

# La revue des MĒHARISTES

102

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MEHARI CLUB DE FRANCE • JANVIER • FEVRIER • MARS 2020 • ISSN: 1953-0005



“ Belle de  
loin, loin  
d’être belle,  
en 2020...”

# Edito *Belle de loin, loin d'être belle... la planète, en 2020?*

En 2019, l'accélération des phénomènes liés au réchauffement climatique est reconnue par l'ensemble de la communauté scientifique. A part quelques dirigeants, malheureusement responsables de la politique de grandes puissances, une partie de la population de notre Terre prend petit à petit conscience des enjeux à venir. Mais en fait, pour beaucoup, c'est la survie qui est en jeu, que ce soit en Europe avec la grande pauvreté ou dans les endroits de la planète où il ne fait plus bon vivre. Aux conflits armés, aux guerres ethniques, s'ajoutent désormais les déplacements de population liés à la dégradation de l'environnement. D'ailleurs, arrêtons de nous connecter aux chaînes d'informations en continue, l'image de la vie sur cette planète qui nous est renvoyée est souvent désespérante.

Alors que faire à notre niveau pour créer de l'optimisme ? Vous avez 4 heures... mais tant que les pommés bio seront enveloppées dans une barquette polystyrène par un film plastique, que des cargos porte-containers sillonneront les océans pour nous livrer l'inutile et que nous ne connaissons pas la provenance exacte de toutes les pièces mécaniques de nos autos... Il y a deux ans, j'avais voulu commandé un châssis chez l'importateur français d'une marque hollandaise. On a refusé de me répondre quant au lieu de fabrication. C'est grave docteur ? Mais bon, tout va bien pour nous. Si vous lisez cette Revue modeste et géniale, c'est que vous avez les moyens de vous faire plaisir. Et il est essentiel de se faire plaisir.

A propos de plaisir, j'en ai eu beaucoup à participer à la réalisation de la Revue des méharistes. J'ai adhéré au MCDF fin 2003. J'ai signé mon 1<sup>er</sup> édito et mes 1<sup>ers</sup> articles dans le n°44 d'octobre 2004. A l'époque, c'était le Président qui rédigeait l'éditorial de chaque numéro et Gérard, le rédacteur en chef de l'époque, avait tendance à attendre le papier sans le réclamer. Il en résultait souvent un retard d'un mois ou deux.

Supportable me direz-vous, mais les adhérents s'impatientaient, certains croyant avoir été oubliés ! J'ai donc considéré qu'il fallait donner un coup de main pour que notre publication arrive dans les boîtes aux lettres en début de chaque trimestre. J'ai continué à participer à la rédaction jusqu'au moment où Gérard, ancien de la presse automobile, qui en plus de la rédaction en chef, s'occupait de la mise en page et des relations avec l'imprimeur, décide d'arrêter brutalement en juin 2009. Et oui, nous sommes tous bénévoles, et il faut parfois lever le pied. Il était hors de question de laisser disparaître la RdM, j'ai donc repris à mon compte la rédaction en chef et la mise en page (réalisée par l'imprimeur). J'ai assuré cette tâche jusqu'en janvier 2018 après avoir prévenu le Bureau de mon intention de laisser cette responsabilité à un autre militant du club dès que possible.

J'ai donc laissé mon poste à Yves, très heureux de voir cette tâche reprise par un méhariste connu et reconnu. Problème, la régularité n'a pas été au rendez-vous, au point d'exaspérer de nombreux adhérents. Un engagement, même bénévole, est un engagement, le rythme trimestriel en est un.

En 27 ans, la RdM a connu 5 rédacteurs en chef. On peut tous les remercier car tous ont participé à une belle œuvre (!). Bravo et merci aussi à tous les contributeurs, à tous ceux qui envoient des contenus à publier, sans eux pas de Revue ! Continuez. Je reprends donc la direction de la Revue afin de lui rendre son rythme trimestriel. Ce qui ne nous empêche pas de penser à l'avenir : nous recherchons le (la) futur(e) rédacteur (rédactrice) en chef.

Et que les personnes intéressées ne s'inquiètent pas, ce n'est pas si compliqué que ça ! Avoir envie d'être un peu journaliste, de la curiosité, de l'esprit associatif, de la constance...

En tout cas, belle année à tous. **Christian Barny**

## À NE PAS MANQUER !

**Le 18 janvier 2020 :** Assemblée Générale du MCDF, Aulnay s/s Bois  
**Du 5 au 9 février :** Rétromobile, Paris  
**Le 29 mars :** la Printanière en Loire-Atlantique  
**Du 8 au 10 mai :** La Touraine Méhari  
**Du 21 au 24 mai :** Nationale 2CV, St Dizier  
**Les 23 et 24 mai :** sortie sud-Bourgogne, Mâcon  
**Du 15 au 23 mai :** la Menorca Méhari  
**Du 29 mai au 1<sup>er</sup> juin :** l'Ardennaise  
**Les 13 et 14 juin :** Prairial Méhari, Gasny  
**Les 27 et 28 juin :** sortie Berry Sologne  
**Le 5 juillet :** sortie Pas de Calais  
**Les 1 et 2 août :** Méhari Days, Italie  
**Du 27 juillet au 1<sup>er</sup> août 2021 :** Mondiale 2CV, Delémont, Suisse



ESPACE MEMBRE DE  
NOTRE SITE INTERNET

Nom d'utilisateur : **MCDF102**  
Mot de passe : **baby**

La revue des  
Méharistes n° 102

Directeur de la publication :

• **Thierry Censier**

Rédacteur en chef :

• **Christian Barny**

Ont participé à la rédaction du n° 102 :

• **Patrick Laurent**

• **Cyril Ribas**

• **Pierre Viallet**

# Carte d'adhérent 2020

Tous les ans en octobre, je sollicite Pierre pour qu'il nous prépare la carte d'adhérent de l'année suivante. Toujours aussi sympa, il nous conçoit la carte professionnellement.

Comme je lui laisse l'initiative des couleurs et du graphisme, il accompagne toujours sa réalisation de commentaires que je vous partage ci-dessous.

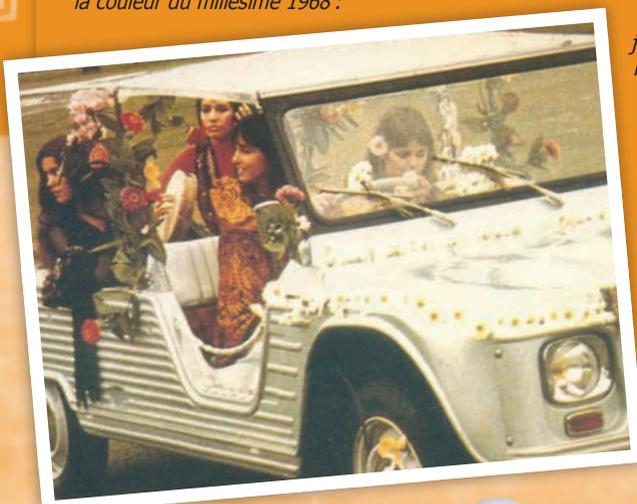
Il est toujours plaisant de constater la fidélité d'un grand nombre de nos adhérents. Pierre s'est inscrit au MCDF en 2006.

Il possède avec son frère Emmanuel une Méhari Vert Tibesti et une 2CV AK350 régulièrement mise à l'honneur dans la presse spécialisée.

Entre autre, il a également conçu les affiches et les visuels des « 40 de la Méhari » à Amboise en 2008 et des « 30 ans de la Méhari 4x4 » à Crest-Voland en 2009. **CB**

« Comme l'an dernier, j'ai utilisé une des couleurs apparues dans la pré-série de Deauville en 1968, en l'occurrence le GRIS : ce qui donne cette année une carte pas très colorée, je l'avoue... »

Pour info, les couleurs de pré-série BLEU, TURQUOISE et GRIS ne sont jamais sorties. Comme je l'avais précisé l'an dernier et pour les puristes, il va de soit que le dessin de la Méhari n'est pas raccord avec la couleur du millésime 1968 :



j'ai utilisé ma voiture comme modèle et je n'ai jamais réalisé une version d'avant 1978 (les puristes s'apercevront de l'erreur) : les couleurs d'après 1978 ont toutes été utilisées pour les cartes précédentes.

Ci-joint un récapitulatif des cartes réalisées depuis 2010. »

**Pierre Viallet**

# Communiqué de L'Aventure Peugeot Citroën DS

à l'attention des collectionneurs

“ Chers amis collectionneurs,

Créée en 2015, l'Aventure Peugeot Citroën DS réunit au sein d'une même association (loi 1901, indépendante de PSA Groupe) les entités classiques des trois marques automobiles du Groupe PSA : l'Aventure Peugeot, Citroën Héritage et DS Héritage, et deux entités patrimoniales, la CAAPY et les Archives de Terre Blanche.

Vous possédez un véhicule produit il y a plus de 30 ans par une des marques de PSA Groupe (Citroën, Panhard, Peugeot, Simca-Talbot) et vous avez besoin d'un document officiel pour :

- **Informatiser** ou **corriger** votre carte grise « normale »,
- **Importer** un véhicule de collection,
- **Obtenir** une carte grise « collection »,
- **Avoir des informations** historiques sur votre véhicule (date de production, finition, couleur...),
- **Faire une vérification** avant achat, afin d'être sûr que le cabriolet ou la série spéciale que vous convoitez n'est pas une copie.

**L'Aventure Peugeot Citroën DS peut vous aider !**

Nous disposons en effet des registres de production des Usines, ainsi que toutes les notices d'homologation, et la délégation de signature de la part des sociétés Automobiles Peugeot et Automobiles Citroën pour fournir des documents officiels acceptés par l'ANTS.

Le volume d'informations disponibles sur votre voiture varie selon son modèle et son année.

**N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER POUR EN SAVOIR PLUS**

Vous pouvez faire votre demande ici :

<https://www.laventurepeugeotcitroends.fr/attestation-documents>

et si vous avez une Simca-Talbot :

<https://www.caapy.net/>

A titre informatif,

voici notre Portail de consultation des archives historiques :

<https://www.archives-laventurepeugeotcitroends.com/fr/>

Toute notre équipe reste à votre disposition afin de faciliter vos démarches d'immatriculation et restauration de votre voiture de collection.

L'Aventure  
Peugeot Citroën DS

# Afrique, quand tu nous tiens...

**En ce début 2020, six méharistes du MCDF fêtent les 10 ans d'une belle aventure.**

En effet en janvier 2010, Thierry Bocum, franco-malien, patron d'un restaurant à Bamako, organisait la 1<sup>ère</sup> Rencontre internationale africaine de 2CV à Bamako. Il avait sollicité les clubs français et européens en 2008, lors de la Nationale 2CV qui se tenait à Dunkerque. C'est ainsi que se sont retrouvés une soixantaine d'équipages venus d'Europe, du Mali, du Niger et du Burkina Faso. Les 3 équipages MCDF avaient

pour monture une 2CV6 (Christian / Joël), une Dyane 6 (Patrick / Olivier) et une Acadiane (Jean-François / Gontran). Quand on connaît la valeur d'une Méhari, on comprend ce choix.

Bref, vous avez le résumé de ce beau et passionnant voyage dans la Revue n°67 de juillet 2010.

On s'était juré d'y retourner, bien sûr. Les deuchistes du Burkina Faso souhaitaient organiser la 2<sup>ème</sup> Rencontre, pourquoi pas ! Malheureusement, les évènements de 2012 ne permettront pas de mener à bien un tel projet. A ce jour, le Ministère des Affaires Etrangères classe le Mali et le Burkina en zone orange et en zone rouge, c'est à dire « destination déconseillée sauf nécessité impérieuse » et « destination fortement déconseillée ». C'est d'ailleurs une grande partie de l'Afrique subsaharienne qui est classifiée de la sorte.

Bien entendu, nous aimons toujours le voyage, la découverte, la route... Certains d'entre nous continuent à voyager en Europe, en Amérique du Sud... mais comme d'autres, nos aventures africaines se limitent au Maroc ! Pour y avoir passé une douzaine de jours à m'y promener en voiture de location, l'hiver dernier, le Royaume Chérifin est toujours une destination riche, variée et sécurisée. Mais l'envie était grande de diriger les pneus de ma Dacia Logan made in Morocco vers le Grand Sud !

Un membre de l'équipe avait pourtant un projet assez fou : Patrick voulait ramener une Baby-Brousse en France ! Le doux rêveur ai-je pensé ! Tu as pensé à ta sécurité, à la fiabilité de la voiture que tu ramèneras, aux problèmes de papiers... Mais Patrick est du genre têtu, obstiné... Alors, il l'a fait ! Il a ramené une Baby-Brousse du Sénégal en Normandie. Si vous n'avez pas lu récemment un récit d'aventure, en voici un, en exclusivité mondiale... **CB**



Exchange Acadiane contre Baby Brousse : aller simple en Acadiane.



Retour en Baby Brousse, que du bonheur ! (?)

# Hello Baby!



Bama, le Dieu  
Mécanicien de la DS.

**La Baby-brousse n'est pas très connue dans le milieu de la Méhari et pourtant, elle est très intéressante... Car outre son concept identique, elle est née quelques mois avant notre chère Méhari!**

Ceci dit, je vais être honnête, je ne l'ai réellement découverte qu'en 2010, lorsque je suis descendu en Dyane jusqu'à Bamako.

Pour la petite histoire, nous étions 6 fêlés du MCFD (Christian, Joël, Jean-François, Gontran, Olivier et moi), en Acadiane, 2CV et Dyane et avions le projet de participer à la première concentration africaine de bicylindres, au Mali, à Bamako.

Une sympathique et belle rencontre où chacun a revendu sa voiture sur place et ainsi financé le voyage du retour, en avion.

J'ai gardé le contact avec Amadou, à qui j'avais vendu ma Dyane.



Ce Mauritanien a crevé et n'a plus de roue de secours.  
Une seule chose l'intéresse pour l'instant, de l'eau!

En septembre 2016, je l'ai invité chez moi, en Normandie, avec femme et enfants. Amadou avait remarqué une Acadiane sans moteur/boîte dans mes chantiers (éternel) cours.

Je lui propose un échange contre une Baby-brousse. Le «deal» était lancé.

En 2018, je pars enfin avec mon Acadiane en direction de Dakar afin de participer dans la foulée au festival de Jazz de Saint Louis. Amadou me rejoindra là-bas avec une Baby-Brousse.

On procédera à l'échange et chacun s'en retournera chez lui.

Belle théorie...!!!

Après mon long voyage et ses quelques pannes diverses (courroie, crevaisons, allumage, condensateur, réglage des culbuteurs et même le châssis plié!), à travers l'Espagne, le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal, je retrouve Amadou. Cependant, même si la BBrousse me plaît immédiatement, son état de restauration me laisse perplexe, je ne la «sens» pas.

Car, même si elle a passé le contrôle technique malien, il n'y a pas du tout de frein à main, un mauvais éclairage, plusieurs déchirures dans le châssis, la jauge à essence et le compteur de vitesse ne fonctionnent pas, les 4 pneus sont différents en taille et marque, les feux arrières sont cassés, etc.

De plus, la boîte craque, bref, pas bon!

Je prends alors la décision de continuer avec tout le monde et nous rentrons à Bamako, Acadiane y compris.

Quelques 1200 km plus tard, arrivé à Bamako, le cardan droit de la BBrousse a cassé!

J'avais eu la bonne intuition.



Taxi collectif à Saint Louis.

Je commence à réparer la BBrousse avec les pièces de rechange que j'avais apportées. Il me reste en effet quelques jours de congés ensuite je rentre en avion.

Avril 2019, Amadou me confirme la fin de la restauration de la BBrousse. Il a (aurait) corrigé tous les défauts que j'avais listés.

Je prends l'avion, RDV à Dakar, je suis accueilli tel un VIP par le CARS (Club Automobile Rétro du Sénégal) et après 2 jours de visite locale, on part sur Saint Louis afin de participer au célèbre festival de Jazz en l'animant avec nos vieux véhicules. Ce sera l'occasion, parallèlement, d'un deuxième RDV de clubs de vieux véhicules du Burkina Faso, Mali, Côte d'Ivoire, Togo, Niger et Sénégal.

En qualité de seul représentant Français, je représenterai mes clubs, le Viking Club 2CV de Normandie et le Méhari Club de France, donc la «France»!

Pas peu fier, le Patrick!

Une petite semaine de coups de soleil, de repos, de repas pris en commun, de rencontres avec des passionnés de vieux véhicules (dont pas mal de 2CV), de bricolages divers, de visites locales, de participations à quelques spectacles, de défilés à travers la ville... Nous aurons également la visite d'un ancien Président de la République du Mali en la personne de Monsieur Diocoundé TRAORE. Propriétaire d'une belle Dyane et donc, amateur de bicylindres.



Soudure renfort brancard avant droit.



Soudure sur châssis avec poste à souder fabrication maison.

Un séjour réussi.

Arrive enfin le jour du départ, il est temps de rentrer en Normandie. Le 1<sup>er</sup> mai, nous repartons, Amadou et moi, tel que nous l'avions prévu.

La BBrousse ne m'emballe pas trop, mais on fera avec... J'ai confiance en mes capacités de bricoleur.

J'ai hésité pour prendre la route qui longe la plage... 40km, à marée basse et on est directement en Mauritanie. Et puis finalement, ce sera la route par la « piste ».

A peine parti, les problèmes ont commencé. Le ralenti ne tenait pas. Pas de filtre à air dans son boîtier, phares qui n'éclairaient qu'à 1,5 m, je constate des fissures sur le châssis, et je ne parle pas du frein à main présent mais non fonctionnel, de la jauge à essence qui m'indique que le réservoir est vide après avoir roulé 100km et du compteur kilométrique qui n'indique pas les kilomètres parcourus...!

On commence alors quelques soudures avec renforts sur le châssis, je place un tissu dans le filtre à air, j'essaie de régler les phares, le siège passager n'est fixé que d'un côté... Bref, encore une catastrophe ambulante. Je m'adapte et je croise les doigts.



Certaines Renault ont eu de belles carrières, mais il faut bien que ça s'arrête un jour.

Le cadre du pare-brise commence à bouger de plus en plus. Un peu comme la Méhari mais, là, c'est la base qui commençait à se déchirer !

On traverse la Mauritanie tant bien que mal. Je resserre les écrous des cardans, je fais ressouder des plaques de tôle à divers endroits du châssis. Il faut toujours bien surveiller le travail réalisé. Je prête ma brosse métallique, autrement, ce sera soudé directement sans nettoyage sur le sable, la graisse ou la terre !

Je pense que l'aventure a bel et bien commencé !

Amadou n'est pas vraiment responsable de toutes ces mal-façons, il ne bricole pas du tout et fait confiance à ses mécaniciens. Il constatera cependant avec moi, tout ce qui ne va pas. Et la liste sera encore longue.

Le moteur est fatigué, nous ne roulons pas très vite; mais il ne « reste » que 6 000 km, environ.

Encore une soudure sous le châssis au niveau de la fixation du pot de suspension et 2 crevaisons plus tard, on dormira à l'auberge du désert, à Nouakchott.

Arrivés à la frontière du Maroc, passage douanier obligatoire, après les 4 km du « No Mans'Land ». Cette terre qui n'appartient à personne et qui, maintenant, est pleine d'épaves de voitures abandonnées (La guéguerre entre La Mauritanie et le Maroc est encore d'actualité).

Amadou n'a pas vraiment assuré pour ses formalités douanières. Il ne pourra pas traverser la frontière du Maroc! Son visa malien n'est pas valable. La route s'arrêtera là, pour lui. Retour en stop, jusqu'à Bamako... Avec tous ses bagages. Il se souviendra de l'utilité d'anticiper sérieusement sur beaucoup de questions.



Le châssis du pare-brise se déchire.

Au prochain voyage, il sera fin prêt.

On signe un certificat de cession, je croise les doigts et je serre les fesses.

En ce qui me concerne, le voyage continuera. Il ne me reste plus de 4 700 km à parcourir désormais seul.

Le pare-brise oscille de plus de 15 cm! Il est prêt à se déchirer entièrement à sa base. Il est urgent de trouver une solution à ce problème, même temporaire. Faute de quoi, je continuerai en mode cabriolet.

Je l'immobilise avec des manches à balai et du ruban adhésif. Il est relativement fixe... Ce qui me permettra d'aller jusqu'à Guerguerat et de trouver un soudeur... Ainsi qu'un réparateur de pneu, car j'ai encore crevé.

Arrivé à Guerguerat, première nuit à l'Hôtel...: des puces de lit, l'eau de la douche est encore saumâtre et le filet d'eau qui coule est très faible. Pour couronner le tout, il y a du foot à la télé, super !

Je repars après une courte nuit. La route est pleine de nids de poule, un fort vent de face nord/ouest ralentit la voiture qui était déjà très lente, je ne roule qu'à 50 km/h, parfois 40... Mais, il ne me reste que 4 600 km !

C'est curieux, mais je m'aperçois qu'à chaque fois que je fais mon plein de carburant, de l'essence refoule au niveau de la goulotte. Je pense qu'en resserrant le joint intermédiaire, cela devrait résoudre mon problème.



Réparation « manche à balai ».



Le réservoir fuit.

Que nenni! en fait, la goulotte est tordue, cabossée et déformée sur toute sa longueur. Cela ne risque pas d'être étanche. Je martèle et reforme avec un marteau et ma clé à bougie à l'intérieur, cela me semble à peu près correct, mais j'y découvre alors 3 trous! et le joint n'est pas assez long pour passer par-dessus. Le ruban adhésif ne collera pas avec l'essence qui y circule. Je démonte à nouveau et je tente le «coup du bâton de sucette».

J'enflamme mon bâton de sucette à l'aide d'un briquet, je vise de façon à ce que les gouttes de plastique fondu tombent dans les trous. Mes bouchons de fortune vont tenir car je les ai renforcés avec des colliers de serrage. Cependant, je constate qu'il y a aussi une fuite qui suinte au niveau du réservoir! J'y découvre encore 2 petits trous! Je comprends mieux ma consommation élevée.

Dans une station-service, le mécanicien me parle de sa «pâte magique qui bouche tout», à défaut d'une bonne soudure et surtout, comme je n'ai pas le choix! Je vais tester. Seulement, je perdrai encore une journée à attendre que cela sèche. Il ponce avec une petite cuillère! J'ai pitié de lui (et surtout de mon



Reste 4 000 km.

réservoir!), je lui prête mon papier de verre et ma brosse métallique. Notez qu'il faut constamment contrôler sa caisse à outils! Il pourrait, parfois, par inadvertance, arriver qu'un outil disparaisse... Et ceci, tout au long de la route. Pas facile avec un véhicule bâché et qui ne ferme pas à clé. En fait, je suis continuellement sur le qui-vive, à l'affût du moindre écart de conduite de mes «amis».

Imaginez lorsqu'ils sont plusieurs et surtout avec des enfants. C'est un état de pression permanent. Je m'adapte...

Je vire le phare fouillard qui branlait dans tous les sens, je règle et resserre les ridicules rétroviseurs latéraux de «mobylette», plus symboliques qu'autre chose, d'ailleurs, celui de droite va me rester dans les mains. Il cassera net, à sa base.

Des vibrations à l'arrière commencent à m'inquiéter, de plus en plus. Je constate que l'écrout central qui maintient le tambour est dangereusement desserré. Il me faut trouver une douille appropriée. Mais, dans le désert, cela ne va pas être facile.

Je réussis à trouver un mécanicien qui, dans son souk d'outils trouvera une immense clé à molette. J'arrive à la coincer sur deux pans de l'écrout et maintenir cette grosse clé insérée pendant qu'il serre avec une barre à mine. Coup de chance, ça marche... ça tourne et en prime, cela serre. Et surtout, il y en avait vraiment besoin.

Il est vrai qu'au Mali, quand les mécanos resserrent des écrous, c'est souvent avec un burin et une massette, voire à l'aide d'une simple pince multiprise. De plus, en règle générale, tous les outils sont usés, tordus, rafistolés, bricolés, ressoudés... Bref, c'est la fête. Il n'est pas facile de réparer correctement dans ces conditions.

Je pense que je commence à fiabiliser la BBrousse.



Gueule d'amour (?)

Mes problèmes commencent à être résolus les uns après les autres. Je vire aussi les fils de fer qui maintenaient le ralenti de mon carbu et je règle l'allumage. Maintenant, elle tourne comme une horloge et ne cale plus!

Je consomme beaucoup moins. Au niveau des phares, je vais insérer des rondelles dans les vis de fixations des phares afin de modifier leur angle d'orientation. Idem, c'est efficace, ça éclaire plus loin. Je la sens mieux, cette BBrousse. Je commence à me détendre.

Il y a un auto radio... Mais il ne fonctionne qu'à l'arrêt car, il n'y a pas d'antiparasite. Il y a bien un allume-cigares pour recharger mon téléphone portable et divers autres accessoires, mais il ne fonctionne pas.

Après quelques recherches, il n'était pas branché. Ce sera corrigé aussi. Mais, heureusement que j'avais mon chargeur solaire... Un gadget qui fonctionne parfaitement.

Il me reste encore environ 4000 km. La BBrousse roule bien. Pas vite, mais, ça avance.

Ce soir, je dormirai au camping d'Agadir. De temps en temps, cela fait du bien de prendre une douche et de laver quelques vêtements. Je me suis d'ailleurs fait une grosse frayeur. Car, je ne retrouvais plus ma carte bleue! Je remarque un trou béant dans la poche de mon pantalon. Elle a dû tomber par-là? C'est la cata.



Le sable reprend le pouvoir, il ne reste plus qu'une seule voie.



Les Méhari sont extrêmement rares en Afrique.

Et puis, après quelques grosses suées et beaucoup de recherches, je la retrouve dans la voiture, sous le siège passager.

C'est reparti, j'ai bien dormi, bien mangé et la BBrousse ne me fait plus de caprices. Les kilomètres diminuent doucement, mais sûrement.

Je reçois un message d'Amadou, il vient d'arriver à Bamako. Son voyage en stop s'est bien déroulé. Il a trouvé des routiers « sympas » et un peu de taxi-brousse.

Il se souviendra longtemps de sa boulette. « On apprend de ses erreurs me répond-t-il ».

Le reste de la route se déroulera à peu près bien. A part, toujours ce p... de vent de face qui ralentit la voiture. Il est vrai que le « CX » de boîte de chaussures de la BBrousse, n'aide pas vraiment pour une bonne pénétration dans l'air...

Tout comme notre belle Méhari.

Je roule beaucoup de nuit, ce n'est pas conseillé car cela peut être dangereux mais, il fait moins chaud et j'ai pris beaucoup de retard.

**Patrick Laurent**

*(La suite dans le n°103 au mois d'avril, toujours en exclusivité mondiale, patience...)*



Patrick et son complice Amadou.

# Citromobile made in NL



**Il est un pays où la marque Citroën est particulièrement choyée. Peut-être est-ce dû aux origines d'André Citroën ?**

En effet le père d'André, Lévie Citroen (sans tréma) est diamantaire aux Pays-Bas avant d'émigrer à Paris en 1873 où il poursuivra son activité. Le nom Citroen provient de l'arrière grand-père d'André qui était marchand d'agrumes. En 1810, Napoléon 1<sup>er</sup> annexe le royaume de Hollande et impose son code. Les juifs néerlandais doivent alors choisir un nom pour leur identification.

Le nom évoluera et deviendra Citroen, ce qui signifie citron en néerlandais. C'est André qui ajoutera le tréma sur le e en entrant au Lycée

Condorcet car il n'aimait pas la prononciation Citroen. Bref, l'histoire de ce parisien originaire de Hollande est passionnante, mais revenons à notre sujet.





Une zone du parc des expositions était dédiée à la vente de véhicules. Ici, une intéressante Méga Club 1100cc, proposée à 8750€.

Citromobile est une manifestation unique en son genre puisqu'elle est totalement dédiée à la marque Citroën. Elle fêtait ses 25 ans. Le parc des expositions d'Haarlem, à côté d'Amsterdam, est réservée tous les ans à la même époque pour une grande foire où l'on retrouve tous les spécialistes de la marque, revendeurs de pièces détachées, garages spécialisés dans la rénovation et la vente, collectionneurs, clubs...

De passage aux Pays-Bas en Mai, j'en profite pour donner rendez-vous à Peter (notre spécialiste de la Méhari 4x4, hollandais francophile et francophone!) pour visiter ensemble ce temple éphémère du double chevron. Cette entrevue n'aura pas lieu, Peter étant finalement indisponible, mais je visite la manifestation et y fait d'autres rencontres!

De la pièce, de la pièce... d'occasion, neuve, de refabrication. Des miniatures de toutes échelles, de la documentation, des livres. Des autos à vendre dans tous les états. Voilà une manifestation comme on en connaît d'autres, mais là c'est 100% Citroën! Impressionnant. En ce qui nous concerne, on trouvait les représentants hollandais des spécialistes français de la pièce détachée mais aussi un stand Burton qui jouait à domicile. Je comptais y faire



Les citroënistes hollandais aiment la France, à n'en point douter, avec une magnifique Tour Eiffel dès l'entrée.

quelques emplettes, mais la taille de leur stand n'avait pas permis de proposer à la vente les pièces un peu encombrantes. De ce côté, rien à voir avec les Nationales 2CV françaises où les distributeurs vendent en quantité sous des chapiteaux de plus en plus imposants.

En tout cas, nous avons passé un bon moment et constaté une sacrée fréquentation avec un parking dédié aux Citroën où il faisait bon admirer tous les modèles de la marque. Alors, si vous passez à Amsterdam en Mai, réservez une journée ou une demi-journée pour baigner dans cette atmosphère très particulière. **CB**



Et qui peut-on rencontrer au hasard des allées? Notre adhérent luxembourgeois Jean, encyclopédie vivante de certains modèles de la marque.



Nos collègues du Méhari Club Nederland.



De nombreuses miniatures intéressantes: une Joustra à friction comme neuve.



L'animation était aussi à l'extérieur avec le parking des visiteurs 100% Citroën. Cette Méhari à vendre était venue sur plateau.

# Messages

## à caractère méhariste

### Cyril Ribas, vous connaissez ?

En tout cas, quand on passe en Mauritanie en 2CV, on nous demande si on le connaît. Là-bas, c'est une star !

Grand voyageur, en particulier en Afrique, il a participé à l'aventure de la société 2CV Méhari Club Cassis qui engagea la 2CV bimoteur Bip Bip à deux reprises lorsque le Dakar se déroulait encore en Afrique. Mais sur sa carte de visite, je noterais plutôt «aventurier de l'extrême». Bonne nouvelle: Cyril et sa compagne Sylvie vont reprendre la route. Voici leur message :

### RECHERCHONS 2CV A PREPARER POUR EXPEDITION AU SAHARA

*Installés comme agriculteurs, voilà plus de dix ans que nous avons perdu de vue le monde de la 2CV et du voyage. Aujourd'hui nous voulons renouer avec ce mode de vie, mais la hausse conséquente du prix des 2CV ces dernières années ne permet plus de partir voyager à petit budget comme il était de bon ton dans le passé. Pour cette raison, nous recherchons des propriétaires prêts à céder, pour une petite somme, une vieille 2CV fourgonnette ou une vieille Acadiane dormant au fond de leur jardin.*

*Que le moteur soit bloqué, le châssis plié ou la caisse rongée par la rouille ne nous pose aucun problème, sauf si les trois défauts sont cumulés!!! Le but est de pouvoir construire une 2CV avec deux ou trois autres. Toutes pièces détachées d'occasion sont également bienvenues pour constituer la «trousse de secours» à emporter au milieu des dunes.*

*Si vous pouvez nous aider dans ce sens, merci de nous contacter par mail sur [aventure2cv@gmail.com](mailto:aventure2cv@gmail.com)*



Une des dernières 2CV de Cyril, au Niger. Un petit côté Méhari, non ?



Le départ à Rungis, 1<sup>er</sup> août 1970.

1970 ► 2020

### 50<sup>ème</sup> anniversaire du Paris Kaboul Paris

Qui a participé à ce premier raid mythique de 17000 km en 2CV et dérivés, et sous quel numéro d'engagement ?

Participez à la collecte de ces infos en contactant

**Patrick Lemaire** au 06 30 46 79 91.

Merci pour votre participation.



## MEHARI CLUB



DE FRANCE

## Méhari Club de France

**Siège:** 2006 Route Départementale 817, 64270 PUYOO

Président : **Thierry CENSIER**  
Vice-Président : **Nicolas ROBERT**  
Secrétaire : **Pascal VARALDI**  
Secrétaire adjoint : **Yves STERCKX**  
Trésorière : **Catherine GREFFIER**  
Trésorière adjointe : **Catherine CENSIER**  
Responsable Revue : **Christian BARNY**  
Responsable Site internet : **Pascal VARALDI**  
Responsable Page Facebook : **Marc de Bilde**  
Imprimeur : **Planète Impression**, 91 Corbeil-Essonnes  
[www.mehariclubdefrance.com](http://www.mehariclubdefrance.com)

**Retrouvez les petites annonces sur le forum de notre site :**

[www.mehariclubdefrance.com](http://www.mehariclubdefrance.com)