 12 Méharistes et passagers prirent plaisir à rouler au grand air! TEXTE : ALAIN BONZY

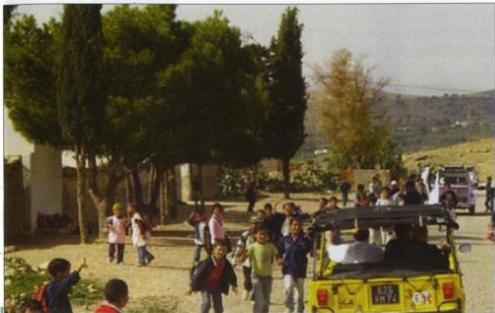
Le 24 octobre 2008, nous avions rendez-vous sur la place des Thermes en la belle ville d'Aix-les-Bains (Savoie) pour un contrôle technique, animant le centre ville par l'accordéon et les bicylindres! Déjà la fête, pensez-vous : une ville de curistes donne nombres d'anecdotes lors des nombreuses discussions avec les passants, qui avait la même, qui de sa tante ou des parents l'ont vendu etc. etc.!



Le 25 au matin, pas la même! Départ 5 heures pour relier Gènes via Modane et le tunnel du Fréjus! Frisquet et pluie : Nous fendons le brouillard sur l'autoroute, visibilité au bout des faisceaux jaunes, vitesse 60 max! Nous sommes bien au frais, Némé est rouge de chaud dans sa Mémé rouge, le système de chauffage bloqué! Sous le Fréjus, il faudrait décapoter tellement la chaleur est terrible!

Arrivée à Gènes à 14 heures sans incident majeur, prise de possession du bateau avec 4 heures de retard, le bonheur! Le débarquement à Tunis est du même style qu'en Italie et nous repartons de nuit pour rejoindre notre hôtel de Kairouan après 180 km, de nuit, sur des routes dans

l'ensemble correctes. Premier passage de gué pour un plaisir toujours renouvelé. Tout au long de notre voyage, les arrêts pour photos, apéro avec toujours un vin suisse frais, (nous ne changerons pas l'Amicale de Mé2!) et discussions permettront de reposer membres, oreilles, et de profiter des superbes paysages traversés. Un tirant neuf de suspension d'une Mémé casse : démontage le parking ouverture du pot et soudure : un bon souvenir par l'entraide des personnes. Et en route pour le Sud, direction Tozeur et sa grande palmeraie : 230 km. Deux parcours sont proposés, un en piste et l'autre en route. La



deuches : un vrai bonheur ! Morgane ma fille a testé la 4x4 de front sur la dune bien molle : imparable, bien posée sur le châssis! Nous partons pour Matmata et ses troglodytes, maisons sous terre et rocher. Paysages superbes entre Mont Ventoux et Auvergne sèche, sûrement un des plus beaux paysages montagneux ou nos vaillants bicylindres ont joué sur ces montagnes russes de Tunisie! Arrivée à Tataouine, thème de notre escapade; Le nom seul sonne comme un défi! Et là, surprise : le seul feu rouge que nous ayons rencontré depuis Tunis est là! Quel dépaysement... Nous remontons le lendemain sur Mahdia par la route touristique sans intérêt si ce n'est les camions, attention danger! Arrêt sur une plage déserte avec des pêcheurs au filet, grande envolée de nos mémé sur cette plage de sable fin et bien sûr, apéro! Hammamet sera la dernière étape, courte celle-ci avec ses 120 km : un vrai bonheur! Nous laissons nos voitures en plein cœur de Sousse pour la visite de souks. Méhari ouverte, 2cv pleines, aucun souci; comme tout au long de notre séjour, l'état policier a du bon pour le touriste! A tout moment, perdu au milieu de ville, voiture à l'arrêt, la police à mobylette, à voiture et à moto est là en quelques minutes! Puis départ pour Tunis et 63 km. A 2 km du port, ma 2CV aux mains de mon beauf casse la sucette de suspension.

La route est superbe aussi par ses paysages lunaires. Les Mémé louvoient dans les grandes descentes avec le vent de travers qui nous poussent sur les bas-côtés. Arrêt à Tamarza, casbah fantôme au sein d'une magnifique palmeraie. Direction Thini par la traversée du Chott el Djérid avec du sel et du sable à perte de vue : une longue ligne droite de 35 km permet de nous prendre pour les recordmen de vitesse en automobile sur piste de lac salé, verdict : 100! Entrée dans le monde merveilleux du bac à sable appelé Sahara, avec une tempête de sable qui ne nous quitte pas : super, nous avons signé pour cela! Passage des premiers cordons de sable pour se mettre en jambe après avoir dégonflé les pneus à 0,8, (sauf pour la 2CV Zèbre 4x4 et de la

Mémé 4x4). Les dunettes se présentent à nous : on va les bouffer! Les 2cv et Mémé se comportent bien. Une plus grosse arrive enfin : le Némé et sa Mémé rouge prend de l'élan, sauf qu'il a laissé le poids sur l'avant avec son quintal passé, se fracasse dans la dune, le sable rentrant dans le compartiment moteur et fini dans la bassine! Calandre cassée... Avançant doucement avec effet accordéon, le soleil se couchant, les organisateurs décident d'un regroupement des véhicules dans un parc fermé au milieu de nulle part! Nous partons en 4x4 pour le bivouac où nous passons une soirée sous les étoiles et une fraîcheur certaine. Réveil à l'aube au milieu des dunes pour un lever de soleil : nous serons à l'heure pour le départ. Nos voitures sont retrouvées et en attendant le groupe, un circuit de sable est organisé pour une ronde avec nos mémés et



photo Michel Gaud
www.langhi.ch

On décharge et roulons au port puis dans la file d'attente administrative, nous démontrons et soudons chez un transporteur local et en avant la deuche jusqu'à Annecy!
Le retour sur bateau est

long comme tout retour! Puis débarquement à Marseille ou nous essayons de redresser le châssis d'une deuche dont les bras se sont affaiblis : retour sur plateau!
Départ pour les Savoie à 15 h

ce qui nous amène à 21 h, 420 km plus loin.
Beaux souvenirs de tous avec 2600 km en 10 jours dont 180 en Tunisie, accueil parfait, organisation de Léopard 2 pattes et Créateur d'Evasion sans faille.
Retrouvez nous sous www.langhi.ch où de nombreuses photos vous donneront l'envie de vous évader.
Un grand merci aux photographes de M&2 : Alain Velpry, Alexandre Bichet, Christian Vernaz, Michel Gaud, Pascal Langhi, Susy Gaud.

* Le nom de Tataouine évoque dans l'esprit de beaucoup le bagne militaire que les Français installèrent lorsqu'ils étaient les maîtres du pays.



ROUTE DE LA SOIF

Et voici l'équipe organisatrice de 30 ans de Méhari 4x4 / 4^e Route de la Soif. Nous avons oublié d'inscrire dans le programme la possibilité de chasser les skis car avec l'Antenne savoyarde du MCDF et l'Amicale de M&2, j'ai bien peur que tout soit possible!

Alors rendez-vous à Crest-Voland du 11 au 14 juillet 2009!

12

3 TECHNIQUES ÉLECTRIQUES UNE MÉHARI À LA BONNE MASSE

Montage d'un alternateur Visa avec régulateur électronique intégré

L'alternateur en question est muni de trois sorties :
1. Une grosse sortie +, classique, qui est directement reliée au + de la batterie (débit de courant de charge batterie).
2. Une sortie D+ (qui est en fait une entrée), elle doit être reliée à une borne + en sortie du contacteur électrique (Neimann). Elle alimente le régulateur de tension intégré.
3. Une sortie L reliée à la lampe témoin du tableau de bord.

Particularité :

Le deuxième plot de la lampe témoin du tableau de bord est relié au + après le contact et non à la masse.
Nota : A la casse quand on récupère l'alternateur de Visa, il est impératif de récupérer la masse de connexion avec son détrompeur (cosse D+ et L réunies).

Balais de démarreur

Iskra et Femsa : deux marques de démarreurs qui équipent presque exclusivement nos petites Citroën. Ces démarreurs sont très fiables, ceux de la marque Iskra ont des balais que l'on doit souder tandis que ceux de chez Femsa sont vissés (cette facilité de montage leur donne un avantage certain). Compte tenu de l'exigüité du logement des balais, les soudures sont particulièrement difficiles à réaliser pour garantir une bonne tenue dans le temps et donc une fiabilité raisonnable. Les balais des deux fabricants ont exactement les mêmes dimensions.

Astuce

Les balais Femsa se montent sans problème sur les démarreurs Iskra, à

l'emplacement des soudures il suffit de percer et de faire les connexions au moyen de boulons M3 équipés d'une rondelle frein.

Résolution d'un problème de masse récurrent

1. le retour courant par le châssis et les tubulaires est une solution anti-technique et donc mauvaise. A la limite de l'acceptable, elle est très avantageuse pour le constructeur du point de vue rentabilité. La solution est d'autant plus mauvaise sur nos Méhari qui ont une fâcheuse tendance à rouiller.

Astuce

Elle consiste à remplacer le retour courant (partie arrière de la Méhari) d'origine par un fil souple de bonne section tiré depuis la masse avant (boîte de vitesses) jusqu'à l'arrière du véhicule.
2. Les bornes de reprise de masse situées sur le tubulaire arrière dans la partie la plus exposée aux projections est encore une solution catastrophique, source de dysfonctionnement électrique.

*Dysfonctionnement encore aggravé par l'utilisation de fixations en acier pour raccorder les masses.

Astuce

• Supprimer les bornes de masse.

• Remplacer l'un des deux boulons de fixation des feux arrière (clignotants, stops et feux arrière ainsi que l'éclairage de plaque) par un boulon en laiton muni d'une rondelle en laiton.

On choisit le boulon à remplacer de manière à bien assurer la continuité électrique quand le socle du feu est en plastique. Cette transformation oblige à monter le cabochon plastique à la place du serrage de la platine du feu effectué.

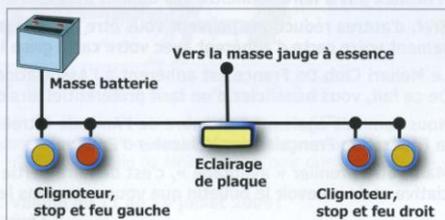
• Utiliser des cosse à souder en laiton pour tous les différents raccords de masse.

• Les cosse sont soudées entre elles à l'étain (plat/plat).

Avantage : le fil de masse assure les retours courant successifs du clignotant gauche puis du stop et du feu gauches ensuite de l'éclairage de plaque et masse jauge essence pour terminer par stop, feu et clignotant droit.

On tire une masse depuis la jauge essence du réservoir jusqu'à la masse d'éclairage d'éclairage de plaque suivant le schéma suivant.
Retour par un faisceau cohérent d'une seule pièce.

Nota : pour éviter tout desserage, les écrous laiton sont freinés par une touche de peinture sur le filetage.



14



RAPPEL

DAVANTAGE D'AVANTAGES 2009

Comme vous le savez, être membre du Méhari Club de France donne accès à différents « avantages » :

- 1. La société Méhari Club Cassis, notre partenaire d'Amboise, nous fait bénéficier de ses tarifs « club ».
- 2. La société Méhari Côte D'Azur nous accompagne depuis la création du MCDF et nous accorde son tarif « adhérent ».
- 3. La société Eurorétro-pièces nous accorde 5% sur ses tarifs.
- 4. La société Méhari-Evasion nous offre 10% sur ses pièces détachées.
- 5. Multic, fabricant français d'allumage électronique, nous fait bénéficier de 15% sur ses produits (hors promotion).
- 6. La librairie Passion Automobile nous fait profiter de la réduction maximale autorisée (5%) sur tous les livres en magasin.
- 7. L'entreprise Sabledécap (tous décapages sur toutes surfaces) nous accorde une remise de 10%.
- 8. Le garage Saint-Christophe nous fait une remise de 10% sur les pièces et de 15% sur les rénovations.
- 9. La Boutique du MCDF accorde 5% de réduction aux adhérents à partir de 50 € d'achat.
- 10. Tarifs « adhérent » pour les manifestations organisées par notre association.
- 11. Certaines assurances « collection » ont un tarif préférentiel pour les adhérents de club d'anciennes.
- 12. Certains contrôleurs techniques ont plaisir à accueillir des anciennes et vous feront bénéficier d'une réduction.

N'hésitez pas à faire connaître vos bonnes adresses !

Bref, d'autres réductions peuvent vous être accordées. Alors, conservez précieusement votre carte d'adhérent avec votre carte grise !

Le Méhari Club De France est adhérent à l'Association des 2CV Clubs de France. De ce fait, vous bénéficiez d'un tarif préférentiel lors des « Nationales 2CV ».

Nous sommes également membre de l'Amicale Citroën, elle-même adhérente de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

Mais votre premier « avantage », c'est de faire partie d'une grande famille associative et de recevoir le bulletin que vous avez dans les mains !

Christian Barny, secrétaire du MCDF.

13

LA RUBRIQUE DU RÉDUCTEUR EN CHEF ET LES MÉHARI MINIATURES?

Depuis le temps que je participe à la vie de ce club et à la rédaction de son bulletin trimestriel, je me dis régulièrement qu'il y manque une rubrique. La voilà.

Quel est le Méhariste qui ne possède pas au moins une Méhari en modèle réduit?

Alors, alors? Eh bien oui, tous autant que nous sommes, on a tous craqué un jour ou l'autre sur une miniature représentant notre auto fétiche, à moins que madame ou le fiston ne se soit chargé

de nous l'offrir pour Noël ou un anniversaire.

C'est pourquoi, je lance un appel : quel adhérent veut se charger de nous faire découvrir tous les trimestres un modèle, ancien ou venant de sortir?

Une critique sur le réalisme, la qualité de fabrication, le respect historique enrichirait

notre culture de passionné.

En attendant que le futur rédacteur de la rubrique « modèle réduit » se fasse connaître auprès du secrétaire, voici les dernières nouveautés dénichées par Olivier Fortin. Vous avez pu admirer sa magnifique collection à Amboise.

Christian Barny



Norev 1/43^e coffret collector, Méhari Azur



Solido 1/43^e Plage.



Norev 1/18^e 4x4 2^e génération.



Norev 1/43^e Tour de France Panach (présente à Amboise).

TEXTE ET SCHEMA : JEAN-FRANÇOIS COSTES

15