

La revue des MĒHARISTES

107

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MEHARI CLUB DE FRANCE • AVRIL • MAI • JUIN • 2021 • ISSN: 1953-0005

The K-DO!
Page 16



Fusion!

Edito

**Citroën et Fiat,
une vieille histoire d'amour.**
Vous aussi, faites nous parvenir
vos clichés à :
bulletin@mehariclubdefrance.com



Des collaborations, des associations, des achats, des OPA, des mariages (et des divorces)... on en a connus. Voici une nouvelle aventure industrielle, la FUSION !

Après avoir été éconduit par Renault, Fiat Chrysler Automobiles a fait les yeux doux à PSA. Il faut dire que le Groupe Renault Nissan était empêtré dans l'affaire Ghosn et avait d'autres préoccupations, en particulier de gouvernance ! Quant à l'autre Carlos (Tavares), après avoir flirté un temps avec Mitsubishi (finalement absorbé par le groupe Renault Nissan), il répondait favorablement aux appels de FCA.

Ayant passé plusieurs années à se désendetter, Fiat Chrysler était en retard en Recherche et Développement et devait absolument s'associer à un autre constructeur pour bénéficier de technologies électriques et hybrides performantes. Après des tractations inévitables mais efficaces, les Conseils d'Administration des groupes ayant donné leur accord, on se dirigeait donc vers une... FUSION des deux entités ! La nouvelle société s'appelle désormais Stellantis et devient le 4^{ème} constructeur mondial. Le siège de Stellantis se trouvera aux Pays-Bas comme Renault Nissan, quel beau pays la Hollande, n'est-ce pas !

14 marques avec 14 histoires différentes : le groupe sera présent dans le monde entier. Quant aux plates-formes, aux moteurs et aux équipements, le projet est évident, les gains de productivité se feront par l'uniformisation, entre autres... Car, bien entendu, il n'y aura pas de fermeture d'usine ni de compression de personnel... à court terme !

Dans un contexte de concurrence mondiale, devons-nous nous réjouir de cette évolution ?

De tout temps, l'histoire industrielle s'est construite à travers des acquisitions, des fusions, des rachats... Grandir, grossir, baisser les coûts de production, neutraliser des concurrents, gagner des parts de marché et enrichir les gros actionnaires, cela fait partie du système capitaliste qui gère notre planète, non ?

Espérons que les consommateurs que nous sommes tous retireront des bénéfices de ces grands mouvements industriels et commerciaux. Alors chers constructeurs, si on commençait par baisser le prix des autos et de leur entretien, par relocaliser la production des voitures populaires... mais si, c'est compatible ! Enfin, ceci est un autre débat...

Vive la bagnole et longue vie à Stellantis !

Notre rubrique « Aussi loin que tu t'en souviennes, d'où vient ta passion pour la Méhari ? » se développe avec, ce trimestre, deux adhérents qui témoignent de « leur amour » pour la Méhari. Vous aussi, racontez-nous votre histoire.

Les beaux jours sont de retour dans notre beau pays tempéré. Continuons à vivre notre passion malgré les contraintes sanitaires, sociales et temporelles.

Courage à tous et que le printemps soit signe d'espoir. Vive la Vie, vive la Méhari !

Christian Barny

ESPACE MEMBRE DE NOTRE SITE INTERNET

Nom d'utilisateur : **MCDF107**

Mot de passe : **milkkola**

La revue des Méharistes n° 107

Directeur de la publication :

• **Thierry Censier**

Rédacteur en chef :

• **Christian Barny**

Ont participé à la rédaction du n° 107 :

• **Therry Censier**

• **Georges Charitat**

• **Laurence Gibert**

• **Olivier Monoyer**

• **Jean-Claude Suret**

• **Hervé Tartoué**

• **Paris-Match**

A ne pas manquer!



Date non définie.....	Assemblée Générale du MCDF
Les 1 ^{er} et 2 mai	Alsacienne, Mulhouse, Tony67, MCDF
Les 8 et 9 mai	Sortie Touraine, Avoise, Roudoudou, MCDF
Du 8 au 16 mai	La Menorca, Ile de Minorque, Thierry31, MCDF
Les 22 et 23 mai	L'Ardennaise, Lac des Vieilles Forges, Catherine/Denis, MCDF
Annulé Du 2 ou 6 juin	Rétromobile, Paris
Les 12 et 13 juin	Prairial, Gasny, Alban/Pascal78, MCDF
Les 19 et 20 juin	Citroënade, Mouzel, Laurent44, MCDF
Les 26 et 27 juin	Sortie Berry-Sologne, Nouan le Fuzelier, Thierry45/Stéphane41, MCDF
Le 4 juillet	Sortie Pas de Calais, Bourthes, Jean-François, MCDF
Annulée ou Reportée24 ^{ème}	Rencontre Mondiale des Amis de la 2CV, Delémont, Suisse
Les 28 et 29 août	Sortie informelle Somme, Fremont, Jérôme80
En septembre	Sortie Bourgogne, Cluny, Pascal V. , MCDF
En septembre	Gallia Belgica, Belgique, Fred Jobutagaz, MCDF
Le 12 septembre	Sortie de la Rentrée, Thoiry, Pascal78/Sergio78, MCDF
Les 18 et 19 septembre	Sortie Rhône-Alpes, Valérie26, MCDF
Les 25 et 26 septembre	Méharée en Provence, Méhari Potter/Marcel13, MCDF

Fin février, nous avons appris l'annulation (ou le report) de la Mondiale 2CV qui devait se dérouler en Suisse cet été.

En effet, comment faire la fête, se rencontrer, danser, s'amuser à travers la 2CV et ses dérivés en respectant à la lettre des consignes sanitaires inapplicables dans une manifestation de cette taille. Devant la situation inconnue qui sera celle de juillet-août, les organisateurs suisses ont préféré stopper le projet quitte à le repousser dans le temps. On les comprend.

Quant au salon **Rétromobile** qui devait se dérouler en juin à Paris, après un premier report, il vient d'être annulé. Le prochain Rétromobile aura donc lieu en février 2022 !

Nos animateurs régionaux sont prêts à relever le défi. Mais ils sont libres de maintenir l'organisation ou d'annuler leur sortie. On ne pourra leur reprocher quoi que ce soit. En tout cas, pour toute balade touristique en Méhari, les gestes barrières et les précautions d'usage que nous appliquons au quotidien depuis un an (!) devront être respectés, qu'on soit convaincu ou pas de leur utilité.

Alors, bonnes balades à tous.



“ Suivez l'actualité de la sortie de votre choix sur le forum de notre site internet. Si nécessaire, vous trouverez le n° de tél. de chaque animateur dans le Bulletin n°106.

FIAT CITROEN

prêts pour l'Europe

Le document que je vous propose date de la fin des années 60 ou du début des années 70. Il a donc environ 50 ans.

C'est un publi-reportage qui était inséré dans un numéro de Paris Match. Découvert dans une brocante, il a été retiré de l'hebdomadaire, voilà pourquoi je ne dispose pas de la date exacte de sa sortie.

Bien avant la création de PSA puis celle de Stellantis, les rapprochements entre marques existaient déjà, tant à l'échelle européenne que mondiale. A l'époque, les deux grands étaient les USA et l'URSS. Pas de danger concernant la concurrence automobile venant de l'Est, la technologie de l'autre côté du rideau de fer n'est pas au niveau de l'Ouest. Les japonaises sont sous quota d'importation mais les marques japonaises montent en puissance lentement mais sûrement. L'industrie automobile coréenne n'existe pas encore.

Quant aux marques américaines, elles possèdent déjà leur propres gammes en Europe, Ford en Allemagne et Grande-Bretagne, General Motors également avec Opel en RFA et Vauxhall au Royaume-Uni et Chrysler avec Simca en France, Barreiros en Espagne et le groupe Rootes en Angleterre. L'aventure Chrysler Europe durera de 1967 à 1979, Peugeot reprenant les actifs de la marque sur le vieux continent.

En 1998, Chrysler se marie à Mercedes pour créer une grande société Daimler-Chrysler. Daimler-Benz lâche Chrysler en 2007. La crise de 2008 sera un cataclysme pour l'industrie américaine. En 2009, Fiat se rapproche de Chrysler qui sera déclaré en faillite. Fiat devient majoritaire chez Chrysler, l'Europe au secours de l'Amérique! En 2014, Fiat rachète Chrysler dans sa totalité et crée FCA.

En 2019, FCA se rapproche de PSA. Le 16 janvier 2021, la fusion est annoncée et donne naissance au 4^{ème} groupe automobile mondial, Stellantis. Carlos Tavares (PSA) est aux commandes du nouveau groupe. 1

Mais revenons aux «seventies».

«FIAT CITROEN prêts pour l'Europe»

A cette époque, Citroën a rarement été un modèle en terme de gestion financière. Sa gamme est souvent critiquée bien qu'elle ait belle allure au début des années 70. La marque aux doubles chevrons vient de racheter Maserati (1969), la GS et la SM arrivent,



la DS est vieillissante et le développement du moteur Wankel (rotatif) plombe les finances de la marque. Fiat a déjà une participation chez Citroën, et quand Michelin annonce son souhait de se désengager du Quai de Javel, c'est un peu la panique du côté de l'état français. En effet, Giovanni Agnelli (le PDG charismatique du groupe FIAT) ne cache pas ses ambitions et reprendraient les actifs libérés par Michelin. Nous sommes en 73, la SM se vend moins bien que prévu (choc pétrolier et normes américaines), la CX est à l'étude, Maserati est un gouffre financier, les coûts de développement de la technologie Wankel ont explosé, la concurrence est virulente (Peugeot, Renault), et Michelin ne compte pas mettre la main au porte-feuille: l'avenir n'est pas rose!

En 1974, Citroën est déclaré en faillite. Dès lors, le gouvernement fait pression sur Peugeot pour reprendre la marque aux doubles chevrons. En 1975, le rachat sera effectif. Ouf, Citroën reste français, exit Fiat! L'honneur tricolore est sauf, même si Citroën ne sera plus jamais indépendant.

Le document dont je vous propose quelques extraits faisait donc partie de la politique de communication des deux marques, afin de préparer le public à cette «fusion» avant l'heure. Ce rachat était présenté au public comme étant l'association de deux grands européens.

En couverture, les deux grands patrons, Pierre Bercot et Giovanni Agnelli, la DS icône française ici en rallye (le sport) et un troupeau de Fiat (la quantité!) 2

«La guerre avait laissé derrière elle un sillage de ruines. Elle avait détruit aussi – mais cela peu le comprennent – de vieilles habitudes, des manières périmées de penser, d'entreprendre et de produire.

Deux grandes firmes toutes deux légendaires, Fiat à Turin, Citroën à Paris, en regardant l'avenir, furent conduites à la même évidence: dans le monde



nouveau qui se levait, il fallait oublier les frontières et grandir à la dimension d'un continent. Seule l'Europe pouvait faire face à la surpuissance américaine. En unissant leurs compétences industrielles, leurs vertus de création et le génie de deux peuples. Fiat et Citroën ont fait naître un géant, numéro un de l'automobile européenne.»

En 2^{ème} et 3^{ème} page, le publi-reportage résume l'histoire de la firme Citroën:

«Dès 1919, Citroën lance en Europe la première voiture construite en grande série»

On nous parle ensuite des Croisières noire et jaune, de la Traction qui a survécu à la guerre et de la 2CV, «... sa simplicité, ses astuces et sa rusticité la font entrer immédiatement dans l'histoire des français.»

Et pour finir la page: «révolutionnaires à leur apparition, défiant les caprices de la mode, les autos de la firme aux chevrons ne vieillissent pas.» 3

En 4^{ème} et 5^{ème} page, «sur les routes du monde, elles font le prestige de Citroën.»

La compétition et les victoires avec la DS au Monte-Carlo, la presque victoire de Lucien Bianchi en 1969 au Londres-Sydney (accident dû à un spectateur près de l'arrivée), «cependant que la 2CV entreprend à travers le monde d'interminables randonnées.»



Bref, l'aventure et la compétition font partie de la culture de l'entreprise! Ce qui est juste. 4

La double page suivante est consacrée à un concept nouveau, «Citroën invente les paysans ouvriers». Mais surtout, l'état français encourage l'industrialisation des campagnes: c'est la construction de l'usine de Rennes-la-Janais en 1959 qui sera chargée de produire la nouvelle Ami6.

«Cet ouvrier de Rennes-la-Janais n'a rien abandonné de son existence antérieure. Il continue d'habiter sa ferme où l'attend son chien. Chaque jour, il reprend ses habitudes et ses gestes de paysan.» Bon d'accord, c'est beau tout ça, mais ça devait faire de sacrées journées!

Parallèlement, on nous parle de Berliet qui fait partie du groupe Citroën en nous présentant ce Dumper de 616 CV, de 102 tonnes, et en plus il travaille en Sibérie par -60°C! Magnifique.

On n'oublie pas la nouvelle Maserati: l'Indy. Là, on nous présente sa vitesse de pointe, 250 km/h.

Toute une époque. Quelques mots sur les accords avec NSU (moteur rotatif Wankel), on y croyait encore. 5



5

Après six pages dédiées à Citroën, voici le moment de valoriser la Fabrique Italienne d'Automobiles de Turin.

On nous rappelle la présence de FIAT sur la prestigieuse Avenue des Champs Élysées à Paris. Et puis FIAT, c'est aussi une histoire de famille puisque le dirigeant actuel n'est autre que le petit fils du créateur de l'entreprise, Giovanni Agnelli (grand-père et petit fils ont le même prénom). On apprend également que FIAT produit le quart des voitures du Marché Commun ! Bref, FIAT, c'est une histoire de famille, l'Europe et la production de masse.

«L'an dernier, Fiat-France a vendu plus de 75 000 voitures. En bas, une vue de la chaîne de montage des Fiat 124 dans la principale usine de Turin à Mirafiori où travaillent 50 000 ouvriers. La production a atteint en 1968 1 500 000 véhicules.» 6

Fiat, c'est aussi une présence industrielle en France et une collaboration technologique avec les projets français et européens. On sent déjà dans cette double page la puissance de l'industriel italien par rapport au «petit» Citroën.

«Sept mille cinq cents ouvriers travaillent dans les usines françaises de Fiat. Unic pour les camions, Someca pour les tracteurs.»

La France, l'Europe, ... le monde! Fiat une ambition décomplexée!

«Les ateliers Fiat se sont mis au service des réalisations françaises les plus prestigieuses. Fiat travaille pour les ogives de fusée, les hélicoptères et Caravelle. Demain, elle travaillera pour Concorde.»

«Par ses alliances, ses conseils et son aide technique, Fiat est présente dans plus de cent pays, de l'Amérique du Sud à l'Est

européen, de l'Afrique à l'Océanie, du Canada aux Philippines.» 7

Alors là, Fiat enfonce le clou!

«Autoroutes, barrages, atome, Fiat au service du progrès humain.»

La technologie Fiat est partout: «rien de ce qui est technique n'est étranger à Fiat.»



6

«Sauvetage des temples d'Abu Simbel: Fiat coopère aux travaux de l'UNESCO.»

Autres réalisations: le barrage de Kariba en Rhodésie, la centrale thermique de Belgrade, le réacteur nucléaire Avogadro.

Bref, Fiat, c'est une puissance industrielle et technologique avec laquelle il faut s'associer! 8



7

DES MILLIERS DE FRANÇAIS DANS SES USINES. EN COLLABORATION A CARAVELLE ET CONCORDE

Le Général de Gaulle en grande conversation avec Agnelli.



8



9

«Pour les deux grandes firmes européennes, plus de frontière.»

«Cette photo est un symbole. En illustrant la réalisation de l'accord Citroën-Fiat, elle prend place dans les toutes premières pages de l'album de famille de l'Europe qui se construit malgré tous les obstacles naturels ou administratifs. Deux convois routiers se croisent à l'entrée italienne du tunnel du Mont-Blanc. L'un, chargé de voitures Citroën, roule vers l'Italie. L'autre transporte des Fiat vers la France.» 9

«Voici l'Europe de Fiat et de Citroën.»

Vous remarquerez que, pour la 1^{ère} fois dans ce publi-reportage, Fiat est nommé devant Citroën, on ne respecte plus l'alphabet, mais le chiffre d'affaires. On en est à la conclusion de l'article.

«Cette évocation de vingt ans d'histoire, dont Paris-Match vous présente aujourd'hui le premier chapitre, n'aurait pas été complète sans le rappel du rôle que joue l'industrie de l'automobile dans notre univers. Au cours de ces vingt ans, l'automobile est entrée dans les mœurs; elle est devenue une donnée fondamentale de notre niveau de vie. Elle est déjà,



10

ICI L'EUROPE DE FIAT ET DE CITROËN

et sera demain encore plus, l'enjeu d'une de ces grandes batailles économiques qui marqueront la fin du XX^{ème} siècle. C'est pour aborder la concurrence sur une position de force que Fiat et Citroën unissent leurs efforts, qu'ils ont implanté ou développé, sur les points stratégiques de l'Europe, leurs unités de production.

Cette carte vous en montre l'inventaire. Aux initiales de Fiat, d'Unic et de Someca et aux deux chevrons de Citroën s'ajoutent les sigles qui représentent leurs alliés: le cercle percé d'une flèche, qui symbolise une locomotive, c'est Berliet; l'écusson OM représente la firme de production des véhicules industriels du groupe Fiat en Italie; le A, qui a la forme d'un triangle, évoque Autobianchi. L'Écrou ne résume pas seule l'activité de ces deux forces industrielles qui s'exerce au delà des océans, vers l'Afrique, l'Asie, l'Australie et l'Amérique. Mais chez Fiat comme chez Citroën s'est imposée cette conviction profonde que la condition de la puissance dans le monde, c'est d'abord de resserrer leur union en Europe, leur terre natale.» 10

Fiat-Citroën, cela n'a pas été possible en 1971, mais cela l'a été en 2021, 50 ans plus tard!

Stellantis, à travers le monde, c'est 400000 employés, 54 usines et 14 marques: un sacré défi!

Il faut sauver le soldat Méhari!

Georges m'a présenté il y a quelques mois la Méhari de son aéro-club.

«*Étant pilote privé à l'aéro-club Air France Nord basé au Plessis Belleville (juste derrière les pistes de Roissy Charles De Gaulle), nous exploitons une Méhari qui nous sert de véhicule «à tout faire»! Son domaine d'utilisation est large puisqu'elle sert de «Follow me», d'intervention incendie, d'inspection, d'entretien des pistes et des éclairages, de secours en cas de crash ou sortie de piste, ... Bref, tout ce qu'elle faisait dans son jeune temps sur des aérodromes bien plus importants.*

«*Son histoire? Elle a fait partie d'un lot de plus ou moins 20 véhicules qui avaient été achetés par le département de l'Oise pour équiper des aérodromes tels que Beauvais entre autres. Donc jamais immatriculées. Elle est la seule survivante de ce lot. Elle est entretenue avec amour par notre Chef Pilote ex-Président du SNPL et ex-«captain» de 747. Elle est équipée d'un réservoir incendie et de pneus neige car elle doit être opérationnelle H 24 et de tout temps. Ici au Plessis, elle fait partie de la famille, c'est un peu notre ange gardien!*»

«*Deux mois plus tard, Georges m'adressait un nouveau message moins heureux cette fois-ci. «Triste fin pour notre Méhari de piste, qui a été percutee par un imbécile qui a loupé son virage aux abords de l'aérodrome! Notre chef pilote qui était à bord s'en tire sans égratignure!*

Une Méhari peut toujours se reconstruire. Toutes les pièces détachées existent et sont disponibles. Au boulot! (ndlr: aux dernières nouvelles, décision a été prise de la reconstruire)

Réparer ou pas, on se pose la question car nous y sommes attachés. À suivre!»

Nous espérons tous que l'équipe de l'aéro-club va se retrousser les manches pour la remettre en état.

Certes, la facture de pièces sera peut-être un peu élevée, mais cela vaut le coup, c'est une voiture historique! Et puis tous ces fans d'aéronautique ont les compétences pour la reconstruire.

Faites plaisir à Roland de la Poype: n'oublions pas la magnifique carrière de pilote dans l'escadrille Normandie Niemen du créateur de la Méhari! C'est l'occasion de la faire repartir pour des décennies, une auto indispensable au bon fonctionnement de votre aérodrome!

Texte et photos: **Georges Charitat.**

Magnifique Méhari avec une cabine ENAC et une protection tout chemin type armée.



Il faut sauver le soldat Méhari, elle fait partie du patrimoine de l'aérodrome.

La Méhari espagnole

“ **Olivier a fait un travail de recherche tout à fait passionnant. Il a listé toutes les particularités des modèles de Méhari destinés aux marchés espagnols et portugais. C'est quasiment un travail d'ethnologue dédié à la Méhari! Qu'il en soit ici remercié.** ”

Les Méhari pour les marchés espagnols et portugais ont été fabriquées à l'usine de Vigo en Espagne et ensuite à Mangualde au Portugal à partir de 81 environ.

Voici une liste non exhaustive de toutes les particularités de cette voiture fabriquée à Vigo par rapport aux modèles fabriqués en France et à Forest en Belgique.

1 Numéro de châssis

Il s'agit d'un numéro commençant par E - 056 (E pour Espagne et 056 pour l'usine de Vigo) suivi d'un nombre à 6 chiffres qui correspond au numéro de fabrication dans une suite chronologique sans aucune notion d'année. Les numéros n'ont donc rien à voir avec les numérotations utilisées pour la France et la Belgique et ne comportent pas les lettres magiques AYCA.

Il y a eu environ 12500 exemplaires fabriqués à Vigo jusque dans les années 80-81. A partir de cette date, toutes les 2cv et Méhari sont fabriquées à Mangualde au Portugal. Les derniers exemplaires portaient le numéro VS et numérotation comme en France.

Voici quelques numéros avec les dates correspondantes (complété grâce aux infos de Berjac):

- 0006xx - 6.6.70
- 00232x - 23.11.1972-rouge
- 0026xx - 1973 - orange
- 00355x - 02.01.1974-orange
- 00482x -1975
- 00509x - 19.09.1975
- 0067xx - 10.02.1977
- 00732x - 28.05.1977
- 00781x - 10.11.1977-orange
- 00900x -1978-orange
- 00902x - 24.08.78 - orange
- 01021x - 13.03.1979-orange

- 0106xx - 9.06.1979 - vert tibesti
- 01153x - 10.04.1980
- VS7AYCA0000CA 0... , 1^{ère} mise en circulation: 1985 - orange



2 Moteur

AK2 jusqu'à l'année modèle 79. Ensuite moteur fabriqué à Vigo ayant le carburateur double corps 26/35 buses 21/24 et la boîte de vitesse à disques. Numéro de série commençant par 056 (code usine Vigo) de type AM2A sans soufflante.



3 Carrosserie

Ancienne carrosserie (ancienne calandre) avec les caractéristiques suivantes:

- La bassine ne comprend pas le renflement sous la pédale d'embrayage.



La Méhari espagnole (suite)

- La bassine est découpée à l'endroit où les ceintures sont fixées sur le châssis (comme 2cv).



- La calandre est fixée sur les flancs par 3 écrous au lieu de 2. Tout cela est confirmé par les catalogues espagnols d'époque.



- Le tableau de bord est également du type ancien modèle avec le petit compteur trapézoïdal même après 79. Le centre de l'aiguille est rond et le compteur comporte des lignes en-dessous comme les anciens compteurs de deuches.

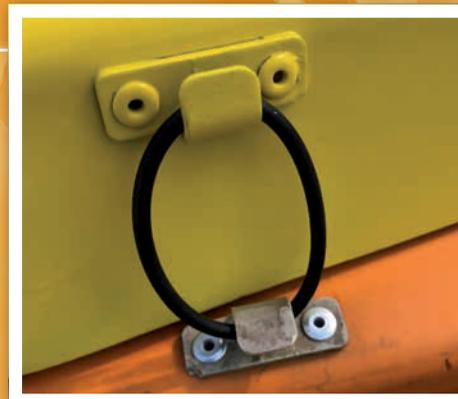


- Il n'y a pas de bouches d'aération sur les extrémités du tableau de bord (comme les modèles 69-70)

et le chauffage est rudimentaire (pas de boîtier de chauffage mais une bouche qui arrive en bas et une en haut pour le dégivrage du pare-brise (comme les modèles 69-70) avec 2 commandes actionnant l'une le réchauffeur droit pour le chauffage pieds et l'autre le réchauffeur gauche pour le pare-brise.



- Le capot est avec les chevrons sur le dessus et pas sur le devant malgré la présence du filtre à air en plastique de la LN sur le carbu double corps. La fixation latérale est encore avec les crochets en fer fixés horizontalement comme sur les 69-70.



4 Tubulaires

- avant : un seul pied de fixation sur le châssis du côté gauche au lieu de deux même pour les boîtes à disques. Il n'y a pas non plus la barre coudée sous la pédale d'embrayage.
- Tous les tubes sont recouverts d'un époxy gris.



- 5 Le démarreur est un Bosch fabriqué en Espagne ou FEMSA.

6 Le pare-brise est du type rabattable en fer avec coins arrondis comme les modèles 69-70 jusqu'à la fin de production. Des verrous permettent de rabattre le pare-brise et sont bloqués via des molettes identiques au modèle 69-70.

7 Le capotage est également du type premier modèle, plus incliné à l'arrière et avec des tourniquets à l'arrière pour la fixation des bâches latérales et arrière. Le dais de toit est fixé sur le pare-brise via une glissière et non via une tringle.



8 A l'intérieur, le siège passager est rabattable avec un verrou tournant à l'arrière et des pieds avec crochets à l'avant alors que le siège conducteur dispose d'une glissière longue type 2 cv qui permet de reculer le siège beaucoup plus en arrière (tellement que l'on ne peut plus replacer le dossier arrière à plat).



9 Boîte de vitesse

- A tambours : ancienne boîte des 2 cv type AZ avec levier sur l'arrière du carter supérieur.



- A disques : à partir de 78, boîte comme les 2cv et méhari françaises ou belges.

10 Bras de suspension

Selon plusieurs sources concordantes, les Méhari espagnoles n'ont jamais eu les pastilles rondes sur les butées en contact avec le châssis mais des bras semblables aux 2cv.

Texte et photos : Olivier Monoyer

“Aussi loin que tu t’en souviennes, d’où vient ta passion pour la Méhari ?”

“ 2008, c’est l’année où j’ai découvert la Méhari ! J’en ai forcément croisée pendant mon enfance à Pornichet et le restant de ma vie, mais je n’ai jamais prêté attention à cette voiture en plastique !
Un jour de 2008, un ami m’appelle pour héberger Jacky78 qui se rendait aux 40 ans de la Méhari à Amboise et n’avait pas de lieu pour dormir. Vivant à 20 km d’Amboise, c’est avec plaisir que nous avons reçu Jacky78 et sa Méhari toute pimpante.



Ma 1^{ère} sortie MCDF.

L’ami de Jacky78 (Laurent) n’ayant pas pu se déplacer, Jacky me propose de faire les rallyes des 40 ans avec lui, ce que je ne pouvais pas refuser; aimant les voitures anciennes, c’était pour moi l’occasion de découvrir la Méhari et de m’amuser. Le week-end a été particulièrement ensoleillé, temps magnifique, ambiance hyper décontractée, je suis tombé sous le charme de la Méhari, des balades sur petites routes et chemins, des possesseurs de Méhari tous très sympa. Un week-end génial. De retour dans la vie normale, je ne pensais qu’à la Méhari, il m’en fallait une!!!



Méhari tournesols.

Au mois de juin suivant, de passage dans un village de Sologne, une Méhari à vendre dans un petit garage. Je n’ose pas m’arrêter : me connaissant je vais craquer ! Je passe mon chemin mais 5 km plus loin je ne tenais plus, je fais demi-tour. Petite discussion avec le garagiste, tour de la voiture, essai routier, tout de suite je signe le bon de commande et fais le chèque. Heureux comme un gamin, l’impression de braver les interdits, j’ai MON jouet.



Méhari tout chemin.

La Méhari n’est pas très belle, la carrosserie est cassée, la tubulure est en dentelle, mais ce n’est pas grave, elle roule, a son CT, et c’est ma Méhari, trop content.
En 2009 je fais ma première sortie Amboise avec ma Méhari moche et le Méhari Club de France, Jacky78 revient à la maison avec sa Méhari et nous roulons ensemble vers le point de rendez-vous. Depuis la passion n’a pas faibli, j’ai refait ma Méhari de fond en comble, châssis, carrosserie neuve teintée dans la masse, tubulure etc.... Et c’est toujours un réel plaisir de sortir avec elle, c’est vraiment mon jouet de gamin et j’y tiens.

Hervé Tartoué

“ En 1970, mon employeur possédait une Méhari orange kirghiz que j’utilisais de temps en temps pour me rendre sur les chantiers. Cette voiture était restée gravée dans ma mémoire.



Mons91, le surnom de Jean-Claude sur le forum, un photomontage de Gégé18.

En septembre 2008, j’en achète une, très belle, mais il ne fallait pas trop regarder dans le détail mécanique. Après un passage dans un garage spécialisé dans ce type de véhicule (il se situait à l’époque dans le 95 si ça vous dit quelque chose), la belle était en état.



Jean-Claude à l’attaque sur le circuit de Linas-Monthléry.

Rétromobile 2009, je passe au stand Citroën pour adhérer au Méhari Club De France. Le méhariste à qui j’ai eu affaire est plein d’enthousiasme, plein de connaissances, un vrai bonheur de rentrer dans un club pareil, ce méhariste c’était Alain Roth, notre feu Papy Smuche.

De suite, j’éprouve l’envie de faire connaissance avec les méharistes du département et sur le forum je lance la première balade en Essonne, c’était en septembre 2009. Balade modeste, uniquement un samedi après-midi, nous étions six voitures, cinq Méhari et une Ami 8.

J’en ai organisé cinq autres avec l’aide de Francine, avec road-book touristique dans la région et sur une journée complète ces fois-là. Cette démarche m’a amené à participer de plus en plus aux sorties organisées par les antennes régionales, un groupe de copains assidus aux sorties s’est créé, des nouvelles antennes ont vu le jour d’autres comme la mienne se sont éteintes.

Notre club vit, la France est grande, et il n’est pas toujours facile de se rendre aux 4 coins de celle-ci pour participer aux différents événements. Heureusement, il y a le forum pour transmettre des comptes rendus avec photos de ces différentes manifestations.

Jean-Claude Suret



Plaque rallye sortie en Essonne.



Jean-Claude, sa Méhari et un beau paysage : une vraie carte postale.

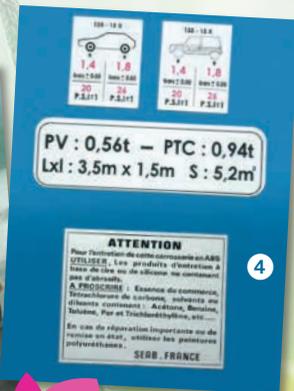
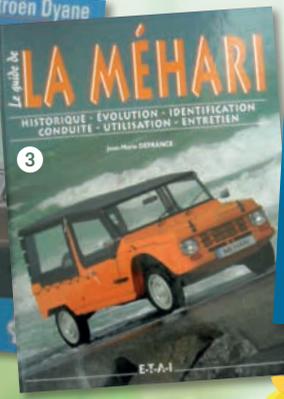
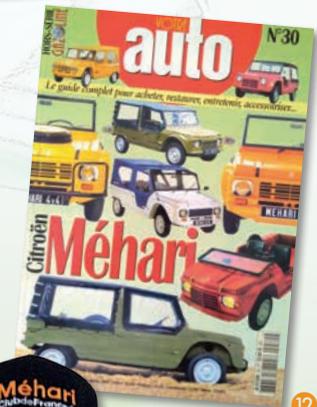
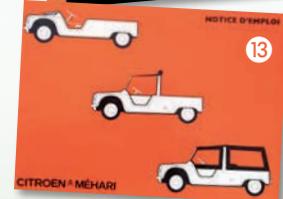
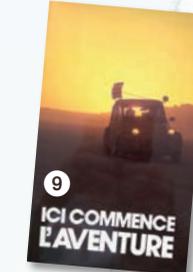
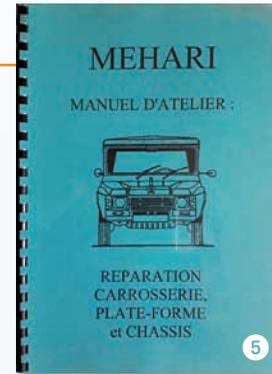
La boutique du Méhari club de France



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

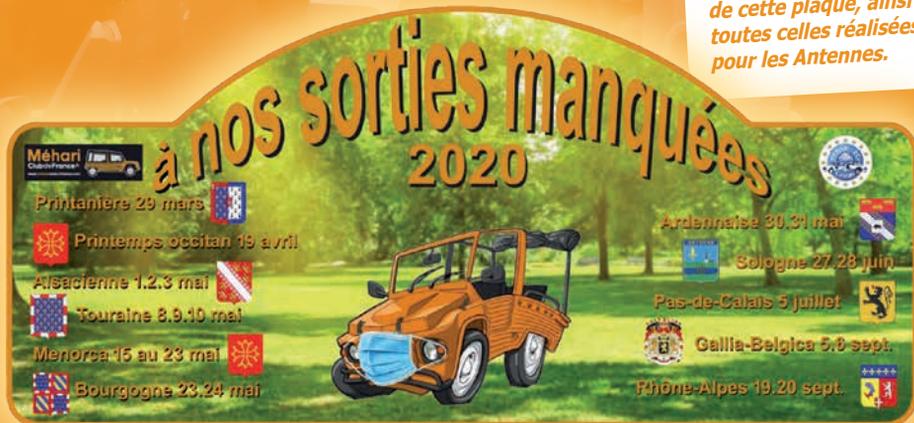


14

15

★ The K-DO!

Un grand merci à Bernard (Méhari Potter) pour la réalisation de cette plaque, ainsi que toutes celles réalisées pour les Antennes.



En temps normal, tout au long de l'année, les Antennes régionales du MCDF organisent leur sortie annuelle. Malheureusement, 2020 a été une année blanche à cause des restrictions sanitaires dues au virus qui nous embête tous.

Lors de ces manifestations, en plus du plaisir de se retrouver, chaque participant reçoit une plaque rallye souvenir qu'il accroche fièrement dans son garage, son bureau ou rangée sur une étagère faute de place sur les murs...

Suite à ces contraintes et ces sorties « manquées », les plaques 2020 n'auront malheureusement pas été confectionnées. Pour compenser ce vide, nous avons souhaité créer La plaque collector de ces

sorties inscrites au calendrier, préparées par les Antennes du Club mais qui ont dû être annulées. Nous avons donc le plaisir de vous proposer cette plaque souvenir qui vous sera envoyée gratuitement dès sa conception, réservée aux membres du Méhari Club De France à jour de cotisation.

Pour la recevoir, envoyer un mail à « boutique@mehariclubdefrance.com » en indiquant votre nom, votre adresse postale complète et votre numéro de membre. Si vous ne disposez pas de connexion internet, vous pouvez faire la demande par courrier postal au siège du club (adresse en bas de page). **Veillez faire votre demande avant le 30 juin 2021.**

Thierry Censier,

Président du Méhari Club de France

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