

La revue des MEHARISTES

73

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MEHARI CLUB DE FRANCE • JANVIER • FÉVRIER • MARS 2012 • ISSN : 1953-0005

Conception et impression PLANETE IMPRESSION 01 54 97 50 34 • Label



le méhariste
ne connaît
pas la crise !

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 de 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 DE MEHARI

T-Shirt quarante ans (M. L. XL. XXL)	12,00 €
Autocollant (7 x 10,50 cm)	1,00 €
Porte-clé	2,00 €
Lot de 8 cartes postales mai 68	2,50 €
Affiche 40 ans Amboise	3,00 €
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

Siège : 12, rue de Paris, 95350 Piscop
Secrétariat : 7, villa du Cep, 91590 La Ferté-Alais
Président : Thierry CENSIER
Vice-Président : Nicolas ROBERT
Secrétaire - Trésorier : Christian BARNY
Secrétaire adjoint : Jean-François GUITTARD
Responsable site Internet : Pascal VARALDI
Responsable recensement : Alain ROTH
Responsable Technique : Patrick LAURENT
Imprimeur : Planète Impression, 91 Bondoufle
www.mehariclubdefrance.com

Retrouvez les petites
annonces sur le forum
de notre site :
www.mehariclubdefrance.com

édito

Et voici le premier numéro de la revue des méharistes pour l'année 2012. Toute l'équipe qui gère le Mehari Club De France vous souhaite une belle et heureuse année.

2012, une année politiquement chargée pour les Français avec les élections présidentielles suivies des législatives. Pour notre association, 2012 est une année anniversaire : après les 40 ans de la Mehari en 2008, les 30 ans de la Mehari 4x4 en 2009, c'est au tour de notre club de fêter son propre anniversaire. 20 ans dédiés à la passion d'une auto pas comme les autres. La structure associative est adaptée à la gestion des activités des clubs automobiles. Aussi faut-il des bénévoles qui gèrent, qui animent, qui projettent, ... Sans cela pas de pérennité possible. Notre association est en bonne santé, car depuis quelques années, une véritable équipe a pris forme et fonctionne dans un souci d'efficacité et d'équilibre avec toujours pour objectifs le bon fonctionnement du club, la crédibilité de ses actions et la qualité de son image. Que tout ceux qui se sont investis depuis la création du MCDF soient ici remerciés. Cette équipe est ouverte, alors n'hésitez pas à vous « incrustez » ! J'espère que les effets de la crise n'ont pas d'influence sur votre passion de la Mehari. L'optimisme économique n'est pas vraiment d'actualité. Alors, tenez le coup, ne revendez pas votre Mehari, c'est de l'épargne ! Une innovation en ce début 2012, nous délocalisons notre Assemblée Générale. En effet, notre association est



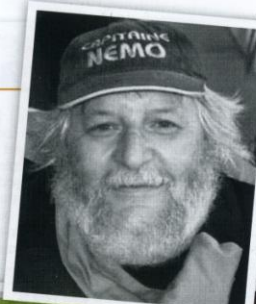
projet, convivialité, ... vous ne serez pas déçus. Quant à tous ceux qui ne pourront venir, n'oubliez pas de joindre votre « pouvoir » à votre bulletin de ré-adhésion. La cotisation reste à 28€, mais nous vous encourageons à arrondir cette somme à 30€ ! Pourquoi ? Il y a un an, nous avons décidé de donner un coup de main à nos amis deuchistes africains (voir page 3 du N° 69). Ils ont beaucoup de mal à se procurer les pièces constituant l'allumage, par exemple. Grâce à vos dons, nous nous engageons à acheter et à faire parvenir en Afrique ces petites pièces qui leur font défaut. Nous avons créé une ligne budgétaire pour cela. Pour ce qui est du début d'année, nous vous donnons également rendez-vous au salon Rétromobile, porte de Versailles à Paris du 1er au 5 février 2012. En tant qu'adhérent, vous êtes VIP, faites vous connaître !

Que cette année 2012 soit heureuse et bénéfique pour vous tous.

Christian Barny

Au revoir Némé !

Ces quelques photos, pour se souvenir et dire au revoir à notre ami.



Un look unique. ➤



Avec son compère Alain Bonzy de l'Amicale M2.



▲ Némé à Crest-Voland, juillet 2009, pour les 30 ans de la Mehari 4x4.

4 Suzy et Némé, le couple à la Mehari rouge.



ESPACE MEMBRE DE NOTRE SITE INTERNET nom d'utilisateur : MCDF_73 - mot de passe : plage

NE PAS MANQUER !

Le 21 janvier 2012 : Assemblée Générale du MCDF, Bourthes (62)
Du 1^{er} au 5 février 2012 : Rétromobile, Paris - Porte de Versailles
Le 1^{er} avril 2012 : Balade à Noirmoutier MCDF Pays de Loire
Du 5 au 8 mai 2012 : Balade MCDF Amboise - Sud Touraine (37)
Du 16 au 20 mai 2012 : Rencontre nationale des 2cv clubs de France, Chateaubriand (44)
Du 18 au 22 juillet 2012 : 50^{ème} anniversaire de la Guilde 2cv Finlandaise, Satkälä (Finlande)
Du 9 au 12 août 2012 : 15^{ème} ICCRC, Yorkshire (Grande-Bretagne)
Du 31 juillet au 4 août 2013 : 20^{ème} Mondiale 2cv (Espagne)
Été 2015 : 21^{ème} Mondiale 2cv (Pologne)



La revue des
méharistes N° 73

Directeur de la
publication :

• Thierry Censier

Rédacteur en chef :

• Christian Barny

Ont participé à la
rédaction du n° 73 :

• Laurent Dumont

• Malvina Epps

• Richard Kulpa

• Nicolas Robert

• Spidey

• Pascal Varaldi

• Laurence Buchet

Téléthon 4 Décembre 2011

Toujours aussi dynamique, l'antenne Pays de Loire du MCDP s'est associée à la commune de Mouzell pour organiser une concentration de véhicules de collection et de prestige au profit de cette vingt-cinquième édition. Le méhariste étant par définition un être ouvert et sociable, cette manifestation avait pour but de rassembler un plateau aussi éclectique que possible. Une seule contrainte : la convivialité et l'amour des belles mécaniques !

Salle des fêtes dimanche 9H00

Dès 9H00 une bonne vingtaine d'équipages en tout genre sont arrivés de bonne heure, malgré une météo pluvieuse. Comme à l'accoutumé Laurent et Frédéric ont le sens de l'accueil et les participants se retrouvent autour d'un bon café accompagné de croissants !! Pendant ce temps le parking de la salle des fêtes se remplit et bien vite se mettent côte à côte :

- Une dizaine de Méhari
- Des 2CV dont bien sûr la vaillante AZ de notre hôte Laurent
- Deux magnifiques tractions dont une de 1938 que l'on aurait cru sortir neuve d'usine
- Une belle DS
- Deux turbulentes 205 Rallye
- L'outre-Manche était représentée par une Mini, une Rover et un roadster du genre tout à l'arrière !!
- Nos amis d'outre-Rhin sont venus avec deux magnifiques coupés Mercedes et une brave BMW rouge

• Et enfin la Pluriel de votre serviteur

Visite de la cave

Bien sûr une sortie en Pays de

Loire ne peut se passer sans une escale dans les vignes. Pendant que nous dégustons, nos belles nous attendaient sur le parking. Hélas la météo impose au Roadster anglais de rebrousser chemin. La pluie et la propulsion ne font pas bon ménage !!!

Balade de l'après-midi

Petit casse-croûte au sec et en route pour une virée d'une cinquantaine de kilomètres sur les bords de Loire. Laurent et sa vaillante 2CV prennent la tête du convoi. Les turbulentes 205 Rallye tentent une échappée, mais bien vite mères DS les ramènent à l'ordre !

Les agapes du soir

Comme chez nos amis les Gaulois, tout finit autour d'une table ! Pas de sanglier, mais soupe à l'oignon, tartiflette et pâtisserie maison ! Pendant ce temps, nos belles nous attendent dehors.

Merci à vous Laurent et Frédéric pour cette journée !!!



Balade parisienne 2011, sortez les parasols !



Après une édition 2010 humide, la « balade parisienne » 2011 a tenu toutes ses promesses. Ciel bleu et grand soleil pour accueillir le Beaujolais Nouveau.

Voilà comment Spidey, l'instigateur de cette balade, rameute les troupes sur

notre forum : « Au vu de la motivation générale, on va essayer de se refaire une petite balade dans Paris cette année.

Pour la date je propose le dimanche 20 Novembre 2011 on verra selon les dispo de chacun si on maintiendra cette date ou pas.

Donc le principe pour ceux qui ne connaissent pas : le rendez-vous de la balade se fait vers 9H30 à Paris (devant le Palais des Congrès, Porte Maillot).

Le fondement principal de cette balade est le « No Stress » : il n'y a pas d'organisation, pas d'inscription payante, pas d'engagement, pas d'obligation de rester ou de suivre... , ce n'est pas une course : chacun va à son rythme et comme d'hab', chacun ramène son pique-nique s'il veut, le mange quand il veut et avec qui il veut. Une simple balade dans les rues de Paris pour découvrir ou redécouvrir les monuments célèbres de la plus belle ville du monde et aussi faire découvrir nos autos aux touristes de la capitale.

Pour donner envie sur l'itinéraire : Palais des Congrès, Rond Point de l'Etoile, Champs Élysées (montée et descente), place de la Concorde (1er arrêt), Musée du Louvre (2ème arrêt très rapide), Quais de Seine, Notre-Dame de Paris, Musée d'Orsay, le Palais des Invalides (3ème arrêt), la Tour Eiffel, l'Ecole Militaire (dernier arrêt). »

Alors, ça vous tente ? Gageons que nous remettrons cela en 2012 !

1 Carte postale.

2 Méhari et 2cv font toujours bon ménage.

3 Les touristes japonais, toujours avides de curiosités !

4 Méhari cherche plage.

5 Le coupe-vent orange existe aussi en noir.

6 Vive la couleur !

7 La Méhari, 4x4 ou 4x2, c'est la fête !

8 Sous les pavés, la plage

9 Des Méhari dans Paris, c'est très tendance, non ?



La "presque" Méhari de Richard KULPA

En leur temps, Roland de la Poype et Raoul Teilhol ont créé leur voiture de loisirs. L'un était industriel, l'autre carrossier. Tous deux travaillaient déjà pour l'industrie automobile. Ils ont eu le talent et la chance d'intéresser Citroën et Renault. Pour les artisans, la tâche est plus difficile. D'autant plus lorsqu'on est basé de l'autre côté de la planète. Voici l'histoire passionnante de Richard Kulpa telle qu'il nous l'a contée.

Le modèle qui figure sur la photo siglé KULPA est le premier, construit en 1982 sur base Méhari et fabriqué sur l'île de Bora Bora en Polynésie, avec 3 mètres carrés de tôle, du tuyau galva de conduite d'eau, du contre-plaqué, un poste à souder et du rivet POP. Pas d'outillages, d'où ses formes angulaires. Époque Méhari, Rodéo, Mini-moke etc...



Né en 1948, à 14 ans j'ai plongé dans ces vieilles et belles mécaniques, époque où l'on ne changeait pas les pièces, tout se réparait, oui cette bonne vieille 2 CV à frotteurs et batteurs, embrayage centrifuge, la traction, 4 CV, Juva 4, Simca, Panhard etc...

Donc, depuis mon modèle a été modifié (mode oblige!) pour en arriver à une carrosserie

démontable en polyester (aujourd'hui répandu ici) fixé sur l'armature de caisse, par rivets POP. (j'ai les moules). Tous ces types de véhicule à carrosserie ouverte étaient forcément très appréciés à TAHITI.

En 1980 à cette époque les garages dans les îles n'existaient pas, que de la bricole.

Pour les pièces détachées en commande il n'était pas rare d'attendre 2 à 3 mois, voire plus pour les recevoir, et pas rare non plus que la pièce reçue ne soit pas la bonne, ou alors défectueuse. D'où l'intérêt de la Méhari qui nous enlève bien des soucis de mécanique, pas de radiateur, pas de pompe à eau, pas de durites, pas de distribution et pas de joint de culasse grillé, sans oublier cette bonne vieille manivelle. Comme à Bora Bora je faisais de la location de voitures, j'ai pu comparer la fiabilité de plusieurs marques, seules les Méhari ne m'ont pas causé de gros soucis. Ainsi donc j'ai entrepris de réaliser ce proto, en pensant à tout ce que la Méhari n'avait pas, et que les touristes reprochaient.

Une fois mon proto réalisé, c'est ce modèle que les touristes voulaient louer. Je me suis mis à rêver, 10 bagnoles comme ça, une de chaque couleur, en magasin très peu de pièces de rechange et toutes les mêmes, et pour la réparation carrosserie je fais moi-même.

Pour les modifications, accès facile aux places arrière, un coffre qui ferme à clé, capot du coffre et dossier arrière escamotables, fond du coffre couvert et transformé en glacière, pare-brise rabattable. Capot avant entièrement escamotable d'une seule pièce, avec calandre, cache phares, bouclier et dessus d'ailes avant pour un accès complet à tout le compartiment moteur, des vis platinées au carburateur en passant par les plaquettes de frein.

du coffre et dossier arrière escamotables, fond du coffre couvert et transformé en glacière, pare-brise rabattable. Capot avant entièrement escamotable d'une seule pièce, avec calandre, cache phares, bouclier et dessus d'ailes avant pour un accès complet à tout le compartiment moteur, des vis platinées au carburateur en passant par les plaquettes de frein.

Arceau supérieur démontable. Les portières ne sont que des hauts de portière, escamotables par coulissement et venant se loger sous les ailes AV et AR, et renforcées contre les chocs latéraux, en appui aux fermetures sur le cadre du siège AV solidement fixé (milieu du véhicule). Appuis jambes, siège AV rabattable. Vide poche AR. Ceintures de sécurité. Aucun montant latéral au centre : idéal pour filmer, ou sans la bâche debout en étant maintenu par l'arceau supérieur etc....

Méhari, sa suspension spécifique lui permet de ne pas faire travailler sa plateforme à la torsion, contrairement à la Rodéo qui elle subissait des efforts dans ce sens, à cause de ses barres de torsion, ce qui avait pour effet d'occasionner le décollement des traitements du châssis, favorisant une amorce de corrosion puis de rupture. Ici nous baignons en permanence dans l'air salin, et beaucoup de pistes peu carrossables dans nos îles sont en soupe de corail. (corail mort broyé, plein d'eau de mer). La corrosion est redoutable!

Méhari, autre avantage : sa hauteur de caisse avec ses roues de 15" lui permet de passer par dessus les noix de coco qui souvent jonchent nos pistes.

Puis en 1988 je suis parti à Tahiti, pour reprendre un garage, les affaires ont bien marché, sans compter sa peine pour nourrir la famille, et le temps me manquait pour travailler sur mon proto. Les années ont passé et je n'ai pas pu venir à bout de ce projet, mes vertèbres en vrac et la vue aussi, si bien que j'ai été mis en retraite anticipée, car l'opération du dos était trop risquée.

Si par bonheur, mon modèle intéressait des Méharistes, pourquoi ne pas tenter de négocier ensemble ou avec le club Méhari, et cette dite boîte de Cassis, une petite fabrication d'un nouveau look de Méhari à exporter notamment dans les Pays du Maghreb où la législation est moins stricte qu'en France en matière d'automobile, ou ailleurs.

Certes, il est peu envisageable qu'à 18.000 Km de la Métropole l'on puisse réaliser un tel projet, et trouver une solution raisonnable.

A moins de tomber sur un gars, qui a un peu de fric et qu'il vienne à Tahiti ! Je pourrai le recevoir et ainsi de visu voir ma bête, pour étudier et organiser son rapatriement. Mais seulement, un Méhariste confirmé bien sûr !

Aujourd'hui toutes les bagnoles sont rondes et se ressemblent, j'aime mes angles " Méha Kulpa " ...



Bon, les amis je vous joins quelques photos et documents. Comme vous le voyez le plus gros est fait. Il reste la fixation des éléments de carrosserie, la décoration, des feux, des rétros etc... et le top une ou plusieurs belles couleurs bien panachées avec goût. Suivent quelques vues de mes vidéopoches à fixer, et mes tubes coulissants de hauts de portières à habiller.

Amicalement, Richard KULPA



8



9

CROISIÈRE JEUNE

En 1983, Citroën réalisait une série de véhicules sous le vocable « Croisière Jeune ». Un beau catalogue fut publié. On y voyait des Citroën de l'époque transformée dans le style « raid ». C'est vrai, l'aventure et les grands espaces sont une constante dans la culture Citroën. Ces véhicules uniques ne furent jamais commercialisés, contrairement à ce que raconte cet article trouvé dans la presse spécialisée, il y a quelques années. Conclusion, toujours croiser et vérifier les informations ! En tout cas, de beaux prototypes que l'on aimerait bien reproduire. Aussi faudrait-il découvrir les références des couleurs utilisées. Qui relèvera le défi ?

CB



VERSION "PLEIN AIR"

La version Plein Air est une série limitée fabriquée et vendue en Espagne. Commercialisée en 1983 pendant la même période que la série limitée Azur en France, elle sera cependant exclusivement destinée aux "militaristes" espagnols. Sa carrosserie est recouverte de larges bandes multicolores. Outre cela, elle est équipée de nombreux accessoires : pare-chocs avant et arrière, phares additionnels orientables et roue de secours sur le capot.



C

25. Aménagement réalisé sur la base d'un C25 D Fourgon destiné aux grands reportages.

V

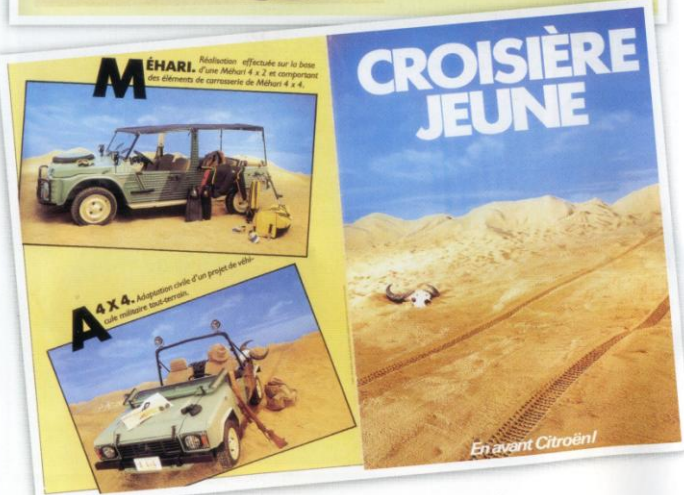
ISA. Transformation effectuée à partir d'une Visa GT.

A

ACADIANE. Version équipée du Kit Bimac commercialisée par "Accessoire" Claret.

A

ACADIANE. Étude de pick-up réalisée à partir d'une Acadiane.



M

ÉHARI. Réalisation effectuée sur la base des éléments de carrosserie de Mehari 4x4.

CROISIÈRE JEUNE

A

4x4. Adaptation civile d'un projet de véhicule militaire tout-terrain.

En avant Citroën!

10



2

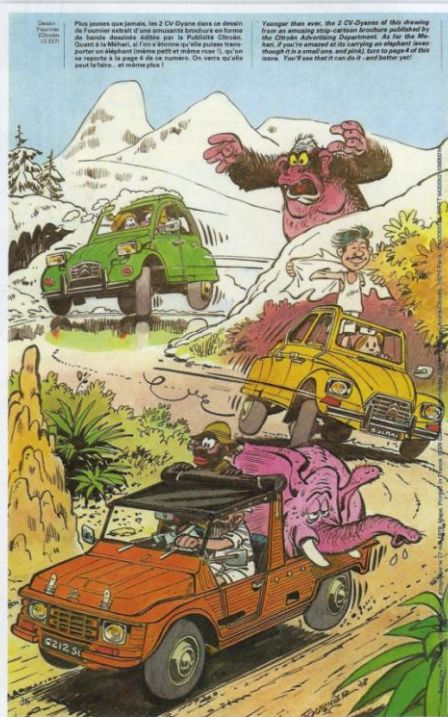
CV. Aménagement effectué à partir d'une 2 CV 6 Club équipée du Kit Aventure "Accessoire" Citroën.

11

Double chevron n°55 (Printemps 1979)



Et oui, les relations publiques Citroën, comme le Méhari Club De France (!!!), éditait un bulletin trimestriel d'information dénommé Double Chevron. Dans ce N° 55, l'événement était la présentation de la Méhari 4x4 (couverture). Mais intéressons-nous à la dernière page avec ce dessin réalisé par Fournier. Voici le commentaire d'époque : « Plus jeunes que jamais, les 2CV-Dyane dans ce dessin de Fournier extrait d'une amusante brochure en forme de bande dessinée éditée par la Publicité Citroën. Quant à la Méhari, si l'on s'étonne qu'elle puisse transporter un éléphant (même petit et même rose!), qu'on se reporte à la page 4 de ce numéro. On verra qu'elle peut le faire... et même plus ! »



12

Persépolis

PARIS - PERSEPOLIS - PARIS

Pierre Lacasta



Elle a fait Paris-Persépolis en 1971. Elle est à vendre, mais son histoire ne justifie pas le prix demandé : 14000€ ! Enfin, c'est mon avis. Fin 1968, l'arrivée de la Méhari calmera les ardeurs des transformateurs de 2cv. Mais celle-ci est vraiment inspirée par notre voiture préférée !

A propos du Raid Paris-Persépolis-Paris organisé par Citroën en 1971, nous vous conseillons la lecture du livre de Pierre Lacasta, participant émérite. Plusieurs Méhari ont participé à ce raid mythique. Du vécu, rien que du vécu !



13

Méhari, version brouette



Et vous, votre Méhari, vous l'aimez comment ? Celle de Nicolas a participé à de nombreuses sorties. Il faut dire que Nicolas est l'adhérent N° 105. C'était en 1992 ! Il fait partie désormais des adhérents les plus anciens ! Cette Méhari 1976 (3ème moteur, 2ème boîte de vitesse), 4 places ex-armée (24v transformée en 12v), achetée aux Domaines en 1993 est toujours très utilisée pour le jardin et le bricolage. Mais laissons Nicolas nous expliquer son équipement.

« Voici ma brouette à moteur.
Le volume utile est d'environ 1.5 m³.

Il faut :

- 2 bâches pleines sur les cotés
- 1 bâche de toit de récupération que je pose sur le tube haut de l'arrière. Je mets la barre qui se fixe sur le pare brise à l'extérieur de façon à ce qu'elle s'arrête au niveau des feux AR,

- 1 grande bâche de bricolage en plastique à écarter sur la bassine.

La bâche de toit, la vraie, je la laisse pendre derrière les sièges avant.

Je retire les croisillons et la barre centrale.

Ainsi je charge tout à la fourche et de temps en temps je monte pour tasser.
Attention il faut lever la jambe pour passer au dessus des tubes de bâches.

Une fois à la déchèterie, je vide par le haut et quand le niveau descend, je retire la bâche arrière et je vide avec un crochet de jardinier.

Tout le monde me regarde avec ma Méhari et j'aime bien, car quand je vois des voitures récentes avec des végétaux dans le coffre ça me fait mal !!!

Ma Méhari ne transporte pas que des végétaux, je suis allé chercher un sommier et un matelas de 200x160 à 15 km de chez moi en passant par Orléans Centre, ce n'était pas discret non plus...
Et pour transporter des grandes longueurs, je retire le siège passager avant et je baisse le hayon...

C'est quand même pratique une Méhari !!! »

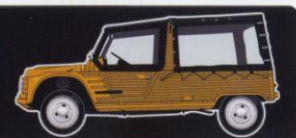
Nicolas Robert



14

Avantages, vous avez dit AVANTAGES...

Méhari
Club de France



Etre membre du Méhari Club De France donne accès à différents « avantages ».

- La société Méhari Club Cassis nous fait bénéficier de ses tarifs « club ».
- La société Méhari Côte D'Azur nous accorde son tarif « adhérent ».
- La société Eurorétro-pièces nous accorde 10% sur ses tarifs.
- La société Rétro Design nous accorde 10% sur les pièces neuves.
- Multic, fabricant français d'allumage électronique, nous fait bénéficier de 15% sur ses produits.
- La librairie Passion Automobile nous fait profiter de la réduction maximale autorisée (5%) sur tous les livres en magasin.
- L'entreprise Sabledécap (tous décapages sur toutes surfaces) nous accorde une remise de 10%.
- Le garage Saint Christophe nous fait une remise de 10% sur les pièces et de 15% sur les réparations.
- La Boutique du MCDP accorde 5% de réduction aux adhérents à partir de 50€ d'achat.
- Tarifs « adhérent » pour les manifestations organisées par le MCDP.
- Certaines assurances « collection » ont un tarif préférentiel pour les adhérents de club d'anciennes.

• Certains contrôleurs techniques ont plaisir à accueillir des anciennes et vous feront bénéficier d'une réduction.

Bref, d'autres avantages peuvent vous être accordés. Alors conservez précieusement votre carte d'adhérent avec votre carte grise et n'hésitez pas à partager vos bonnes adresses !

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 de la grande famille associative des méharistes !



15