



L'HISTOIRE DE LA MEHARI

La Citroën Méhari est une voiture de plein air à deux places (quatre places en option) produite par Citroën entre 1968 et 1987.

Sa carrosserie conçue par le comte Roland de La Poype est en plastique ABS (Acrylonitrile butadiène styrène).

Les concurrentes de la Méhari sont la Renault Rodéo et la Mini Moke.

Méhari signifie Dromadaire en arabe, c'est le dromadaire des Touaregs, plus grand que le dromadaire de bât.

Aujourd'hui, elle est encore assez présente sur tout le littoral français et en province à la campagne, et est encore fabriquée par des entreprises spécialisées, toutes les pièces y compris les châssis et tous les éléments de carrosserie étant disponibles en neuf.

Généralités :

La Méhari est une voiture pour les loisirs, le plein air et les balades en famille. En rabattant la banquette arrière (optionnelle), elle se transforme en une deux places pour un usage utilitaire. La "quatre places" coûtait environ 5 à 10 % de plus, comme les versions avec installation électrique 24 volts ou quatre roues motrices (4x4) proposées plus tard. La Méhari à deux places se plaçait en concurrente de certaines petites fourgonnettes.

La Citroën Méhari est basée sur le châssis plate-forme de la Dyane et est équipée du moteur Citroën de 602 cm³ de l'Ami 6. Les pièces composant la voiture, à part la carrosserie et la bâche, proviennent pour l'essentiel d'autres modèles de la marque : moteur boîte de vitesses train avant d'Ami 6, volant de 2 CV, roues, phares, essuie-glaces, freins à main de Dyane, feux arrière de fourgon Type H. La suspension est à ressorts latéraux sous caisse, bras et batteurs à inertie dans les premières années, puis avec amortisseurs latéraux.

La carrosserie, en ABS (Acrylonitrile Butadiène Styrène) embouti à chaud et teintée dans la masse, peut reprendre sa forme initiale après un léger choc. Elle est soutenue par deux cadres métalliques en treillis tubulaires boulonnés à la plate-forme, un pour la partie avant et un second pour la partie arrière.

Le lancement de la Méhari le 16 mai 1968 en grande pompe sur le golf de Deauville passa inaperçu en raison des événements de Mai 68. La première année de fabrication 1968, la voiture sera assemblée en petites séries par la Société d'études et d'applications du plastique (S.E.A.P.) à Bezons Val-d'Oise, les pièces mécaniques provenant des différentes usines du groupe, puis avec la montée en puissance des commandes, la Méhari sera en majorité construite en Belgique, mais aussi en Espagne et au Portugal.

Une vingtaine de mannequins de l'agence Catherine-Harlé défilent sur la pelouse du terrain de golf, à bord de huit des douze voitures de présérie. (quatre sont « en réserve »). Huit autres modèles de présérie seront encore assemblés dans les locaux de la S.E.A.B., portant le total des véhicules de présérie à vingt voitures.

Jacques Wolgensinger, directeur des relations publiques et de la communication de Citroën, organisera cette journée comme un grand show médiatique.

Ceci est d'autant plus surprenant que la voiture dépend du département véhicules utilitaires de la marque.

Chaque véhicule, peint dans une teinte couleur différente, présente une utilisation originale de la Méhari, les mannequins étant habillés en rapport avec le sujet.

Les teintes proposées ne seront pas toutes retenues pour le catalogue.

La jaune pour le golf. Après tout, on est sur le terrain de Deauville. Sacs et clubs à bord

La bleue, équipée d'un gyrophare, pour les services de sécurité. Les jeunes femmes sont « armées » et accompagnées de chiens.

La grise, décorée de fleurs, pour les babas cool et les loisirs. Robes à fleurs, bottes et guitare pour les filles.

La rouge, version pompiers, est équipée d'un gyrophare orange et d'extincteurs.

La beige, pour aller à la chasse est, elle, équipée d'une plaque de désensablement et d'une pelle sur le côté gauche.

La verte, chargée de foin, pour la ferme.

La turquoise, dont les occupantes fort courageuses sont en maillot de bain pour aller à la plage. Ballons et parasol sont de la partie.

La blanche, enfin, est quant à elle chargée de petites cages contenant chacune un lapin blanc, qui sera offert à chaque journaliste à la fin de la journée.

Plus de détail pour les collectionneurs :

1967 : Le Comte Roland Paulze d'Ivoy de la Poype, industriel français avide de challenges et de défis (c'est un ancien de l'escadrille Normandie – Niémen et du 602 ème (sic) squadron de la Royal Air Force) , propriétaire de la Société d'Exploitation et d'Application des Brevets (S.E.A.B.), fait la connaissance de Jean-Louis Barrault, designer, et de Jean Darpin.

Ces trois hommes sont à l'origine de la Méhari.

Dans un premier temps, la voiture étant destinée à être commercialisée en kit, elle devait s'adapter sur une base existante pourvue d'un châssis séparé.

Si la Renault 4 fut d'abord envisagée, celle-ci fut rapidement abandonnée, la présence du radiateur à l'avant ne permettant pas d'abaisser suffisamment le nez.

La 2 CV, véhicule léger également conçu sur la base d'un châssis, mais dépourvue de cet accessoire, fut donc assez logiquement désignée.

Sur la base du châssis d'une vieille 2 CV camionnette entièrement débarrassé de sa carrosserie tôle, mais équipé de sa mécanique d'origine, le comte de la Poype charge J-L. Barrault de dessiner une carrosserie en matériau plastique thermoformé, composée d'une dizaine d'éléments initialement boulonnés sur une armature métallique (cette option fut abandonnée au profit de rivets).

C'est Jean Darpin qui réalisera le montage de ce premier prototype, dont les éléments étaient d'abord réalisés en carton, avant d'en relever les cotes pour réaliser les moules en bois, destinés à la thermoformeuse.

Les premiers essais eurent lieu durant l'été 1967.

Les panneaux de carrosserie, réalisés en ABS (Acrylonitrile Butadiène Styrène) présentent, dans un premier temps, un profil lisse qui, manquant de rigidité, sera abandonné dès le second prototype au profit de panneaux nervurés, tels que nous les connaissons encore aujourd'hui.

A l'automne 1967, le premier prototype, encore équipé du moteur de 425 cm³ de 18 ch. de la camionnette, est montré aux techniciens de Citroën dans les locaux de la S.E.A.B., avant son envoi au Quai de Javel pour y être présenté à la Direction Générale de Citroën.

Roland de la Poype, qui avait imaginé commercialiser lui-même son véhicule sous le nom de « Donkey » fit tellement bonne impression que Citroën, en la personne de Pierre Bercot, alors président de la marque aux deux chevrons, décida d'intégrer cet « âne » dans sa gamme utilitaire.

Comme la conception du prototype n'émanait pas du Bureau d'Études, les plans furent établis d'après les pièces « grandeur nature », ce qui est une façon plutôt inhabituelle de travailler.

Le nom de « Méhari », qui signifie dromadaire, fut finalement choisi car il symbolise tout à la fois l'aspect utilitaire et ludique de la voiture, sa sobriété et son endurance.

1968 : Les premiers mois de l'année sont mis à profit pour assembler les douze premiers exemplaires de présérie, qui seront les seuls à être réalisés dans les ateliers de la S.E.A.B. Ils seront équipés du moteur de la Dyane 6 présentée au salon de 1967, et propulsée par le 602 cm³ développant 28 ch. Les huit exemplaires présentés à la presse font partie de ce lot.

Les événements qui occupent la France en ce mois de mai perturberont quelque peu le calendrier prévu. Les voitures de présérie acheminées vers Deauville le seront à la dernière minute, la peinture, différente pour chacune d'entre-elles, à peine sèche.

Ces véhicules de présérie se distinguent de la production définitive par quelques différences :
Les clignotants avant, rectangulaires, sont placés sous les optiques de phares.

Les clignotants arrière sont placés entre les petits ailerons latéraux.

Les feux arrière proviennent d'une 2 CV.

Les sièges avant, moulés en ABS, ont un dossier réglable commun.

Les roues sont garnies d'enjoliveurs.

Un pare-soleil pour le conducteur ainsi qu'un rétroviseur intérieur.

Une roue de secours placée verticalement à gauche, derrière le conducteur.

La plaque d'immatriculation arrière est placée sous le hayon.

L'appellation commerciale définitive sera « Dyane 6 Méhari » et lors de la commercialisation, au salon de Paris en automne 1968, la puissance du moteur sera portée à 33 ch., tant pour la Dyane que pour la Méhari.

Le véhicule est rattaché à la gamme Dyane, alors qu'il est construit sur base de camionnette AK, et non de Dyane.

Le 8 juillet 1968, la demande d'homologation est introduite auprès du service des Mines, le procès-verbal d'homologation étant, quant à lui, daté du 6 août 1968.

La production peut alors commencer. La société d'Exploitation Nouvelle d'Automobile et de Carrosserie (E.N.A.C.), située à Bezons en région parisienne, déjà chargée par Citroën de la fabrication des 2 CV camionnettes, est désignée pour la mise en production des 2500 premiers exemplaires.

Octobre 1968 : 55ème Salon de l'Auto, du 3 au 13 octobre, à la porte de Versailles, mais premier salon pour la Dyane 6 Méhari, qui a entre-temps hérité du moteur de 33 ch. de celle qui lui a donné son nom définitif.

La boîte de vitesses, elle, est différente : le couple conique de 8 x 33 de la Dyane est ramené à 8 x 31 sur la Méhari, et les rapports de boîte donnent des vitesses, pour 1000 tr/min., de 4,606 km/h en 1ère et en marche arrière, de 9,022 km/h en 2ème, de 14,493 km/h en 3ème, et de 19,613 km/h en 4ème. (rapports de la camionnette, pneus de 125 x 380, développement au sol de 1,80 m)

Pour des pneus de 135 x 380, avec un développement au sol de 1,842m, les vitesses, pour 1000 tr/min sont respectivement de 4,713 km/h en 1ère et en marche arrière, de 9,232 km/h en 2ème, de 14,831 km/h en 3ème, et de 20,071 km/h en 4ème.

Trois couleurs sont proposées : le rouge Hopi, le beige Kalahari et le vert Montana.

Une seule version de carrosserie : la 4 places, dont la banquette arrière possède un dossier amovible pouvant se rabattre, de manière à former un plancher de chargement rigoureusement plat d'une superficie de 1,6 m².

Cette surface sera largement exploitée par les propriétaires de Méhari, puisque la charge utile est de 400 Kg, pour un poids à vide de 525 Kg.

Par rapport au modèle de présérie, les enjoliveurs de roues et le pare-soleil ont disparu. Les feux arrière sont devenus ronds, et les clignotants avant rectangulaires ont émigré vers les ailes, à hauteur des phares.

Les sièges avant sont totalement indépendants et montés sur glissières.

Il n'y a plus de réglage du dossier.

Des élastiques sont placés de part et d'autre du capot, permettant de solidariser celui-ci avec les ailes.

Une capote intégrale fixée par boutons-pression est proposée, avec des portes amovibles équipées, comme les panneaux latéraux et la face arrière, de baies transparentes en vinyle.

Un pare-brise rabattable est proposé en option.

Avril 1969 : Une nouvelle capote est proposée avec des fixations par œillets, plus résistants que les boutons-pression.

Juillet 1969 : Premier grand frisson pour la Méhari.

200 jeunes belges participent au raid Liège – Dakar – Liège, organisé par le Royal Automobile Club junior de Liège.

100 d'entre eux feront le voyage aller, les cent autres assureront le retour à bord de 25 Méhari. Ils traverseront sept pays, escortés de quatre camions Berliet d'assistance sur les quelque 4000 km du périple.

1970 : Quelques modifications sont apportées à la voiture.

Les clignotants avant deviennent ronds et se positionnent sur la face avant légèrement modifiée pour l'occasion, de part et d'autre des optiques de phares. La plaque d'immatriculation avant remonte et se place dorénavant sur le pare-choc.

Des renforts sont placés de part et d'autre du pare-brise.

Les clignotants arrière deviennent ronds et se déplacent sur la face arrière, à côté des feux. Les petits ailerons des ailes seront cependant conservés.

L'immatriculation arrière remonte également et se place sur le hayon.

Une version strictement deux places est inscrite au catalogue afin de permettre aux acheteurs de bénéficier du régime fiscal propre aux utilitaires.

C'est dorénavant la banquette arrière qui devient optionnelle.

L'orange Kirghiz est proposé en complément des 3 teintes déjà inscrites au catalogue.

En option, l'embrayage centrifuge, le lave-glace et l'antivol sont proposés.

Le poids à vide passe à 555 kg.

1971 : L'année/modèle 1971 commence en septembre 1970, sans différence notable à l'extérieur.

Une barre de maintien est fixée à la gauche du siège passager, de petits aérateurs ronds apparaissent sur le tableau de bord et un répartiteur de chauffage est monté sous la planche de bord.

Au mois de décembre 1970, les batteurs à inertie du train arrière sont supprimés, la Méhari étant équipée d'amortisseurs hydrauliques dès le début de sa commercialisation.

En janvier 1971 apparaît le témoin de pression d'huile, à droite du compteur, en lieu et place de la grille de passage des vitesses. Celle-ci est dorénavant placée entre le compteur et la jauge de carburant.

Le moteur, quant à lui, se voit équipé d'une cartouche de filtre à huile, placée à droite.

A partir du mois d'avril, l'encadrement de pare-brise sera réalisé en aluminium. Ce dernier peut à présent être rabattu de série, en lieu et place du cadre en tôle, dont les charnières étaient en option.

C'est également en avril qu'apparaît au catalogue l'option « ENAC ».

Il s'agit d'un hard-top complet (toit, hayon, panneaux latéraux et demi- portes avant) en ABS, conçu par la S.E.A.B., teinté dans la masse de la même couleur que la carrosserie, et qui remplace le capotage traditionnel, rendant ainsi la voiture totalement hermétique (sic). Les hauts de portes restent en toile.

1972 : Seule option apparue sur ce millésime (septembre 1971), la capote arrière repliable sera très vite retirée du catalogue, suite à des problèmes d'homologation.

Le cardan de direction de l'ami 8 équipe maintenant la Méhari.

C'est en 1972 qu'apparaît le modèle « armée ». Les différents Corps en acquerront environ 8 % de la production totale.

-1973 : Les normes anti-pollution font leur apparition, et la Méhari n'échappe pas à la règle. Le carburateur Solex 34 PICS 6 dépollué remplace l'ancien modèle 40, et un nouveau filtre à air plus important fait son apparition, ce qui entraîne la modification du profil du capot avant, qui adopte dorénavant un bossage central.

La contenance du réservoir passe de 20 à 25 litres.

1974 : Année de production record, avec 13.910 unités produites entre janvier et décembre.

Pas de changement notable cependant.

1975 : Ce modèle se distingue par un aménagement différent de la planche de bord et du poste de conduite :

Nouveaux boutons poussoirs.

Signal de détresse (à la place de la commande des feux de stationnement).

- Voltmètre thermique.
- Volant de teinte marron.
- Nouvelle tirette de starter.

Carburateur Solex 34 PCIS 6, repère 164.

1976 : Une nouvelle couleur en chasse une autre dans le nuancier du Quai de Javel : Le rouge Hopi se retire et laisse la place au vert Tibesti.

Le train avant reçoit enfin des amortisseurs hydrauliques en lieu et place des antiques frotteurs, ce qui entraîne la disparition, immédiate cette fois, des batteurs à inertie.

Le carburateur Solex 34 PCIS 6, apparu en 1973 et modifié en 1975 (repère 164), évolue encore sur les moteurs à embrayage mécanique, qui se voient dotés du type 34 PCIS 6, repère 175.

C'est en juin que la Méhari sera équipée d'un nouvel antivol de direction, ainsi que de nouvelles serrures sur les demi portes avant.

En juillet le circuit de freinage est dédoublé. Il est désormais constitué de deux réservoirs de liquide hydraulique équipés de sondes et d'un voyant de contrôle du niveau minimum

C'est également au cours de cette année que les accords passés entre Michelin et Peugeot S.A. en 1974 sont finalisés. Citroën quitte le giron du manufacturier de Clermont-Ferrand pour entrer dans celui de la firme de Sochaux. Le groupe P.S.A est créé.

1977 : Dès l'arrivée de ce millésime, soit en septembre 1976, la plaque constructeur affiche, à gauche du type, l'année modèle de la voiture.

Le carburateur Solex 34 PICS, repère 193 et 194, du type « inviolable » est dorénavant monté en série. L'accès aux vis de réglage est interdit par de petits capuchons en plastique.

Au mois de mai 1977 la démultiplication de la direction est augmentée et adopte un rapport de 1/17 en lieu et place du rapport 1/14 précédent, ce qui a pour conséquence la réduction du diamètre du volant, qui passe de 43 cm à 39 cm comme sur la 2 CV.

Au mois de juillet, la Méhari, qui jusqu'alors était considérée comme véhicule utilitaire et avait à ce titre échappé aux ceintures de sécurité, se voit rattrapée par la réglementation et dotée de ceintures ventrales aux places avant.

Le système de freinage est également revu. C'est l'Ami 8 qui fournira les freins à disques qui seront désormais montés sur toutes les Méhari.

Ce changement imposera la mise en place d'un nouveau levier de frein à main, ainsi qu'une modification du châssis tubulaire permettant la fixation de la nouvelle platine derrière la boîte de vitesse.

Le liquide de frein synthétique de type Lockheed (rouge) est remplacé par le Liquide Hydraulique Minéral, le LHM (vert).

1978 : Le nuancier évolue encore avec l'arrivée du beige Hoggar en lieu et place du beige Kalahari. Pour ce millésime apparu au mois de septembre 1977 l'esthétique de la face avant est complètement revue.

Les clignotants, devenus rectangulaires, prennent place sous les phares, tandis qu'une grille de calandre démontable est découpée dans la face avant permettant un accès plus aisé (sic !) au boîtier d'allumage.

Le capot prend à nouveau de l'embonpoint afin de laisser de la place au nouveau filtre à air d'origine LN qui coiffe le carburateur double corps de même provenance, ce qui fait passer la puissance de 28 ch. à 33 ch. SAE. (26 à 29 ch. DIN)

Du coup, les chevrons du capot passent de la position horizontale à la position verticale.

L'adoption de ces éléments impose également la modification du pédalier, qui devient suspendu et adopte une commande d'accélérateur par câble.

1979 : Avec l'avènement de ce millésime, c'est au tour de l'intérieur de la Méhari de se voir moderniser. C'est encore la LN qui va fournir l'élément principal de ce changement : le compteur.

Réalisé entièrement en plastique, il est composé de deux cadrans ronds, abritant à droite le compteur de vitesse et le totalisateur kilométrique, et à gauche, différents témoins (de gauche à droite : charge batterie, feux de route, indicateur de direction, feux de croisement, pression d'huile) ainsi que, au-dessus, la jauge de carburant.

Un nouvel élément thermoformé vient habiller le haut de la colonne de direction, englobant les commandes de phares et de clignoteurs.

A gauche prennent place de nouveaux boutons-poussoirs carrés qui commandent les essuie-glaces, le lave-glace, les feux de détresse et le test du niveau de liquide de frein.

(Également appelé « nivocode »).

Au mois d'avril, de nouveaux phares Cibié sont montés, et les enjoliveurs qui les entourent s'arrondissent.

C'est au mois de mai 1979, soit exactement onze ans après la présentation des modèles de présérie sur le golf de Deauville, que Citroën propose (enfin diront certains !) la Méhari en version 4x4. Il s'agit, cette fois, d'une vraie traction intégrale, contrairement à la 2 CV Sahara qui était, elle, équipée de deux moteurs indépendants.

Elle ne sera toutefois commercialisée qu'au début de 1980.

Cependant, dès l'automne 1979, Thierry Sabine et son équipe effectuent les reconnaissances du rallye Paris – Dakar de 1980 à bord de 3 Méhari 4x4 accompagnées par un CX.

1980 : La première modification de ce millésime, dès le mois de juillet 1979, est l'apparition du réservoir en plastique en lieu et place de celui en tôle utilisé jusque là.

Nouvelle évolution du nuancier de la Méhari : désormais le jaune Atacama remplace l'éphémère vert Tibesti qui ne sera resté que quatre ans au catalogue.

En février, le réservoir de liquide de frein et que le maître-cylindre se voient équiper d'un filtre.

1981 : La plaque constructeur évolue à nouveau et sera désormais fixée par 4 rivets au lieu de deux. Le millésime, apparu en 1977 en haut à gauche de celle-ci, disparaît.

Le numéro de châssis, qui auparavant se situait sur la plate-forme et était invisible une fois la carrosserie montée, sera dorénavant frappé sur le longeron avant droit, et visible entre le cylindre et l'arbre de transmission.

Les clients ayant opté pour l'option « capote intégrale » voient celle-ci complétée par une astucieuse poche « kangourou » fixée sous le dais arrière qui leur permet de ranger les hauts de portes.

1982 : Au mois de juillet 1981 une nouvelle mouture de la plaque constructeur est adoptée. Non seulement l'aspect change, mais dorénavant elle sera fixée dans l'habitacle, sous le tableau de bord, à l'extrême droite côté passager.

Au mois de février, l'embrayage à linguets est remplacé par un nouveau modèle à diaphragme. Ceci entraîne l'allongement des cannelures de l'arbre primaire, qui passent de 27mm à 36 mm.

1983 : Le glas sonne pour la Méhari 4x4 ; au mois de juin 1983 elle sera retirée du catalogue, après une production totale de 1.213 exemplaires (seulement !) pour 143.740 en 4x2.

Elle laissera en héritage à sa sœur de production les panneaux latéraux dépourvus des petits ailerons arrière qui protégeaient les clignotants sur les modèles produits jusqu'en 1969 et conservés depuis malgré leur obsolescence.

Afin de liquider des stocks, Citroën équipe certains modèles 4x2 de panneaux latéraux de capotes de 4x4, reconnaissables à la découpe permettant l'accès au conduit de remplissage du réservoir de carburant spécifique de ces modèles.

Un nouveau monogramme apparaît sur la hayon et les ceintures sont désormais identiques à celles qui équipent la Dyane.

La série spéciale « Azur », limitée à 700 exemplaires destinés à la France, l'Italie et le Portugal, voit le jour au mois d'avril 1983.

Elle se caractérise par sa décoration spécifique : carrosserie blanche, portes bleues, filets bleus de part et d'autre du capot, sièges recouverts de tissus éponge rayé bleu et blanc et roues ajourées.

La capote est également spécifique : de couleur bleue, elle est articulée dans sa partie arrière et peut s'ouvrir au dessus des places avant de la même manière que celle des 2 CV club.

Le succès sera au rendez-vous et la série limitée intégrera le catalogue pour les millésimes 1986 et 1987.

1984 : Pas de changement visible pour ce millésime. Seul le pare-brise, réalisé jusque là en verre trempé sera désormais proposé en verre feuilleté.

1985 : Rien à signaler pour ce millésime. Le Quai de Javel préconise de porter dorénavant l'intervalle entre les vidanges de 7.500 km à 10.000 km tandis que celui qui sépare les entretiens passe de 15.000 km à 20.000 km (sic !).

L'expérience des amateurs de bicylindres démontrera que ces valeurs étaient quelque peu « optimistes ».

1986 : La Méhari Azur entre au catalogue. Elle est proposée en version 2 ou 4 places, équipée de son capotage spécifique complet, contrairement au modèle « de base » pour lequel les éléments latéraux et arrière restent une option. Son prix de 51.400 FF est très attractif comparé au 46.700 FF demandés pour une version de base, auxquels doivent être ajoutés 2.960 FF pour l'option « capote complète », ce qui porte la facture à 49.660 FF.

1987 : Ultime millésime pour la Méhari. Le modèle de base n'est plus proposé qu'en version 2 places, alors que la version Azur reste proposée dans les deux configurations.

381 exemplaires seront assemblés pour cet ultime millésime, toutes versions confondues.

L'usine portugaise de Mangualde, dernier site de production de la Méhari, arrêtera définitivement les chaînes au mois de juillet 1987, après 143.740 exemplaires en 4x2 et 1.213 en 4x4.

La Méhari 4x4

Le 23 mai 1979[, Citroën lance la « Méhari 4x4 ». La carrosserie se distingue par sa roue de secours posée sur le capot en option, ses pare-chocs supplémentaires à l'avant et à l'arrière, ses passages de roue élargis (pour 1982), ses gros pneus structurés en options (pour 1982) et ses feux arrière semblable à l'Acadiane. La version 4x4 dispose d'une boîte de vitesses avec réducteur (4 vitesses normales et 3 vitesses avec réducteur) lui permettant de franchir des pentes jusqu'à 60 %. À l'époque, la Méhari 4x4 est l'un des rares 4x4 à quatre roues indépendantes. Les freins arrière sont à disques.

La production de Méhari 4x4 est arrêtée fin juin 1983.

Avec seulement environ 1 213 véhicules produits, elle est aujourd'hui très recherchée et les pièces de la transmission sont quasiment introuvables.

La Méhari et l'armée française

Pour assurer la transition entre la Jeep Hotchkiss et la Peugeot P4, la Méhari à deux roues motrices a été commandée à partir de 1972 par l'armée française à 7 064 exemplaires dont 691 versions auto-école. Les modèles achetés par l'armée disposent d'un circuit électrique en 24 volts (12 volts pour la gendarmerie) pour l'alimentation de la radio. Les deux batteries de 12 V sont montées en série avec un coupe-circuit interposé. La deuxième batterie se situant à la place de la boîte à gants. De ce fait, la voiture dispose d'organes électriques spécifiques, en particulier la bobine, l'alternateur, le démarreur et l'ensemble des lampes. Seule la bobine n'est pas empruntée aux équipements destinés aux camions, ce qui en fait une pièce rare.

Films

Brian Keith a conduit une Méhari à Hawaii dans la série TV américaine L'exposition de Brian Keith (1972-1974).

La Méhari est également apparue dans Les Muppets, le film, ainsi que dans le film Banzai avec Coluche.

C'est aussi la voiture des gendarmes de Saint-Tropez (derniers films de la série). Dans Le Gendarme et les Extra-terrestres, Louis de Funès démonte sa Méhari en panne (du fait d'une soucoupe volante) et sort du capot... un moteur 4 cylindres en ligne refroidi par eau.

La Vie aquatique (2004).

Dans Les Chevaliers du ciel de Gérard Pirès sorti en 2005, le capitaine Antoine « Walk'n » Marchelli (Benoît Magimel) conduit sous la pluie une Méhari beige intégralement décapotée.

Clips

Laurent Voulzy conduit une méhari dans son clip vidéo "Derrière les mots".

Émission de télé-réalité

Pimp My Ride, l'émission de télé-réalité qui consiste à reprendre de vieilles voitures délabrées et à les remettre en état est arrivée en France en 2009 et des jeunes ont proposé une Méhari[.

Anecdote

Pendant l'automne-hiver 1973/1974, soixante-trois Citroën Méhari furent incendiées dans Paris par un pyromane ; la dernière, ayant brûlé dans la nuit du 8 au 9 février 1974, a entraîné un mort par intoxication.

Marque	Citroën
Années de production	1968-1987
Production	144 953 exemplaires
Classe	Populaire
Usine(s) d'assemblage	Forest (Belgique)

Moteur et transmission

Moteur(s)	essence : bicylindre à plat 602 cm ³ refroidi par air
Transmission	Traction avant, boîte à 4 vitesses

Poids et performances	Poids à vide	525 - 715 kg
-----------------------	--------------	--------------

Châssis – Carrosserie	Carrosserie(s)	Pick-up avec pare-brise rabattable
-----------------------	----------------	------------------------------------

Dimensions

Longueur	3500 mm
Largeur	1530 mm
Hauteur	1540 mm

Nuancier :

La carrosserie étant fabriquée par la S.E.A.P. — qui était un sous-traitant de Citroën à l'époque et qui a aussi effectué le montage de la voiture la première année —, il fut pendant longtemps difficile de se procurer des pièces de la carrosserie. La couleur étant intégrée au matériau et le véhicule ayant une vocation utilitaire, l'enuancier est assez limité. Seul le vert Montana est resté au catalogue pendant les 18 ans de production. Excepté le bleu, les noms officiels des couleurs font tous référence à des régions désertiques.

Les restaurations imposaient jusqu'à il y a peu de temps une peinture sur les éléments apprêtés et fournis dans la couleur blanche. Depuis peu des revendeurs de pièces détachées spécialisés dans les 2CV et Méhari refabriquent avec les moules d'époque tous les éléments de carrosserie teintés dans la masse, dans les coloris d'époque ou même transparents.

couleur	1968 - 1969	1969 - 1975	1976 - 1977	1978 - 1979	1980 - 1982	1983 - 1987
Rouge Hopi						
Vert Tibesti						
Vert Montana						
Orange Kirghiz						
Beige Kalahari						
Beige Hoggar						
Jaune Atacama						
Blanc et bleu (Azur)						

Code Couleurs



Référence couleurs

AC 808 beige kalahari
AC 201 rouge hopi
AC 405 vert montana
AC 315 orange kirghize
AC 400 vert tibesti
AC 125 beige hoggar
AC 508 orange
AC 054 vert armee
AC 602 gris inter
AC 356 bleu azur
AC 811 blanc (version Azur)
AC 1147 jaune Atacama (version Plage)

Année

1969-1975
1969-1976
1969-1976
1970-1976
1976
1978-1987
1979
1981
1982
1984
1983-1987
1983

Ce sont les 8 méharis présentées le 16 mai 1968 sur le Green de Deauville

12 furent expédiées la veille dont 4 en réserve.

Les couleurs représentaient un style de loisirs :

Le jaune pour aller au golf

Le beige pour aller à la chasse

Une turquoise pour aller se baigner

Une verte pour aller ramasser le foin dans les campagnes

Une rouge pour le service incendie

Une bleue en voiture de sécurité

Une grise en voiture de babas cool

Une blanche pour transporter des paniers d'œuf, la voiture du fermier



Notons au passage, mais je suis sûr que vous l'avez remarqué que les coloris présentés à Deauville ne sont pas tout à fait ceux qui seront disponibles quelques mois plus tard pour la clientèle.

Le bleu, le turquoise et le gris n'ont d'ailleurs jamais été proposés

Modèle Europe 1968 à 1969 construite à 13461 exemplaires :

1ere série commercialisée.

Signes particuliers :

- Les clignotants avants sont rectangulaires et fixés verticalement sur les ailes.
- Les clignotants arrière sont placés entre les deux ailerons de protection d'ailes.
- Le pare brise est inséré dans un cadre en tôle.
- Il n'y a pas de nervure de renfort à la base du pare brise.
- La plaque minéralogique est fixée sous le hayon et éclairée par deux lanternes latérales.
- La plaque constructeur porte les lettres AKB et est accompagnée d'une plaque de transformation Enac.
- Le numéro de série commence à partir de 9 169 300.

Modèle Europe 1970 à 1977 construite à 87774 exemplaires :

2eme série commercialisée.

Signes particuliers :

- Les clignotants avants sont ronds et fixés à l'intérieur du phare.
- Les feux et clignotants arrière sont ronds et placés côte à côte sur la jupe arrière de chaque côté du hayon.
- Le pare brise est en aluminium à coins carrés et rabattable de série à partir d'avril 1971.
- Il y a des nervure de renfort à la base du pare brise.
- Le capot est plus épais et maintenu par des élastiques obliques à partir de septembre 1972.
- La capote est fermée avec les panneaux arrière par des sangles à partir d'avril 1971.
- La plaque minéralogique est fixée sur le hayon et éclairée par une lanterne intégrée au centre du pare choc.
- La plaque constructeur porte les lettres AYCA et est fixée par deux vis sur le longeron droit de la plate forme.
- Les numéros de série vont de 00 CA 0001 à 08 CA 9645.

Modèle Europe 1978 à 1987 construite à 41805 exemplaires :

3eme série commercialisée.

Signes particuliers :

- Les clignotants avants sont rectangulaires et implantés sous le phare.
- La face avant est équipée d'une calandre démontable.
- Il n'y a plus d'aileron sur les ailes arrière à partir de juillet 1982.
- Le capot est renforcé par une nervure centrale. Le sigle Citroën est face à la route.
- Les pare choc n'ont plus de nervures horizontales contrairement aux précédents modèles.
- La plaque constructeur porte les lettres AYCA et est fixée par deux vis sur le longeron droit de la plate forme.
- Les numéros de série vont de 09 CA 0001 à 15 CA 3381.

Modèle Azur 1983 à 1987 construite à 700 exemplaires :

Signes particuliers :

- La carrosserie est identique au précédent modèle.
- La bâche est bleue ainsi que les éléments suivants : Portes, montants latéraux, calandre, enjoliveurs de phares.
- La capote peut se replier rapidement à l'avant.
- Les sièges sont recouverts d'une housse rayée blanc et bleu.
- Deux bandes bleues sont appliquées de chaque côté du capot.
- Les jantes sont blanches et ajourées.
- L'inscription Azur est apposée à la base du pare brise côté conducteur et termine les deux bandes collée sur le capot.
- La plaque constructeur porte les lettres AYCA et est fixée dans l'habitacle côté passager.
- Les numéros de série vont de VF7AYCA0012CA7001 à VF7AYCA0015CA7381.

Modèle 4x4 construite à 1213 exemplaires :

Signes particuliers :

- Une main courante est fixée de chaque côté des sièges arrières.
- Le bouchon d'essence est latéral.
- La roue de secours est souvent placée (en option) sur la capote.
- Deux grands pare chocs sont montés à l'avant.
- Des grilles (en option) protègent les phares.
- La plaque constructeur porte les lettres AYCE et est fixée derrière la boîte à gants.
- Les numéros de série commencent à partir de 00CE0001

Résumé :

1968, Lors du salon de Paris, la Méhari est révélée au grand public, et la construction peut démarrer. Une seule version est disponible: la 4 places. On peut y remarquer l'indépendance des sièges avant ainsi que l'absence d'enjoliveurs et de pare-soleil. Ce salon engendra 500 commandes.

1970, C'est l'année des trois nouvelles moulures à la base du pare-brise. On note également le changement de forme des clignotants (de la forme rectangulaire à la forme ronde), l'apparition d'un rétroviseur rond, d'un lave glace et d'un antivol. Le nouveau modèle deux places apparaît.

1971, Nouveau pare-brise à coins carrés ainsi que la pose d'une cartouche de filtre à huile sur le carter.

1972 La Méhari Type Armée apparaît, elle se caractérise par ses deux batteries et son poids est de 585kg.

1973, Apparition d'un nouveau carburateur dépollué Solex.

1975, Une nouvelle planche de bord apparaît.

1977, La démultiplication augmentée de la Méhari entraîne un nouveau volant au diamètre réduit. On constate également un double circuit de freinage.

1978, Apparition des ceintures de sécurité, de freins à disque à l'avant, de nouvelles calandres, et d'un nouveau filtre à air.

1979, Apparition de la version 4X4 ainsi que d'un tout nouveau tableau de bord.

1982, Nouvelle carrosserie pour la 4X4 qui ne durera qu'un an puisque la production des 4X4 s'arrêtera à la fin de cette année.

1983, La série limitée Azur prend naissance et passe en production sur les chaînes.

1987, FIN de la production.

La production totale est de 144953 Méhari. On estime le nombre restant de véhicules à 70000