

La revue des

MĒHARISTES

104

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MEHARI CLUB DE FRANCE • JUILLET • AOUT • SEPTEMBRE • ISSN: 1953-0005

**Liberté
retrouvée...**

**Grand Jeu
de l'Été!**

Page 16



Edito

Quand j'étais adolescent, j'étais un grand lecteur de romans de science-fiction. Des histoires incroyables sorties de cerveaux de grands auteurs américains, bien souvent. Plus tard, je me suis régalé avec les films catastrophes où le héros (américain aussi !) sauve sa ville, sa région, son pays ou... le monde !

De là à imaginer que nous allons être enfermés, ou presque, chez nous, pendant huit longues semaines en raison d'une pandémie incontrôlée, je ne me souvenais pas d'avoir lu d'histoires pareilles. Car oui, nous, les occidentaux arrogants, nous avons toujours l'impression que les maladies, les virus ne peuvent se développer que dans les pays plus pauvres, appelés joliment « pays en voie de développement ». Mais depuis que l'homme se déplace, il amène avec lui ses maladies et nous avons nous-mêmes empoisonné des continents entiers à l'époque des grandes conquêtes où les pays européens débarquaient en Afrique, en Asie ou en Amérique, chassant et maltraitant les populations locales pour exploiter les richesses ou pour être présent militairement aux 4 coins du monde, bref, on appelle ça la colonisation. Alors, qu'un virus, venant apparemment de Chine (il faut un bouc émissaire), tue nos amis et nos aînés, oblige la moitié de la planète à se confiner, à être privé de liberté et ruine nos économies, quelle (mauvaise) surprise ! Nous autres européens, nous nous sentons protégés par la richesse de nos pays, par un état providence qui saura nous assister. Que la terre

tremble, qu'une tornade arrache tout sur son passage, qu'un tsunami inonde un bord de mer, qu'un pont s'écroule, qu'un incendie détruise une forêt, qu'une centrale nucléaire explose..., on est presque prêt à comprendre et à tolérer ce genre de catastrophes... surtout quand elles ont lieu loin de nos frontières !

Et bien, c'est arrivé. Des scientifiques alertent depuis des décennies, mais le « ça n'arrive qu'aux autres » a la peau dure.

Dans les médias, sur les réseaux sociaux nous venons de vivre 5 mois de débats politiques, scientifiques, sociologiques, économiques... et ce n'est pas fini. On découvre la faiblesse de nos sociétés, notre dépendance aux autres. Comment la 5^{ème} puissance du monde peut être à ce point dépendante de produits fabriqués de l'autre côté de la planète ? Produire toujours moins cher pour satisfaire l'appétit du consommateur et, surtout, pour dégager de plus grands bénéfices qui profiteront aux actionnaires, tout cela n'est pas nouveau, mais nous sommes en train de nous suicider à petit feu, on ne veut pas regarder loin devant.

Alors on fait quoi ? Circuit court, ré-industrialisation, nouvelle politique de santé, autonomie, respect de la nature et du vivant... les politiques et les consommateurs ont les outils pour changer les schémas que nous appliquons depuis des années.

Que sera le Monde d'Après ? Quand je vois mes contemporains se ruer dans les magasins proposant le moins cher du moins cher, quand j'entends les dirigeants nous pousser vers la voiture électrique à marche forcée et quand je vois les masques chirurgicaux joncher le sol, je continue à avoir de grosses inquiétudes sur l'évolution de notre espèce...

En attendant, j'aime les voitures anciennes car nous les faisons durer, elles font partie de l'histoire et participent à notre liberté. Liberté de se déplacer, de découvrir nos contrées par les chemins de traverse, tout cela en polluant « un petit peu mais pas trop » avec nos 602cc... Alors, « bas les masques » et retrouvons notre liberté chérie.

Christian Barny

ESPACE MEMBRE DE NOTRE SITE INTERNET

Nom d'utilisateur: **MCDF104**
Mot de passe: **etienne**

La revue des Méharistes n° 103

Directeur de la publication:

- **Thierry Censier**
- **Christian Barny**

Ont participé à la rédaction du n°104:

- **L'Auto-Journal**
- **Fabien Freyheit**
- **Laurence Gibert**
- **Serge Tabary**

A ne pas manquer!



- Les 1^{er} et 2 août Méhari Days, Beinette, Italie
- Les 5 et 6 septembre Gallia Belgica, Jobutagaz, **MCDF**
- Du 11 au 13 septembre salon Auto Moto Classic de Toulouse, Thierry31, **MCDF**
- Les 19 et 20 septembre sortie Rhône-Alpes, Valérie, **MCDF**
- Le 20 septembre anniversaire SM et GS, Nogent le Roi (28), Citrosphère
- Les 26 et 27 septembre la Méharée PACA, Méhari Potter/Marcel13, **MCDF**
- Fin septembre la MéhAriège, Thierry31, **MCDF**
- Le 18 octobre Ancenis, Laurent 44, **MCDF**
- En octobre Bourgogne, Cluny, Pascal V, **MCDF**
- Du 13 au 16 mai 2021 Nationale 2CV, Plouay (56)
- Du 27 juillet au 1^{er} août 2021 Mondiale 2CV, Delémont, Suisse

Sur ce tableau, le sigle **MCDF** signifie que la sortie est organisée par un ou des membres du MCDF et que ceux-ci respectent la charte des antennes définie par le Conseil d'Administration. Vous trouverez toute l'actualité des sorties locales et régionales sur mehariclubdefrance.com.

Inscriptions et modalités sur le forum.

Les **n° de téléphone** ci-dessous sont à utiliser avec modération et sont particulièrement destinés aux adhérents qui ne sont pas connectés à internet. **Ces numéros sont privés et ne doivent pas être diffusés sur quelque support que ce soit.** Pour rappel, nous sommes tous BENEVOLES !

Coordination des antennes	..... Sergio	• 06 79 06 58 46
ALSACE	..... Tony	• 06 10 25 63 92
BELGIQUE	..... Fred	• 32 69 33 96 46
BOURGOGNE	..... Pascal V	• 07 72 14 86 32
BERRY SOLOGNE	..... Thierry45	• 06 84 75 30 25
CHAMPAGNE ARDENNES	..... Denis08	• 06 25 29 36 06
HAUTS DE FRANCE	..... Jean-François	• 06 16 78 86 56
ILE DE FRANCE	..... Pascal	• 06 65 30 50 47
MIDI PYRENEES	..... Thierry31	• 06 19 02 12 80
PACA	..... Méhari Potter	• 06 52 46 61 98
PAYS DE LOIRE	..... Laurent44	• 07 71 02 97 02
RHONE ALPES	..... Valérie26	• 06 80 94 90 21
TOURAIN SARTHE	..... Philippe	• 07 71 81 45 60

Les n° de téléphone ci-dessus sont à utiliser avec modération et sont particulièrement destinés aux adhérents qui ne sont pas connectés à internet.

Ces numéros sont privés et ne doivent pas être diffusés sur quelque support que ce soit. Pour rappel, nous sommes tous BENEVOLES !



DÉPARTS

Nous sommes en 2020, notre auto préférée a plus de 50 ans. Les personnalités que nous avons aimées, appréciées, pendant les 19 ans de carrière de

notre Méhari ont désormais plus de 70, 80... ans.

Comme chacun le sait, nous allons tous partir un jour... le plus tard possible et en bonne santé (!), on est bien d'accord. Mais une chose est sûre, nous apprendrons tous les mois le décès de telle ou telle « vedette » des septuagés. Alors des Guy Bedos, des Michel Piccoli, des Christophe, des Jacques Calvet... continueront à nous quitter, mais la Revue des méharistes ne pourra leur rendre hommage de façon systématique. Des hommes de l'ombre partent aussi. Etienne Christian était un grand passionné et collectionneur de Citroën. Il s'est épris de la Baby Brousse et nous a présenté un excellent livre comptant l'histoire de la Baby Brousse et autres « Facile à Fabriquer ». Qu'il en soit ici remercié.

CB

Rénovation Méhafrique



La Méhafrique, moteur retiré, est tractée par sa copine Fiat Panda (la fusion PSA-FCA !) à l'aide d'un tire-deuche dans un centre de lavage haute pression. Fabien prend le temps de la nettoyer à fond !

Après les tribulations de Patrick et de son raid Dakar-Normandie en Baby Brousse, nous revoilà de retour en Afrique avec Fabien et son auto hors du commun.

“ La Méhafrique, ce nom vous dit quelque chose ? Si vous avez adhéré en 2005 (ou avant !), cet élégant jeu de mots vous rappelle les aventures de Fabien et Maria qui ont parcouru l'Afrique en Méhari transformée et préparée pour ce voyage au long cours. Si vous n'avez pas la version papier de la Revue des méharistes (n° 45, 46 et 47), n'hésitez pas à lire le résumé de ce périple sur la version en ligne de la Revue à l'aide du mot de passe en page 2.

Je laisse Fabien nous raconter la rénovation de sa Méhafrique rentrée d'Afrique très fatiguée.

Après un long sommeil de 10 ans dans une grange en Dordogne, mon créateur décida de me remettre en route, j'avais déjà été entièrement reconditionné de juillet à décembre 2001 pour un voyage en Afrique de l'Ouest (voir <http://mehafrique.free.fr/mehafrique.php3>).

La tâche était de taille. Les 27 300 km parcourus sur le continent africain du 13 septembre 2002 au 5 juin 2003 ont eu raison d'une préparation méticuleuse. De part les montagnes, les pistes et les déserts parcourus, l'usure ne pouvait être que prématurée.

La tôle sous le châssis d'Ami6 est complètement défoncée par les pierres sur lesquelles elle est passée, les longerons sont en parfait état, ils avaient été renforcés tout du long par une tôle de 3 mm d'épaisseur. Un coup de brosse métallique et une peinture anti-rouille noire suffiront pour le raviver.

Le moteur et la boîte sont bien fatigués, mon maître m'avait doté d'un moteur d'Ami8 entièrement révisé et de sa boîte, en remplaçant les disques par de grands tambours : c'est pour préserver un frein de



Le moteur est déposé. Les éléments de carrosserie sont de plusieurs couleurs. Lorsque cette auto a été préparée en 2001, on récupérait des plastiques d'occasion que l'on repeignait. Pour un raid, pas besoin d'éléments neufs, il faut un budget raisonné et de toute façon, la voiture va souffrir.

secours et pour pouvoir éventuellement serrer les excentriques sur les côtés d'un cardan cassé, ce qui peut permettre de poursuivre sa route.

Le train avant avait été complètement remplacé et révisé, les bras arrière également remplacés et renforcés par une barre pleine soudée sur les 2 extrémités. Tout le système de freinage est remplacé par des pièces neuves, et nourrit par du liquide de frein au silicone.

Mes plastiques avaient beaucoup souffert sur la partie basse des panneaux extérieurs ainsi qu'au niveau des passages de roues. Un long travail de collage fut nécessaire pour les rigidifier à nouveau. La capucine n'avait pas trop souffert hormis le Makrolon (partie transparente des portes et des longues portées) qui avait jauni avec le temps. Une peinture blanche sur la capucine et le Jaune Jonquille AC305 sur l'ABS, quelques nouvelles lattes pour le sommier, un nouveau matelas et une toile de tente avec moustiquaire entièrement recousue, l'ancienne ayant servi d'habitat à une famille de souris durant mon long repos, et me voilà prête pour un nouveau départ.

Je passe le contrôle technique haut la main. Il a manqué une semaine de travail à mon maître pour que je parte à Ericeira au Portugal à l'été 2017 pour la 22^{ème} rencontre internationale des amis de la 2CV.

Mes premières sorties : en janvier 2018 au festival de la BD à Angoulême, été 2018 à l'Île d'Oléron et ma première rencontre deuche en



Tant qu'on démonte, on repeint ! Roulements et axes de pivots révisés ou changés.



Ponçage, réparation et renforcement des passages de roue, plastique un peu fragile pour les projections de cailloux sur les pistes africaines. D'ailleurs, Citroën ne voudra pas de la Méhari pour le Raid Afrique 1973.

octobre 2018 à St Sauveur du Médoc au Burdigala deuche. Pendant ces petits rodages, mon câble de compteur a lâché, mon pilote est satisfait de mon moteur et de sa boîte longue. Et en 2019, ce sera un beau road-trip jusqu'en Croatie pour la Mondiale 2CV.

Ah oui, un détail important, pendant ses 10 années de sommeil, ma carte grise s'est égarée. Elle est quelque part dans l'ancre de mon maître, mais où ? Il se décide donc d'entreprendre la réalisation d'un duplicata.



Le ponçage se poursuit. On notera les ouvertures particulières conçues par Fabien.



Non, ce n'est pas un poulailler, il n'y a pas de grillage ! Et voilà, la peinture est terminée, Jaune Jonquille AC305, couleur identique à la DS de Fabien, mais ça c'est une autre histoire.



Compartiment moteur repeint en noir, cela devient presque beau !



Protection des éléments à ne pas peindre.



Mise en apprêt de l'ensemble.



Non, Léa n'a pas encore le permis de conduire ! Un grand voyage dans les Balkans pendant l'été 2019 avec la Mondiale en Croatie comme point d'orgue.



Remise en place du moteur après rénovation, câblage électrique, presque terminé.



Apprêt à l'intérieur comme à l'extérieur.



Levage partiel de la bête pour mieux travailler dessous. Quand on n'a ni pont élévateur ni fosse, on se débrouille. Gros pots de suspension d'Ami8, ouverts pour faciliter les réparations et régler la tension des ressorts.



Peinture blanche pour la partie haute.



Elle a retrouvé son pare-brise et tous ses accessoires. A défaut de repartir en Afrique, Méhafrique va parcourir les routes d'Europe.

L'évasion, c'est La Hutte !

La Hutte est une marque qui a disparu au profit de l'appellation Intersport, n°2 de la distribution d'articles de sport en France. Le nom La Hutte est ancien puisque créé en 1924 par les Scouts de France pour produire et diffuser uniformes et matériels nécessaires à leur activité. Après guerre, La Hutte devient un groupement d'achats.

A la fin des années 60, différents groupements coopératifs européens se réunissent pour créer Intersport.

Apparemment, La Hutte a produit également des remorques pendant les années 60/70. Comme souvent, les marques s'associent, se rachètent, se revendent, ou sont fabriquées au même endroit ! Difficile à suivre les histoires Erka, Erdé, Portaflot, Franc... de nombreuses marques font désormais partie du groupe Trigano.

La Méhari Orange Kirghiz présente dans cette publicité (datée 1971) est un modèle 70 équipé d'un seul rétroviseur rond et d'un pare-brise en acier à coins ronds. Il s'agit d'un modèle appartenant à l'usine, immatriculé 751 VZ 75, on le voit fréquemment sur des photos de la communication de l'époque.

Il a donc été prêté au publicitaire s'occupant de la campagne La Hutte. J'ai toujours été étonné par la légèreté avec laquelle était inscrit le numéro d'immatriculation des véhicules de presse,

le responsable des tampons n'étant pas toujours en grande forme...

Ce qui m'étonne, c'est que le rigoureux Jacques Wolgensinger (responsable des relations publiques de l'époque) n'ait pas exigé de véritables plaques d'immatriculation pour un alignement des chiffres et des lettres parfait.

Il faudra que je demande à Marlène, son épouse et ancienne responsable de la compétition Citroën.

CB

Paul Ricard



Un circuit conçu avec les conseils de spécialistes, Johnny Rives, Jean-Pierre Jabouille, André Gautier, François Mazet, Jean-Pierre Paoli, Jean-Pierre Beltoise.



La voiture idéale pour visiter un chantier.

Encore une manifestation qui disparaît des tablettes des rassemblements sportifs pour les raisons que l'on connaît, le Grand Prix de France de Formule 1. Espérons que nous retrouverons cet événement en 2021, car n'oublions pas que notre Grand Prix national a disparu du calendrier pendant 10 ans au profit de circuits bâtis dans certains pays où règnent les pétrodollars.

Pas de jalousie dans mes propos, mais la France est un des pays pionniers en matière d'automobile et nos marques sont présentes sur une grande partie de la planète. Mais le coût d'organisation d'un GP F1 étant tel que la structure gérant le GP à Magny-Cours et la FFSA jeteront l'éponge en 2008. Ce circuit aura été le théâtre du GP F1 de 1991 à 2008. Il faut dire que Magny-Cours n'aura jamais été un site très apprécié du monde de la F1, accès difficile, loin de tout, la campagne nivernaise n'est pas très glamour d'après Bernie Ecclestone !

En 2018, 10 ans plus tard et après plusieurs études, le bon sens fait revenir le GP sur le Circuit du Castellet. Souvenez-vous, pendant près de

20 ans (de 1971 à 1990), le GP s'était déroulé de façon alternée, plus ou moins régulière sur le Circuit de Dijon-Prenois et le Paul Ricard. C'était une époque où il n'était pas nécessaire d'être abonné à une chaîne cryptée pour vivre sa passion.

Et oui, Paul Ricard, son patronyme est synonyme de boisson alcoolisée anisée qui sent bon la Provence, la convivialité, l'apéritif... bref la qualité de vie à la française. Mais son nom complet signifie bien circuit dédié aux sports mécaniques et à sa catégorie reine, la Formule 1.

A l'automne 1969, les travaux commencent, voici une petite équipe qui visite le chantier, Paul Ricard veut faire de son circuit un des plus sûrs du monde, il sollicite l'avis de plusieurs pilotes.

Ah, j'oubliais, cette année nous fêtons les 50 ans de cette superbe piste. Merci Paul.

CB - Photos Sport Reporter

1970, Paris-Kaboul-Paris



Total, partenaire historique de Citroën fournit les lubrifiants, à Rungis. Les Méhari participantes étaient quasiment neuves.

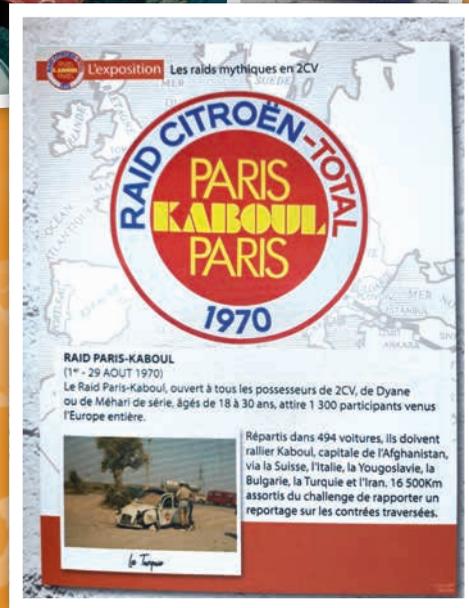


1970. Chez Citroën, on ne chôme pas : la GS et la SM sont lancées. La 2CV a 22 ans. Elle est toujours là malgré l'arrivée de la Dyane, 3 ans auparavant. La Méhari a 2 ans et les ventes croissent.

La jeunesse s'é émancipe et fait exploser les carcans de la société patriarcale, les mouvements de 1968 sont récents, l'heure est à la liberté, aux grands espaces.

Jacques Wolgensinger et son équipe ont dû avoir des journées bien remplies. En plus de la présentation de la GS et de la SM, ils préparent un raid en 2CV pour une jeunesse qui veut découvrir le monde. Direction Kaboul pour près de 500 autos : une destination suffisamment éloignée de Paris permettant de découvrir d'autres cultures, d'autres paysages, d'écouter d'autres langues, d'autres musiques et suffisamment proche pour faire l'aller et retour en un mois, à un rythme soutenu, certes.

Wolgen a une grande confiance envers les jeunes (d'ailleurs, il n'a que 40 ans), il a compris leurs inspirations tant individuelles que collectives. De plus, sa confiance est illimitée vis à vis de la 2CV



A Rétromobile cette année, le stand Total présentait les raids mythiques en 2CV avec l'aide de l'association Mémoire des 3 raids Citroën en 2CV.

et ses dérivés Dyane et Méhari ! Wolgen et la 2CV, c'est une histoire d'Amour ! Et quel coup de publicité magnifique pour cette 2CV qui n'arrête pas de rajeunir.

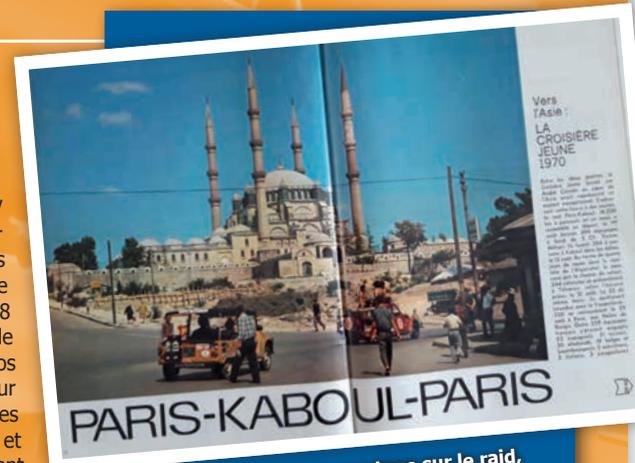
En août 1970, il n'y a que très peu de 2CV équipées du 602cc, la 2CV6 vient de sortir en février, bien que quelques modèles d'exportation soient déjà équipés du 602 de l'Ami6. La Dyane6 existe depuis janvier 68 et toutes les Méhari sont motorisées par le 602. Cela signifie que la majorité des autos étaient tractées par le vaillant 425cc, cela pour transporter 2 ou 3 personnes et leurs bagages sur un trajet cahotique de 16 200 km aller et retour. Et même en Europe, les routes n'étaient pas celles d'aujourd'hui.

Bravo les gars, bravo les filles ! Le « Voyage » a sacrément changé depuis 50 ans. Nous sommes désormais tous connectés, nos « smartphones » nous proposent tous les services possibles et imaginables, GPS, réservations, assistances diverses et variées, la A majuscule de Aventure est plus petit. Et bien on vit avec son temps, voilà tout. Quant à faire des parcours de ce type en Méhari, avec sa position de conduite d'une ergonomie approximative et ses courants d'air, je n'ai que respect pour cette jeunesse aventureuse et quelque peu... inconsciente ! Mais c'est sans doute cela « être jeune ».

Je ne vous raconterai pas ce « road-movie » (comme on dit aujourd'hui !) que je n'ai pas fait. Des témoignages existent. Je ne saurais vous recommander l'excellent livre de Pierre Lacasta, le Planète 2CV n°129 et la Revue des méharistes n°53 (janvier 2007). Des films aussi : n'hésitez pas à vous procurer le DVD dans notre boutique.

Il y a quelques années, une association s'est créée pour faire revivre les trois grands raids en 2CV organisés par Citroën : le Paris-Kaboul-Paris 1970, le Paris-Persépolis-Paris 1971 et le Raid Afrique 1973. « Mémoire des 3 raids Citroën en 2CV » réunit les anciens participants, mais aussi les fanatiques de ces périple voulus, imaginés et organisés par Jacques Wolgensinger. On n'imagine pas à quel point le directeur des relations publiques de la marque a été à l'origine de bien des passions pour le voyage et la découverte.

Un grand regret très personnel néanmoins : j'aurais aimé être plus âgé pour pouvoir participer à ces aventures, à la folie des années 70 !



Voici la 1^{ère} page du reportage sur le raid, dans l'Auto-Journal du 24 septembre 1970.

“ Vers l'Asie : LA CROISIÈRE JEUNE 1970

Entre les deux guerres, la Croisière Jaune lancée par André Citroën au cœur de l'Asie avait représenté un exploit exceptionnel.

S'adressant cette fois-ci à des jeunes, le raid Paris-Kaboul, 16 200 km à parcourir en un mois, a rassemblé au départ, le 1^{er} août dernier, 494 équipages à bord de 2CV, Dyane, Méhari.

Ils furent 364 à parvenir à Kaboul dans les délais, le 15 août. Au terme de quatre jours de repos dans la capitale de l'Afghanistan, la caravane prit le chemin du retour. 344 véhicules se présentèrent à Téhéran, selon l'horaire prévu le 21 août. Le 25 du même mois, ils quittèrent Istanbul pour la Yougoslavie ; 320 se retrouvèrent le 29 août aux Halles de Rungis.

Outre 239 équipages français, s'étaient engagés 52 espagnols, 31 suisses, 30 allemands, 19 belges et luxembourgeois, 5 autrichiens, 5 italiens, 3 yougoslaves.

Un reportage de 10 pages pour l'Auto-Journal, texte et photos : Philippe Letellier et Jean-Jacques Dupont

Une grande question pour laquelle je n'ai pas eu de réponse : combien de Méhari ont participé au Paris-Kaboul-Paris ? Bien que les équipages aient eu un numéro d'inscription, les voitures ne portaient pas de n° sur leur carrosserie. Certains participants ne se souviennent plus de leur n° ! Et puis, il faut dire que des archives ont disparu à chaque déménagement de siège social Citroën ! Heureusement, « Mémoire des 3 raids » continue à oeuvrer et poursuit ses recherches pour compléter ce que l'on sait déjà. Le Conservatoire Citroën est bien sûr acteur de cette histoire, mais ne peut inventer les traces disparues. Mais je ne désespère pas de connaître un jour le nombre de Méhari présentes.

Pas d'assistance officiellement, mais les DS de Citroën et Total étaient bien présentes, remplies de pièces de rechange.



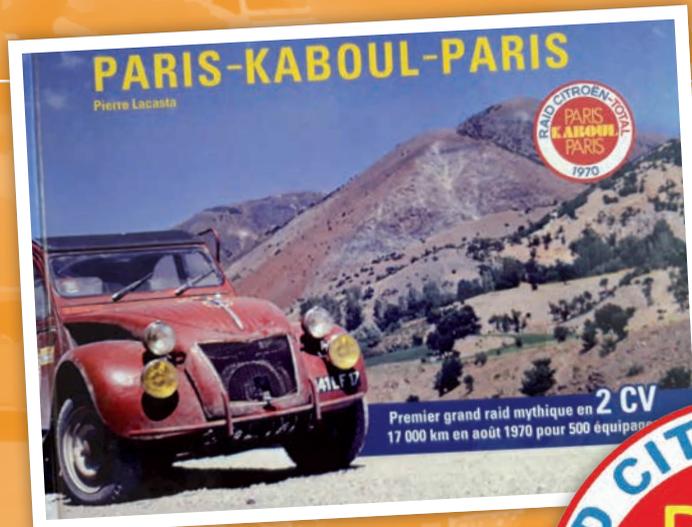
L'arrivée à Kaboul.



Photo © Gilbert Ginecci

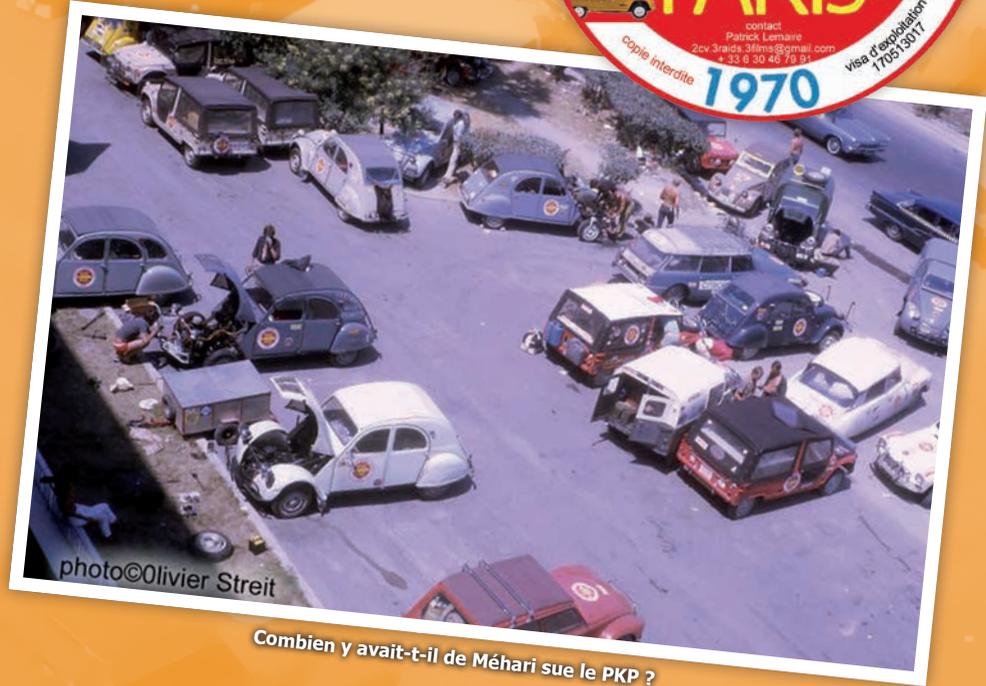
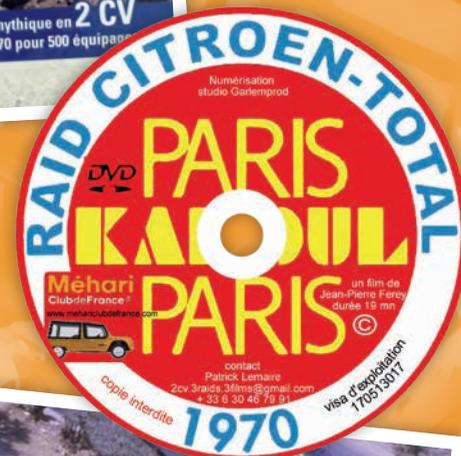


Le départ sur l'immense Parking des Halles de Rungis au sud de Paris.



Pour suivre le raid étape par étape, comme si vous y étiez.

Un vrai bonheur que de visualiser ces images d'époque : 50 ans !



photo©Olivier Streit

Combien y avait-t-il de Méhari sur le PKP ?

Christian Barny

La boutique du Méhari club de France

- 1 Je répare ma Méhari 35,00€
- 2 RTA Méhari..... 30,00€
- 3 Guide de la Méhari..... 34,00€
- 4 Autocollants :
 - Etiquette SEAB 5,00€
 - Pressions pneus origine 3,00€
 - Pression pneus Méhari..... 4,00€
 - Plaque de tare 5,00€
- 5 DVD 40 ans 2,00€
- 6 Polo noir Méhari Club De France :
 - Homme: tailles: M - L - XL - XXL 20,00€
 - Femme: tailles: 36/38 - 38/40 - 40/42 20,00€
- 7 Icône méhari 38,00€
- 8 Ici commence l'aventure..... 10,00€
- 9 La Citroën Méhari de mon père 29,90€
- 10 Le patrimoine Citroën 22,00€
- 11 Hors série Gazoline 13,00€
- 12 Notice de bord Méhari origine neuf..... 50,00€
- 13 Cache-roue de secours MCDF 20,00€
- 14 Ecussons brodés MCDF
 - Grand (25 x 7 cm) 12,00€
 - Petit (15 x 5 cm)..... 8,00€
- 15 Affiche 50 ans format A3 10,00€
- 16 Autocollant 50 ans forme plaque rallye (12 x 5,5 cm) 3,00€
- 17 DVD 50 ans 10,00€
- 18 Casquette MCDF 18,00€
- 19 DVD Paris-Kaboul-Paris..... 12,00€

Et bien sûr, contacter par mail la boutique pour disponibilité et frais de port.
LA BOUTIQUE DU MCDF - president@mehariclubdefrance.com



Grand Jeu de l'Été !



Il y en a eu des projets de véhicules de loisirs ou de plage ! Entrés en production avec succès, production arrêtée après quelques dizaines ou quelques centaines de véhicules sortis de chaîne, conception artisanale, prototype de salon, tous les cas de figure existent.

Je ne vous dirai rien sur celui-ci puisque le jeu de l'été va consister à découvrir quel est ce véhicule.

Dans ce numéro 104, quelques indices vous aideront à répondre à ces interrogations.

Envoyez vos **réponses jusqu'au 31 juillet 2020** (pas besoin de 3 mois pour répondre !) par courriel à : bulletin@mehariclubdefrance.com ou par courrier postal à **Christian BARNY, la Revue des méharistes, 7 villa du Cep, 91590 LA FERTE ALAIS**

Les questions sont très simples :

- 1 Quel est le pays d'origine de cette auto ?
- 2 Quelle est sa marque ?
- 3 Quel est son nom ?
- 4 Quelle est son année de présentation ?
- 5 A combien d'exemplaire(s) a-t-elle été produite ?
- 6 Combien d'adhérent(s) du MCDF va répondre sans erreur aux 5 questions précédentes ?

J'en vois déjà certains qui réclament... « *Qu'est-ce qu'on gagne ?* ».

Le vainqueur recevra le **DVD du Raid Paris-Kaboul-Paris** accompagné de son **autocollant collector**, pour fêter les 50 ans de cette fantastique aventure !

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**
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

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

www.mehariclubdefrance.com