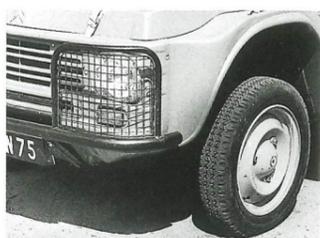


Une main courante est fixée de chaque côté des sièges arrière.

Le modèle 4 x 4 est souvent équipé de l'option roue de secours sur le capot.

Le bouchon d'essence latéral est un signe imparable pour reconnaître un modèle 4 x 4.

Des grands pare-chocs sont montés de série à l'avant.



Des grilles de protection de phares adaptables sur les pare-chocs avant étaient disponibles en accessoire.

### MODÈLE 4 X 4

Fabriquée à seulement mille deux cent treize exemplaires de 1979 à 1983, la Méhari 4 x 4 est un modèle rare et de plus en plus convoité. Toutefois, son entretien est quelque peu problématique du fait de la disparition de certaines pièces capitales telles que la pignonne de la boîte de vitesses ou la plate-forme très travaillée de ce modèle. Commercialisée en octobre 1979 au prix de quarante-cinq mille francs, elle s'échange encore de nos jours entre quarante et cinquante mille francs

selon son état. Du fait de sa rareté et de son entretien délicat, ce modèle est plutôt destiné aux amateurs de tout-terrain ou aux collectionneurs.

#### PARTICULARITÉS DU MODÈLE

La Méhari 4 x 4 a été commercialisée en quatre coloris (beige Hoggar, orange Kirghiz, jaune Atacama et vert Montana) et en deux versions, deux et quatre places. Plus lourde que le modèle 4 x 2

#### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET ÉQUIPEMENTS

Moteur	Bicylindre A06/635 de 602 cm <sup>3</sup> développant 29 ch DIN à 5750 tr/min avec un couple de 4 m/kg à 3500 tr/min.
Carburateur	Solex double corps 26/35 CSIC.
Transmission	Boîte de vitesses avec sept rapports (quatre normaux et trois avec réducteur) commandée par trois leviers (sélecteur vitesses, crabotage en 4 x 4 et réducteur).
Les rapports sans réducteur sont :	1 <sup>er</sup> : 6,06 - 2 <sup>e</sup> : 3,125 - 3 <sup>e</sup> : 1,92 - 4 <sup>e</sup> : 1,42 - AR : 6,06 et avec réducteur : 1 <sup>er</sup> : 15,75 - 2 <sup>e</sup> : 8,11 - 3 <sup>e</sup> : 4,99 - (la 4 <sup>e</sup> est condamnée) - AR : 15,75.
Pont arrière	Suspendu avec blocage du différentiel de la cabine.
Direction	À crémaillère avec un rapport de démultiplication de 1/17.
Freins	Quatre freins à disques avec témoin d'usure des plaquettes et double circuit avec répartiteur de freinage arrière en fonction de la charge.
Carrosserie	En ABS thermoformé.
Suspensions	À quatre roues indépendantes avec ressorts horizontaux et une garde au sol de 23,8 cm à vide et 21 cm à pleine charge.
Amortisseurs	Hydrauliques à l'avant et à l'arrière, travaillant longitudinalement.
Poids	À vide de 715 kg avec une charge utile de 400 kg.
Performances	Vitesse maximale de 100 km/h et consommation de 6,9 à 7,5 litres/100 km sur route et 8 à 9 litres/100 km en tout-terrain.
Prix	36 000 F TTC pour la version deux places et 45 000 F pour la version quatre places en octobre 1979.
Équipements de série	Pare-chocs tubulaire à l'avant et à l'arrière + boîte à gants basculante (au lieu d'être coulissante) + siège passager basculant + roues équipées de pneumatiques Michelin 135-380 XM+S
Options	Roue de secours sur le capot + attelage remorque + capote complète amovible avec portillons et poche Kangourou + jantes de 14 pouces équipées de pneus 155 x 14 XCM + S4 (disponible à partir de sept. 1981).
Accessoires	Grilles protège-phares se fixant sur les pare-chocs + arceau de sécurité.

Remarques : la Méhari 4 x 4 était vendue plus du double du prix de la version 4 x 2 de l'époque (45 000 F pour le 4 x 4 au lieu de 20 200 F pour le 4 x 2 en septembre 1979).

(715 kg au lieu de 555 kg), elle figure cependant parmi les 4 x 4 les plus légers de son époque. Elle est née d'une conception originale et d'une technologie élaborée. Le moteur est le même que celui qui équipe le modèle 4 x 2 de base (A 06/635). Avec ses 602 cm<sup>3</sup> et équipée d'un carburateur double corps, sa mécanique développe 29 ch DIN et permet d'obtenir un couple de 4 m/kg (DIN) à 3500 tr/min. Le moteur est accouplé à une boîte de vitesses spécifique équipée d'un réducteur offrant au total sept rapports différents et d'un crabotage de l'arbre vers les roues arrière. La plate-forme, elle aussi, a fait l'objet d'une étude particulière et n'a plus rien de comparable avec celle montée sur le modèle 4 x 2. La structure de cette plate-forme, à l'intérieur de laquelle est incorporé l'arbre de transmission, est renforcée à de nombreux endroits et les longerons arrière sont rehaussés afin d'accueillir le pont. Le réservoir, délogé par le pont arrière, est implanté à l'emplacement initialement réservé à la roue de secours et alimenté par un orifice aménagé dans le côté latéral droit. La roue de secours, quant à elle, est fixée de série derrière le siège conducteur, mais de nombreuses Méhari seront livrées avec l'option roue de secours sur le capot. La suspension renforcée reçoit des ressorts hélicoïdaux plus forts (type Ami Super) et quatre amortisseurs hydrauliques travaillent longitudinalement, à l'avant et à l'arrière. Dans l'habitacle, le tableau de bord est particulier et comprend, bien sûr, un compteur mais aussi un compte-tours, un voltmètre, une jauge à essence, une prise de courant pour baladeuse et de nombreux témoins lumineux. Un compteur d'heures de 4 x 4 est intégré sur la gauche de la planche de bord et deux leviers supplémentaires, commandant le réducteur et l'enclenchement du pont arrière, viennent rejoindre le traditionnel sélecteur de vitesses. Un autre levier, actionnant le blocage du différentiel, prend place entre les deux sièges avant. De l'extérieur, la première génération de Méhari 4 x 4 (millésimes 1980 et 1981) se repère à ses grands pare-chocs montés de série, à sa roue de secours placée derrière le conducteur (ou sur le capot en option) et à son bouchon d'essence latéral. À partir de juillet 1981, en plus de ces particularités, la carrosserie sera facilement identifiable à ses élargisseurs d'aile et à ses côtés latéraux amputés de leur partie inférieure afin d'augmenter la garde au sol.

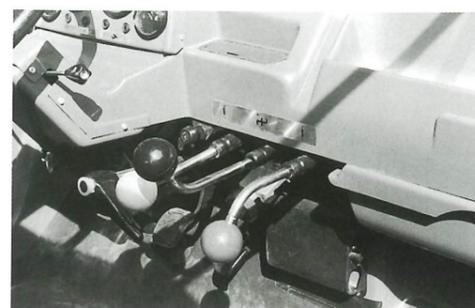
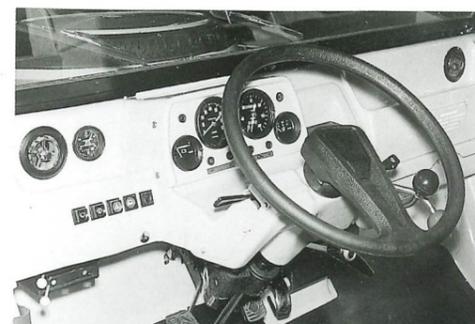
#### COMMENT L'IDENTIFIER ?

Le type et la série du modèle 4 x 4 sont AY et CE et les numéros dans la série du type commencent à partir de 00CE0001. Jusqu'en juillet 1980, la plaque constructeur est fixée sur le longeron avant droit de la plate-forme. Après cette date, sa forme changera et elle sera implantée dans l'habitacle côté passager en avant de l'ouverture de la porte. Toutefois, pour tous les millésimes, le numéro dans la série du type est frappé sur le longeron avant droit. Une autre plaque fixée sur le carter moteur, côté gauche, indique le type, A06/635, du moteur et son numéro de fabrication.

Un compteur horaire totalisant les heures de fonctionnement en 4 x 4 ainsi que de nombreux autres instruments complètent la planche de bord du 4 x 4.

La planche de bord reçoit deux leviers supplémentaires pour la réduction et le transfert.

Sous le capot, hormis les trois leviers de commande de la boîte de vitesses, la mécanique semble identique à celle du modèle 4 x 2.



Une excroissance à l'arrière de la boîte de vitesse abrite le réducteur et le mécanisme de crabotage du pont arrière.

Les étriers des freins à disques arrière sont directement fixés à la sortie du pont et l'ensemble est protégé par un arceau métallique. Contrairement au modèle 4 x 2, les feux arrière et les clignotants sont intégrés dans un bloc compact. La plaque de ce millésime 1980 est fixée juste au-dessus du numéro de série frappé sur le longeron droit de la plate-forme.

Après juillet 1980, la plaque constructeur change de forme et est fixée dans l'habitacle côté passager derrière la boîte à gants.

