

Edito

Partir, pour mieux revenir, pour mieux repartir, ... (photo Citroën Communication)

Vous aussi, faites nous parvenir vos clichés à : bulletin@mehariclubdefrance.com



Comment allez-vous ? Vacciné, pas vacciné ? C'est vous qui voyez !

La saison de la Méhari est bien engagée, nos 602cc ont reçu leurs derniers réglages, leur nouvelle huile, leurs filtres neufs, prêts pour rouler !

Changer d'air, partir, certains méharistes n'ont pas eu peur de parcourir des milliers de kilomètres pour assouvir leur soif de découverte. Enfin, c'était plutôt « avant », voir « il y a bien longtemps », lorsque la sécurité n'était pas une obsession et que le mot « aventure » n'était pas synonyme de road-trip en « moderne » bien ficelé par le gps et les applications qui vont bien. Bref les seventies sont bien loin : 1/2 siècle ! Le terme « raid » est également de moins en moins employé, sauf, ... dans le milieu deuchiste. « Raid » était tout à fait adapté dans les années 70, lorsque Jacques Wolgensinger et son équipe lançaient les 2CV, Dyane et Méhari sur les pistes du

Moyen Orient et d'Afrique (sans les Méhari). Ces voyages ont marqué l'esprit des deuchistes voyageurs : on a toujours tendance à s'y référer 50 ans plus tard. Un véritable monument culturel, à moins que ce ne soit culturel, au sein du monde des possesseurs de petites Citroën. A tel point qu'une association dédiée a vu le jour, il y a quelques années : Mémoire des 3 raids.

En 1971, une grande partie des lecteurs de cette excellente revue n'était pas née. D'autres étaient encore en culotte courte. Nous sommes passés à côté d'une époque époustouflante où tout paraissait possible. C'était mieux avant ? Non, c'était surtout très différent.

J'ai beaucoup d'admiration pour les méharistes qui se sont jetés sur les pistes d'Iran au volant ou passager de cette petite voiture en plastique aux airs de Jeep ! L'allure de baroudeuse, elle l'avait, mais il fallait être particulièrement vigilant pour ne pas tout casser.

Alors, je dédie ce N°108 de la Revue des méharistes aux équipages qui ont vaillamment mener à bien un tel périple. Ils ont aujourd'hui entre 68 et 80 ans, et je sais que pour beaucoup, ce fût le voyage de leur vie. Pour d'autres, ce fût le voyage déclencheur : ils n'ont pas arrêté de se promener sur la planète et bien souvent en petites Citroën.

Longue vie à la Route, longue vie à la Méhari.

Christian Barny

ESPACE MEMBRE DE NOTRE SITE INTERNET

Nom d'utilisateur : **MCDF108**

Mot de passe : **persepolis**

La revue des Méharistes n° 108

Directeur de la publication :

• **Thierry Censier**

Rédacteur en chef :

• **Christian Barny**

Ont participé à la rédaction du n°108 :

• **Christian Barny**

• **Thierry Foucard**

• **Laurence Gibert**

• **Jean-François Guittard**

• **Le Double Chevron**

• Photo de couverture :

• **Michel Epié**

A ne pas manquer!



Date non définie..... **Assemblée Générale 2021 du MCDF**
Reportée en juillet 2022.....Sortie Pas de Calais, Bourthes, Jean-François, MCDF
Reportée en juillet 2023Rencontre Mondiale des Amis de la 2CV, Delémont, Suisse
En septembreSortie Bourgogne, Cluny, Pascal V. , MCDF
En septembreGallia Belgica, Belgique, Fred Jobutagaz, MCDF
Le 11 septembre Citrosphère, Nogent le Roi
Le 12 septembreSortie de la Rentrée, Thoiry, Pascal78/Sergio78, MCDF
Les 18 et 19 septembre Sortie Rhône-Alpes, Valérie26, MCDF
Les 25 et 26 septembreMéharée en Provence, Méhari Potter/Marcel13, MCDF
Les 2 et 3 octobre, Citroënade, Mouzeil, Laurent44, MCDF
Du 2 au 6 février 2022 Rétromobile, Paris



“ 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.

Vous avez pu le constater, plusieurs sorties de printemps ont été annulées ou reportées.

Comme nous l'avons dit dans le N° précédent, les animateurs régionaux sont libres d'organiser ou d'annuler leurs manifestations.

Ces deux années, 2020 et 2021, auront été très particulières pour nous, pour le pays et pour une grande partie de la planète. Alors soyons patients et rien ne nous empêche de nous retrouver de façon informelle en petit comité autour d'un pique-nique. Le forum de notre site internet est aussi là pour cela.

Bon été à tous, c'est la saison de la Méhari !

Complément d'information concernant l'article FIAT-CITROËN (Revue N°107)

Bonjour. Je viens de lire un article très intéressant dans le dernier bulletin. Merci de transmettre à celui qui l'a écrit les références de l'article paru dans Paris Match car il ne le connaissait pas ! Vous pouvez faire un addenda dans le prochain numéro ! Bien cordialement.

Aline Rocchia, Bibliothécaire méhariste !

PARIS MATCH	N° de parution : 1036
Date de parution : 15/03/1969	Page(s) : 84
Titre : Fiat-Citroën prêts pour l'Europe...	

Merci Aline pour ces précisions. Il est toujours plaisant de recevoir un coup de main ! **CB**

FIAT PANDA JOLLY (2006)

Vous avez été plusieurs à me contacter pour en savoir plus sur cette auto qui a fait la couverture du n°107.

Vous avez bien sûr compris le clin d'oeil à la marque FIAT pour arroser la création de Stellantis. Cette FIAT Panda Jolly trônait sur le stand de la marque lors du salon Rétromobile 2020, c'était juste avant le début de la Grande Affaire nommée Covid 19 ! Une chance, ce beau rendez-vous annuel était arrivé avant la Grande Fermeture !

Voici donc l'histoire de ce charmant véhicule contée par le service communication FIAT.

À l'été 2006, la Panda Jolly circulait dans les rues étroites de l'île italienne de Capri, une voiture unique conçue par le Centro Stile Fiat et construite par la société Stola, une entreprise leader dans la construction de concept-cars et prototypes.

Appartenant désormais à la collection historique de FCA Héritage, la Panda Jolly était destinée à un service de courtoisie exclusif pour les touristes VIP en visite à Capri.

Frais, léger, chic et très méditerranéen dans les couleurs et les matières, la Panda Jolly s'inspire du monde du nautisme et du design d'intérieur, avec de fortes références à l'esprit des années 60.

En fait, elle suit les caractéristiques stylistiques de la Fiat 600 Multipla Jolly qui - transformée par la Carrozzeria Ghia en 1956 - a circulé dans les rues de Capri il y a plus d'un demi-siècle.

La Panda Jolly a une carrosserie bleue et grâce à la métallisation qui fait ressortir ses formes, elle brille sous les rayons du soleil. Ses lignes épurées et essentielles sont combinées avec les matériaux riches et précieux qui caractérisent la décoration intérieure. Les sièges et le tableau de bord dérivent de l'évolution du projet Frame - sièges modulables en lattes d'acier satiné - recouverts de Rope, un matériau inspiré des voiliers. Les coussins d'assise, recouverts d'une éponge en pur coton, sont coordonnés à la couleur de la corde. Le plancher, le seuil latéral, l'espace pour les bagages et toutes les finitions du mobilier sont en frêne naturel mariné de couleur sable avec des incrustations en frêne blanc. Le traitement de ces détails est finement artisanal, digne des produits les plus exclusifs de la navigation de plaisance italienne. Panda Jolly est agrémenté de finitions en acier satiné et une extrême attention a été portée à chaque détail.



(Moteur : 1242 cm³, 4 cylindres en ligne, 60cv à 5000trs/mn).



Rétromobile 2020, un bon millésime. 2021 n'ayant pas eu lieu, nous nous presserons à la Porte de Versailles en février 2022 !

Partir en 1971 Le Paris-Persépolis-Paris

“ Après avoir lancé des centaines de jeunes dans leurs 2CV, Dyane et Méhari sur les routes du Moyen Orient pendant l'été 1970 (le Paris-Kaboul-Paris, voir le N°104), Jacques Wolgensinger et son équipe remettent ça !

En août 1971, c'est direction Persépolis, une des capitales de l'ancienne Perse, désormais située en Iran. Il faut dire que la demande est forte, les jeunes français et européens rêvent toujours de nouveaux horizons, et l'Orient est toujours une destination plébiscitée.

Le parcours sera un peu plus court (16200 km pour Kaboul contre 13500 km pour Persépolis, aller-retour) afin de pouvoir profiter davantage des paysages, de ses habitants et de la culture des pays traversés. Une cadence moins soutenue est aussi gage d'une meilleure sécurité sur la route.

La Méhari est toujours présente, elle a à peine 3 ans, c'est dire si les Méhari participantes sont quasiment neuves. Combien y en avait-il ?

RÉSERVÉ AUX JEUNES (18 à 30 ANS)



DU 31 JUILLET AU 30 AOUT 1971

Sous le haut patronage du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse, aux Sports et aux Loisirs.

Avec le concours de la Maison de l'Iran - Co-organisateur.

SI VOUS AVEZ UNE 2CV, DYANE OU MÉHARI
POURQUOI PAS VOUS ?

RENSEIGNEMENTS INSCRIPTIONS : RELATIONS PUBLIQUES
133, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS 15^e - 828.70.00

Difficile à savoir, les archives Citroën ayant été parfois malmenées dans les années 80 ! Quand « Mémoire des 3 raids », l'association regroupant les participants et les passionnés des 3 raids en 2CV organisés par Citroën, aura la réponse, nous vous le ferons savoir. Pour l'instant voici des documents témoins d'une époque où une certaine insouciance était la norme. Les temps ont changé, le monde a changé ...

Le Paris-Persépolis-Paris (suite)

En 1971, pas de réseaux sociaux et peu de chaînes de télévision. L'information sera diffusée par affichage dans les concessions, dans la presse et sur les Grandes Ondes de la radio RTL.



RAID 1971 13500 km
PARIS PERSEPOLIS PARIS
TOTAL CITROËN RTL

PARTICIPEZ AU RAID 1971
du 31 juillet au 30 août
13.500 km à travers
la France, l'Italie, la Yougoslavie
la Grèce, la Turquie et l'Iran
au volant de votre 2 Cv,
Dyane ou Mehari
réservé aux moins de 30 ans

PRIX
10 voitures dont 1 Citroën GS
et de nombreux autres prix

Sous le haut patronage de M. Joseph Comiti, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs.

Avec le concours de LA MAISON DE L'IRAN

Renseignements inscriptions. Relations publiques, 133 quai André Citroën - Paris 15^e, tél. 828 70 00

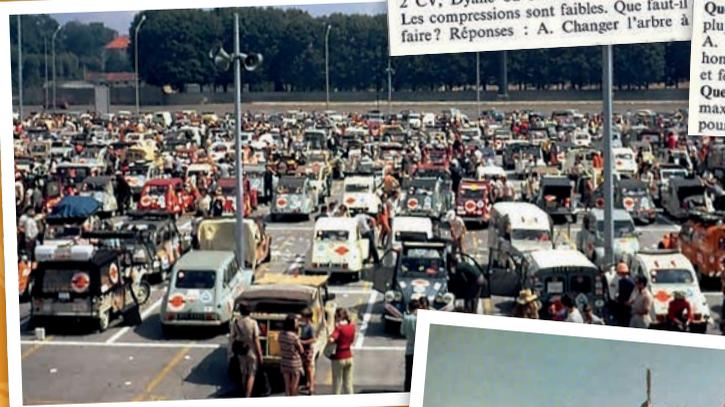
Voici une affiche qui annonce la couleur, et il y a même des voitures à gagner ! Quoi de plus naturel lorsqu'on est constructeur d'automobiles !

Reconnaitances par la toute jeune 2CV6, ici en Turquie.

Voici un document particulièrement croustillant paru dans le N°25 du « bulletin trimestriel d'information édité par les Relations Publiques de la Société Citroën », autrement dit « le double chevron ».

Ce bulletin date de l'été 1971 et nous présente la façon dont a été réalisée la sélection des participants au PPP. On nous présente également le raid, son parcours, son règlement et son esprit.

Il est grandement probable que ce texte non signé ait été rédigé par Jacques Wolgensinger.



Départ à Rungis, il faut de la place ! (photo Francis Chevalier)

Une des photos les plus connues du raid et une bonne publicité pour la Revue Technique Automobile. D'après son capot, cette 2CV 425cc est allée à Kaboul l'année précédente. Quand on aime...

Le 6 Avril 1971 le raid « P.P.P. » (que l'on traduit au choix par : Paris-Persépolis-Paris, ou, sous forme interrogative : Pourquoi Pas Persépolis?) était lancé sur les antennes de RTL par ses quatre organisateurs, par ordre d'entrée en ondes : Citroën, Total, RTL et la Maison de l'Iran. Comme le raid de l'an dernier, il est placé cette année encore sous le patronage du Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs. Dès le lendemain, les demandes de formulaires d'inscription commençaient à arriver à la permanence du raid (133, quai André Citroën, Paris XV^e). Les candidats avaient jusqu'au 10 mai pour s'inscrire. Ils furent 3829 à le faire, 30,53% âgés de 18 à 20 ans, 57,07% de 21 à 30 ans. Comme il n'était, hélas! pas possible de lancer plusieurs milliers de voitures sur les pistes de Turquie et d'Iran, un formulaire de sélection fut envoyé le 20 mai à tous les candidats français. Il comportait dix questions. Chacune des neuf premières était suivie de trois réponses parmi lesquelles il fallait choisir la bonne. Dès leur réception à la permanence du raid, les réponses étaient soumises à un ordinateur qui fournissait, pratiquement instantanément, la moyenne obtenue. La réponse à la dixième question fut examinée par un jury.

Question 1 : Le moteur de votre voiture 2 CV, Dyane ou Mehari a 100 000 km. Les compressions sont faibles. Que faut-il faire? Réponses : A. Changer l'arbre à

comes. B. Changer les joints de culasse. C. Changer les soupapes.

Question 2 : La transmission côté droit de votre 2 CV, Dyane ou Mehari est cassée en deux morceaux. Que faut-il faire pour poursuivre votre route? Réponses : A. Rester sur la 2^e vitesse. B. Bloquer le tambour de frein avant, côté droit. C. Relever la hauteur de suspension avant droit.

Question 3 : La pompe à essence de votre moteur est détériorée. Que faut-il faire? Réponses : A. Relier directement le réservoir au carburateur. B. Assurer constamment le plein du réservoir. C. Placer un réservoir annexe, en charge, relié au carburateur.

Question 4 : Après le passage d'un oued, votre moteur refuse de fonctionner. Que faut-il faire? Réponses : A. Sécher la bobine. B. Sécher les chemises des deux cylindres. C. Sécher le filtre à air.

Question 5 : Vous traversez des pays à température très variable, quel type d'huile Total faut-il utiliser de préférence? Réponses : A. Une huile fluide. B. Une huile visqueuse. C. Une huile multigrade.

Question 6 : Quel est le jour férié légal en Iran? Réponses : A. Vendredi. B. Samedi. C. Dimanche.

Question 7 : Il est 18 heures à Istanbul. Quelle heure est-il à Persépolis? Réponses : A. 16 h 30. B. 18.00 h. C. 19 h 30.

Question 8 : A quel moment passez-vous d'Europe en Asie? Réponses : en franchissant A. La frontière Gréco-turque. B. Le Bosphore. C. La frontière turco-iranienne.

Question 9 : Qui peut entrer dans la plupart des mosquées turques? Réponses : A. Les hommes exclusivement. B. Les hommes et les femmes turques. C. Hommes et femmes sans exception.

Question 10 : (répondre en 50 mots maximum) : Qu'est-ce que l'aventure, pour vous?

Nous vous donnerons les réponses au questionnaire de sélection dans notre prochain numéro. Quel suspense !



Le Paris-Persépolis-Paris (suite)



Rungis samedi 31 juillet 1971 - Equipage belge Daniel Bériaux et Marc Loriaux sur Méhari de 1969 - n° d'engagement 608. Photo © agence "PHOTO-PROMOTION"

De l'audace, de l'optimisme, le méhariste de 1971 n'avait peur de rien !



le samedi 31 juillet 1971 - Equipage belge Daniel Bériaux et Marc Loriaux sur Méhari de 1969 - n° d'engagement 608. Photo © agence "PHOTO-PROMOTION"

On aimerait bien aller voir sous le capot pour découvrir le système de fixation des roues de secours. De nos jours, on n'oserait pas ce genre de bricolage.



© Marc Loriaux

sieste sur une aire de l'autoroute du soleil

L'équipage belge semble avoir bien préparé son périple.



paysage d'Anatolie - Turquie



Photo © Michel Epié participant au Raid PPP, engagement n° 76

Je ne sais pas ce que cela vous fait, mais moi, ça m'impressionne de voir une Méhari si loin de son point d'attache. Vous avez eu des pattes « d'éph. » ? Moi, oui, mais j'étais encore trop jeune pour postuler à cette belle aventure.



Extrait du Raid Info n° 2 : Equipage 682 : dans l'étape Titograd-Saionique. Piste près de Pec. Méhari trop à gauche heurte camion montant. 1 blessé très léger et 1 blessé léger. Méhari cassée. Ensemble rapatrié par assurance.

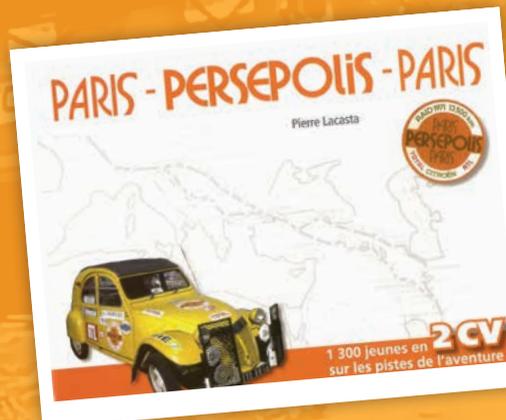
Une Méhari accidentée, c'est toujours impressionnant. Le kit ENAC semble être récupérable ! Toujours bien tenir sa droite !



© Yves Buffet

Le raid adopte, la ménagerie s'agrandit : chiots, chats, tortues, lièvre, âne etc

C'est beau un bas de caisse de Méhari, vous ne trouvez pas ?



Immersion dans une aventure extraordinaire, le livre de Pierre Lacasta est particulièrement bien documenté.

- Remerciements à :
- Daniel Bériaux
 - Francis Chevalier
 - Michel Epié
 - Pierre Lacasta
 - Patrick Lemaire
 - Marc Loriaux
 - Agence Photo-Promotion
 - Citroën Communication

Playlist pour l'été 2021 !

Thierry Foucard, notre animateur toulousain, nous fait sa « playlist » pour l'été 2021 !

“ Vamos a la playa, oh, oh, oh, oh, oh ”

Après ces derniers mois confinés, nous avons tous envie d'aller à la plage ... mais avec quelle voiture de plage !

Faites votre choix !

Fiat 500 Jolly

Née en 1958, la Fiat 500 Jolly, carrossée par Ghia, peut être considérée comme la première voiture de plage. Avec ses sièges en osier et son dais caractéristique, cette automobile originale sera très prisée des stars au cours des années 60.

4CV Jolly

Réalisées par le carrossier italien Ghia, la majorité des Jolly a été faite sur des bases de Fiat 500 et 600. Et au milieu des italiennes, il y a UNE française, c'est la Renault 4CV Jolly, une série créée en 1961 sur la base d'un moteur Billancourt de 747 cm³ qui développe 21ch. Le pavillon et les portières sont découpés, le toit un "parasol", les sièges en osier.

4L Plein air

La Plein air dérive de la berline dont elle perd les portes, le toit et le hayon arrière pour devenir totalement découverte. Une capote permet de s'abriter de la pluie et des chaînes remplacent les portes. Des renforts métalliques seront rajoutés pour garder un peu de rigidité, tandis que le niveau d'équipement s'aligne sur celui de La Parisienne.

Buggy

Le buggy Meyers Manx est un VW Coccinelle en fibre de verre. Customisée à la demande de Steve McQueen pour le film l'affaire Thomas Crown ; un six cylindres à plat de Chevrolet Corvaire. La version commercialisée sera moins sauvage. Bruce Meyer, 94 ans, vient de revendre sa société à un milliardaire californien qui souhaite relancer le Buggy Meyer Manx.

Dallas

La Dallas est une Renault 4, raccourcie de 47 cm et équipée du moteur 1108 cm³. Elle est présentée au Salon de l'Automobile de Paris 1982. Un modèle 4x4 (transmission Sinpar) sera au catalogue. En 1983, le chanteur Frank Alamo rachète l'usine, et en deux ans, les « Automobiles Grandin » deviendront le troisième constructeur français après Renault et PSA.



Mega

Au début des années 90, la marque Aixam, créée par Georges Blain cherche à se diversifier dans la voiture « avec permis ». Conscient qu'il serait difficile d'attaquer les grands constructeurs frontalement, Georges Blain décide de recréer un segment quasi disparu depuis l'arrêt de la Citroën Méhari en 1987 : celui de la voiture de plage.

Minimoke

La Mini Moke est un petit pick-up basé sur la Mini de British Motor Corporation. 14 518 Mini Moke ont été produites de 1964 à 1968 dans l'usine BMC de Longbridge à Birmingham en Angleterre, 26 142 ont été produites en Australie de 1966 à 1982, et 10 000 ont été produites au Portugal de 1980 à 1993. En 1990, la production est assurée par le constructeur italien Cagiva.

Rodéo

La Rodéo est un véhicule découvrable conçu par la société ACL et commercialisé par Renault. De 1970 et 1972, la Rodeo 4 sur les bases de la Renault 4 puis à partir de septembre 1972 la Rodéo 6 sur les bases de la Renault 6. Depuis juillet 1979, la Rodéo 6 adopte le moteur 1289 cm³ de la R5 GTL. En Juillet 1981 les Rodéo 4 et 6 sont remplacées par la Rodéo 5. La Rodéo est toujours restée dans l'ombre de la Méhari.

Tangara

Raoul Teilhol songe à une remplaçante pour la Citroën Méhari dont la production va se terminer en 1987. Raoul et Guy Teilhol présentent la Teilhol Tangara 3 CV sur la base d'une 2CV 6 au Salon de Paris de 1987. Des accessoires viennent de la Peugeot 205, de la Renault Express et de la Citroën C15. Elle remporte un succès modeste.

VW 181

Produite de 1968 à 1983, c'est un dérivé utilitaire de la Volkswagen Coccinelle conçu à la demande de l'armée qui désirait un véhicule léger, robuste, fiable et économique. Son design est inspiré de celui du Kübelwagen, la jeep allemande de la Seconde Guerre Mondiale. Aujourd'hui, la 181 s'est faite une place dans l'automobile de collection.

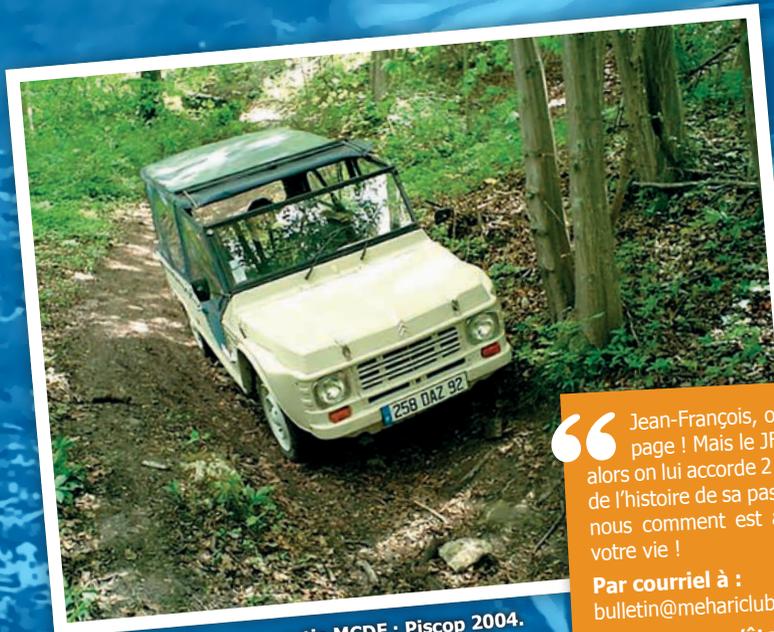
Méhari

La Méhari est une voiture Citroën basée sur le châssis plate-forme de la Dyane et est équipée du moteur Citroën de 602 cm³. C'est une voiture pour les loisirs, le plein-air, les balades en famille et un usage utilitaire ... mais je ne vous ferai pas l'affront de vous la présenter, vous la connaissez tous en détail ! C'est votre préférée ! C'est la plus belle ! C'est la meilleure !



Thierry Foucard

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



1^{ère} participation à une sortie MCDF : Piscop 2004.

“ Jean-François, on avait dit une seule page ! Mais le JF est un animal bavard, alors on lui accorde 2 pages pour nous parler de l’histoire de sa passion. Comme lui, dites-nous comment est arrivée la Méhari dans votre vie !

Par courriel à :
bulletin@mehariclubdefrance.com

Ou, si vous n’êtes pas connecté, par courrier postal à l’adresse de la revue :
La Revue des méharistes, Christian Barny,
7 villa du cep, 91590 LA FERTE ALAIS

“ Il faut remonter quelques années en arrière pour connaître mes tous premiers réels contacts avec la Méhari. Je suis pour quelques jours en vacances à Villers sur mer chez mon cousin et nous passons le plus clair de notre temps à la plage non loin de sa maison. bercé depuis ma naissance par l’irremplaçable et envoûtant bruit du flat-twin, je ne peux cacher ma stupéfaction alors que nous disputons un match de beach-volley, je suis attiré par le bruit des 28 chevaux lancés à fond de première sur la plage ! Quoi ? Une Deudeuche ici me dis-je au premier abord ?!... Eh bien non ! C’est la Méhari de la compagnie de CRS chargés de la surveillance de la plage qui remonte le Zodiac d’intervention ! Je suis particulièrement étonné par cette voiture car elle est équipée de 4 roues jumelées (bricolage maison, mais d’une efficacité remarquable dans le sable...) et le gamin de 12 ans que je suis, n’en est pas moins fasciné... Plus tard je fais un peu le même type de rencontre improbable dans une des forêts jurassiennes avec la très surprenante Méhari Geo Cap qui damait nos pistes de ski de fond !!! Enfin alors que nous sommes en 1986 et que je suis en 1^{ère} année de BTS Bureau d’Etudes au Lycée Technique Raspail à Paris, les congés estivaux approchent et je décroche un job d’été en tant que magasinier dans un centre aéré de la ville de Paris. Je dois me présenter dans ce centre à telle heure, tel jour pour prendre les consignes du directeur de centre.



Pour tenir la distance, il faut aussi savoir se reposer.

Première surprise ! Ce dernier arrive à bord d’une Méhari orange dans un état proche du neuf !!!
Deuxième surprise ! Le directeur n’est autre que mon professeur de technologie au Lycée !!! Le monde est petit...

Les liens vont forcément se renforcer, d’autant que sa Méhari a besoin d’un réglage d’allumage, opération que je confie à mon père, n’ayant à l’époque pas encore les compétences pour...

Les années passent, et même si je me déplace en AZAM ou en GS, l’idée d’avoir une Méhari est ancrée en moi...mais bon, on verra plus tard.

Passionné d’automobile et en particulier de la marque aux chevrons, je me rends régulièrement au salon appelé aujourd’hui Rétromobile (de mémoire il s’appelait salon du véhicule ancien et de loisir).

C’est lors d’une de ces occasions que je fais connaissance avec notre président actuel (Thierry hein ! pas Manu), ainsi qu’avec d’autres membres du MCDF, Nicolas et Daniel qui expose sur le stand sa Méhari préparée Raid. Elle en jette ! Les contacts sont pris, vous connaissez la suite...

De retour à la maison le spectre de la Méhari plane de manière omniprésente dans ma vie, et hante mes nuits ! Je commence à prospecter sans douter une seconde que l’auto commence à être convoitée et que la cote va vite grimper... c’est encore l’époque où l’on trouve des 2CV en très bon état pour moins de 1000€... Ce n’est déjà plus le cas pour la Méhari et je dois revoir mon budget à la hausse. J’épluche annonce après annonce, me renseigne, téléphone, me désespère... Puis un jour, je remporte une enchère sur Ebay. C’est une Azur de 1983 qui n’est plus dans sa belle robe blanche et bleue, mais qu’importe, j’ai enfin ma Méhari !

Suite à un spectaculaire accident de la circulation, sans gravité pour moi, mais sans appel pour la voiture, j’ai saisi cette occasion pour la reconstruire entièrement et la remettre dans son état d’origine. Depuis elle ne me quitte plus et partage son logement avec sa cousine appartenant à ma meilleure moitié.

Et si on regarde bien dans les hangars qui abritent autres 2CV, Acadiane, Diane, on pourrait bien apercevoir d’autres Méhari en attente de remise en état...

La Méhari n’est plus une passion à ce niveau, c’est un vice !

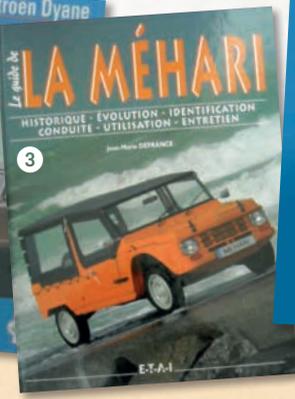
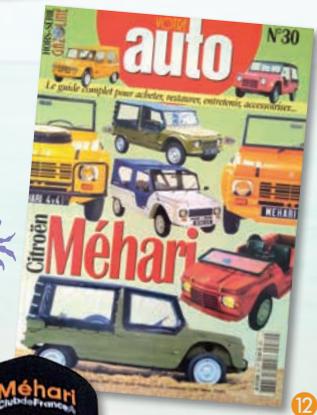
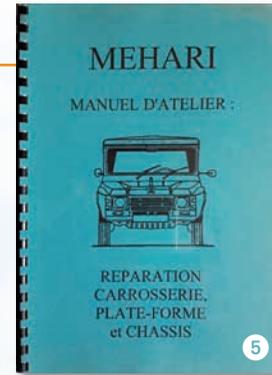
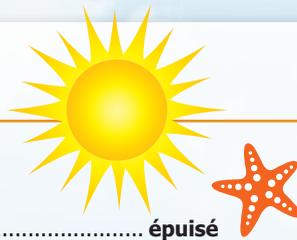
Jean-François Guittard

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



Grand Jeu de l'Été !



Qui veut jouer à notre grand jeu de l'été 2021 ?

« **Qu'est-ce qu'on gagne ?** » veut absolument savoir le méhariste amateur de loterie et de PMU. Et bien, ce sera un beau cadeau que nous vous présenterons dans le N°109 en octobre.

Répondez à ces 3 questions et à la question subsidiaire avant le 31 août 2021 :

- par courriel à : bulletin@mehariclubdefrance.com
- ou par courrier postal à :

La Revue des méharistes, Christian Barny, 7 villa du cep, 91590 LA FERTE ALAIS

en indiquant vos nom, prénom, adresse postale complète et n°d'adhérent.

Questions :

- 1 Quel est le nom (et prénom) de l'acteur ?
- 2 Quel est son nom (et prénom) sur cette photo tirée du film (ou téléfilm) ?
- 3 Quel est le nom du film (ou du téléfilm) ?

Question subsidiaire :

Combien de participants au jeu nous donneront les 3 réponses exactes ?

(Pour participer, il faut bien entendu être adhérent au MCDF et à jour de sa cotisation 2021).

Résultats dans la Revue du méhariste N°109 en octobre 2021.

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