

Citroën Méhari

Sous les pavés, la plage

François Allain
Jean-Marie Defrance



3
Introduction

4
Avant-propos

8
La genèse

32
Sa première robe

56
Sa seconde robe

74
Les ersatz

84
**Le Méhari Club
de France**

86
Les miniatures

90
**Caractéristiques
techniques**

La genèse

Un Méhari, des Méhara...

Petit détail linguistique en passant: on ne dit pas, théoriquement, une Méhari, mais un Méhari, car le mot « méhari » est masculin, son pluriel étant « méhara »... Il s'agit d'une race de dromadaires domestiques dressés pour les courses des Touaregs. C'est la marque, en l'occurrence Citroën, et l'appartenance à un modèle, la Dyane, qui « féminisent » le nom dans le langage courant. C.Q.F.D. D'ailleurs, en 1799, Napoléon Bonaparte connaissait déjà les vertus de cette race de dromadaires, puisqu'il avait fondé pendant la campagne d'Égypte la première unité française de méharistes...

UN PEU D'HISTOIRE

Après les débuts de Citroën en 1919 et le lancement de la médiatique Traction Avant en 1934, la marque au double chevron d'André Citroën (surnommé « le Henry Ford français ») est passée sous le contrôle de Michelin en 1935 et le restera jusqu'à sa reprise par Peugeot en 1976. C'est donc durant cette période que seront conçus des véhicules aussi fantastiques que la 2 CV ou la DS. Présidé de 1958 à 1971 par Pierre Bercot, Citroën, qui avait conclu des accords avec Panhard et Levassor en 1955, absorbe le plus ancien constructeur français en 1965 et, dès 1967, les anciennes infrastructures Panhard se mettent à produire des Citroën – des Méhari seront même construites dans l'ex-usine Panhard d'Ivry-sur-Seine, à quelques centaines de mètres de leur lieu de création, chez SEAB, à Villejuif. En mai 1967, Citroën s'associe avec NSU pour la production de moteurs rotatifs et devient, en mars 1968, actionnaire majoritaire de Maserati (afin de construire la future SM).

En matière de véhicule tout-terrain, Citroën, auréolé du prestige de la Croisière noire (d'octobre 1924 à juin 1925) puis de la Croisière jaune (d'avril 1931 à février 1932), avait une réputation de pionnier parmi les constructeurs français. Mais, à part la 2 CV 4x4 produite de façon confidentielle à partir de 1958, aucun véhicule léger, tout-terrain à proprement parler, n'existait. Peugeot avait fait une tentative pour construire une Jeep sur base de 203, qui était restée sans suite. Hotchkiss, lui, en avait produit une qui, étant donné que Citroën n'avait rien d'équivalent à proposer, a équipé en petite quantité l'armée française.



La Méhari au milieu des méhara, cette race de dromadaires qui a donné son nom à la petite Citroën, dérivée de la Dyane 6. (Photothèque Citroën)

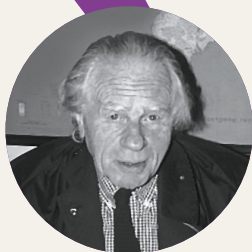
TOUT commença en 1967

Trois hommes sont à l'origine de la voiture : un industriel, Roland de la Poype ; un designer, Jean-Louis Barrault ; un ingénieur, Jean Darpin. Le premier la créa, le second la dessina, et le troisième la réalisa.

Le comte Roland Paulze d'Ivoy de la Poype fait partie de ces hommes pour lesquels le besoin de créer est vital. Ex-baroudeur de l'escadrille Normandie-Niemen, il quitte l'armée en 1952 pour se consacrer à ses projets industriels. Il fonde alors la société SEAB (Société d'exploitation et d'application des brevets), spécialisée dans la matière plastique, et devient un des pionniers en France dans le secteur de l'emballage. Inventeur des premiers emballages jetables, il lance sur le marché les célèbres berlingots de shampooing Dop. C'est un véritable succès, et fort de celui-ci il continue d'innover sans relâche.

Le Méhari... de 1927 !

La première Méhari est sortie en 1927. À cette date, en effet, une voiture française se nommait déjà Méhari. C'était une automobile réalisée dans les Ardennes, à Nouzonville, par un certain M. Reynaud. Le Méhari était son nom exact: n'oublions pas en effet que « méhari » est un nom commun masculin... Il s'agissait d'un cyclecar pourvu de deux moteurs monocylindres totalisant 688 cm³. La transmission s'effectuait par de longues courroies en caoutchouc. Une déclinaison « sportive » de l'engin avec des freins sur les roues avant atteignait 96 km/h. Troublante ressemblance avec la cylindrée et la vitesse maximale de l'autre Méhari, celle qui nous intéresse plus particulièrement ici (602 cm³, 100 km/h)...



Roland de la Poype

Président-directeur général de la société SEAB ;
il fit réaliser la Méhari. (F. Allain)

**En prenant
contact
avec Citroën,
nous voulions
seulement
obtenir
des mécaniques
et des plates-
formes afin
de pouvoir
assurer
la production
nous-mêmes.**

« Le concept de la Méhari est inspiré de celui de la Mini Moke. Cependant, nous voulions réaliser un véhicule d'utilisation quotidienne plus facile, offrant aussi les qualités d'un utilitaire digne de ce nom avec environ 400 kg de charge utile. Le prototype fut réalisé en déshabillant une plate-forme de 2 CV et en conservant sa mécanique d'origine. Jean-Louis Barrault dessina une carrosserie en plastique comprenant plusieurs éléments conçus de manière à pouvoir être montés et démontés rapidement. On confectionna pour l'occasion un châssis tubulaire que l'on fixa sur la plate-forme, et les éléments thermoplastiques furent assemblés par-dessus.

La bonne réalisation du projet fut assurée par Jean Darpin, qui était alors directeur technique de la SEAB. Un premier prototype fut construit avec des côtés lisses, mais la rigidité de la carrosserie en souffrait. Pour pallier ce défaut, il nous fallut réaliser un deuxième prototype doté de flancs nervurés. À cette époque, il faut vous dire que nous ne recevions aucune subvention de Citroën et que les premiers modèles furent réalisés de façon artisanale avec les seuls moyens du bord, sans outillages sophistiqués.

En prenant contact avec Citroën, nous voulions seulement obtenir des mécaniques et des plates-formes afin de pouvoir assurer la production nous-mêmes. Or, à cette époque, Citroën ne disposait d'aucun véhicule équivalent ; la demande était forte, et il n'y avait pas de concurrence, la Mini Moke mise à part. C'est pourquoi Pierre Bercot, qui présidait alors aux destinées de Citroën, décida de prendre en charge la fabrication de la Méhari. La société SEAB s'est vu toutefois confier la fabrication des douze Méhari de présérie, dont huit furent d'ailleurs utilisées pour la présentation à la presse. Je me souviens que les carrosseries avaient été peintes dans nos ateliers et que la peinture n'était pas encore tout à fait sèche lorsqu'il fallut les transporter à Deauville la veille du jour J...

Plus tard, la fabrication fut assurée dans les ateliers de la société ENAC, à Bezons, avant d'être transférée dans l'usine Citroën de Levallois lorsque les cadences de production devinrent plus importantes, mais la fourniture des éléments de carrosserie en ABS resta toujours du domaine de la société SEAB. Quelques années plus tard, en 1973, nous avons conçu et réalisé deux prototypes de Méhari amphibie. La carrosserie était la même, des soufflets assuraient l'étanchéité, et un moteur de bateau était placé à l'arrière. Malheureusement, Citroën s'est refusé à homologuer cette version, car les performances de franchissement des rives étaient insuffisantes pour... l'armée française ! »



La thermoformeuse géante de la SEAB. (R. de la Poype)



Le premier prototype de la Méhari est doté de flancs plats. Ces panneaux latéraux seront rapidement remplacés par des modèles nervurés afin de pallier un manque de rigidité de la carrosserie. (R. de la Poype)



Après de sévères tests d'aptitudes « tout-chemin » au Centre d'essais Citroën, un second prototype est élaboré. Châssis renforcé, carrosserie nervurée, passages de roue agrandis sont quelques-unes des nombreuses améliorations apportées à cette seconde version. (R. de la Poype)



Le même prototype vu de l'arrière. Sur le côté, on distingue la carrosserie déposée de la camionnette 2CV qui servit de base. (R. de la Poype)

AVENTURE

LE RAID PARIS-KABOUL-PARIS

1^{ER} AOÛT – 29 AOÛT 1970

Jacques Wolgensinger lance le premier d'une série prestigieuse de raids qui illustreront les années 1970. À cette époque, les voyages de « dépaysement » étaient déjà très à la mode, et plusieurs agences de voyages offraient un vaste choix en la matière. L'agence Citer proposait, par exemple, un circuit d'une dizaine de jours dans le désert algérien en Méhari ! Mais pour une somme beaucoup plus substantielle que ce qui était demandé pour le raid Citroën... Ce dernier était ouvert aux jeunes de 18 à 30 ans roulant en 2 CV, en Dyane ou en Méhari. Envisagé dans un premier temps pour deux cents participants, il y aura plus de mille trois cents demandes ! Au total presque cinq cents équipages prendront le départ le 1^{er} août 1970 de Paris (ou plus exactement de Rungis, dans le Val-de-Marne). Sponsorisé par Total (fournisseur de Citroën), qui offrait l'essence et l'huile, le raid sera placé sous le patronage du secrétariat d'État à

la Jeunesse et aux Sports (le ministère du même nom n'existait pas encore.). Les 16 500 km du raid permirent donc de tenir en haleine des centaines de jeunes qui y participaient, ainsi que les milliers de personnes qui le suivirent par médias interposés. Les Méhari y tenaient une bonne place, et chaque participant devait revenir avec un reportage sur le périple : des diapositives des pays d'Orient traversés et un rapport écrit (cinq pages au maximum) ou enregistré (cinq minutes au maximum).

Sur quatre cent quatre-vingt-quatorze équipages qui prirent le départ, trois cent vingt finirent l'épreuve, dont un peu plus de deux cents sans pénalité. Les vainqueurs du raid, Patrick Loustanau et Jean-Philippe Drucar, remportèrent une Dyane 6 neuve offerte par le constructeur.



16 SEPTEMBRE

Deux cents jeunes Belges, de 18 à 25 ans, membres du Royal Automobile Club Junior de Belgique, ont réussi, durant leurs vacances, le raid Liège-Dakar-Liège, soit 15 000 km au total, à bord de vingt-cinq Mehari. Partie le 6 juillet de Liège, une première équipe de garçons et filles atteignait Dakar le 2 août. Là, une deuxième équipe succédait à la première et rejoignait Liège, le 3 septembre.

Au total, 7 pays traversés, 4 000 km de désert, 4 villes visitées et partout un accueil chaleureux pour cette sympathique caravane.



L'Automobile Nov. 69.

Vu dans *L'Automobile Magazine* de novembre 1969. Il s'agit bel et bien du premier grand périple en Mehari. (Photothèque Citroën)

Avec le raid Paris-Kaboul-Paris de nombreux jeunes se sentent pousser des ailes et se lancent dans l'aventure... (Photothèque Citroën)



Le nouveau coloris disponible à partir de 1970 : l'orange Kirghiz. De nombreuses Mehari de cette couleur équiperont les services des travaux publics de la direction départementale de l'Équipement. (Photothèque Citroën)

Version « Raoul Follereau »

La fondation Raoul-Follereau enverra dès 1970 des Mehari pour les comités d'assistance aux lépreux dans les pays en voie de développement.



(Photothèque Citroën)