

La Citroën Méhari.

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 **Roland de La Poype** est en **plastique ABS**.

Ses concurrentes principales sont la **Renault Rodéo** (1970-1986), la **Mini Moke** (1964-1993) et la **Mega Club** (1992-1998).

En 2020, la voiture demeure assez présente en France et fabriquée par des entreprises spécialisées, toutes les pièces (châssis et éléments de carrosserie) étant disponibles en neuf.

La Méhari avant la Méhari.

La **Citroën 2 CV**, qui sert de base mécanique à la Méhari avait été conçue dans les **années 1940** pour les agriculteurs circulant sur de mauvais chemins et a fait preuve dès l'origine de certaines capacités en tout-terrain : le cahier des charges prévoyait de pouvoir traverser un champ labouré avec un panier d'œufs posé sur la banquette, sans les casser, un petit exploit rendu possible par des suspensions spéciales à grand débattement. Seule la puissance était un peu limitée pour le franchissement d'obstacles.

Une **2 CV Sahara** à quatre roues motrices avait été étudiée et commercialisée à la demande des ingénieurs de CFP **Total**. L'adaptation était pour le moins inhabituelle (mais très efficace) : une 2 CV bimoteur (le second moteur prenant place dans le coffre arrière).

Un premier prototype de « jeep » 2 CV, utilisant des panneaux nervurés (comme le **Citroën Type H** et l'avion **Junkers 52**), avait été réalisé à la fin des **années 1950** à **Abidjan** par un restaurateur français, Maurice Delignon.

Cela avait donné l'idée à deux industriels français (messieurs Letoquin et Lechanteur) expatriés en **Côte d'Ivoire** de fabriquer dès 1963 une « jeep » légère sur base de 2 CV Citroën dotée une carrosserie rustique facilement réalisable avec une simple plieuse à tôle. Baptisée « Baby-Brousse »², cette proto Méhari sera fabriquée à plus de 30 000 exemplaires par les forges et ateliers de l'Ebrié à **Abidjan**. Son aspect extérieur évoque déjà nettement la Méhari. Des milliers d'autres Baby-Brousse seront fabriquées au **Viêt Nam**, en **Iran**, au **Chili** (baptisée « **Yagan** » du nom des indigènes de la Terre de Feu) et en **Grèce**.

Citroën reprendra l'idée à son compte en lançant une version améliorée (cabine tôlée) de la Baby-Brousse : la **FAF** (facile à financer, facile à fabriquer), destinée aux pays en voie de développement ou **émergents**. Le succès sera toutefois moindre que celui de la Baby-Brousse originale.

Voiture utilitaire avant tout, parfois surnommée « l'Adéquate » par les expatriés français d'Afrique, la Baby-Brousse se prêtait aussi à l'usage récréatif comme voiture de plage, un marché de niche défriché par les [buggies](#) venus des États-Unis.

C'est ce qui inspira au marquis [Roland de la Poype](#), ancien as de l'[escadrille Normandie-Niemen](#) et industriel spécialisé dans les matières plastiques, l'idée de réaliser une voiture récréative avec une carrosserie en thermoformable teinté dans la masse, l'[ABS](#).

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. Le modèle quatre-places coûtait environ 5 à 10 % de plus, comme les versions avec installation électrique 24 volts ou quatre roues motrices (4 × 4) proposées plus tard. La Méhari à deux places se plaçait en concurrence de certaines petites fourgonnettes.

Le « méhari » est un [dromadaire](#) (*mahari* en [arabe](#)), c'est le dromadaire des [Touaregs](#), des Chaâmbas et des « [méharistes](#) » de l'[armée française](#). Il est plus grand que le dromadaire de [bât](#).

La Citroën Méhari est basée sur le châssis plate-forme de la [Dyane](#) et est équipée du moteur Citroën de 602 cm³ type AK2, variante qui équipait à sa sortie la Dyane 6 et la 2cv fourgonnette AKB 2. Les pièces composant la voiture, à part la carrosserie et la bâche, proviennent pour l'essentiel d'autres modèles de la marque : volant de [2 CV](#), roues, phares, essuie-glace, frein à main de Dyane, feux arrière de fourgon [Type H](#). La suspension est à ressorts longitudinaux sous caisse, amortisseurs à friction et batteurs à inertie les premières années, puis avec amortisseurs télescopiques.

La carrosserie en ABS ([acrylonitrile butadiène styrène](#), aussi appelé Cicolac ou Kralastic), emboutie à chaud et teintée dans la masse, peut reprendre sa forme initiale après un léger choc et les rayures restent discrètes. 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 11 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 petite série (62ex) par la Société d'études et d'applications des brevets (SEAB) à Villejuif puis 2500ex par la société d'exploitation nouvelle d'automobile et de carrosserie (ENAC) à [Bezons \(Val-d'Oise\)](#) qui assemblait déjà des 2cv fourgonnettes. Les pièces mécaniques provenant des différentes usines du groupe ; puis avec l'augmentation des commandes, à Levallois (1659ex), l'usine d'Ivry ex-Panhard (1763ex) et Rennes la Janais (7846ex). La Méhari sera cependant principalement construite en Belgique à Forest (91788ex), mais aussi en Espagne à Vigo (12480ex) et à Mangualde au Portugal (17500ex). Enfin

9355 seront assemblées exportées en pièces détachées d'après le livre la méhari de mon père, portant le total à 144953.

La Méhari a souvent été vue avec un [hardtop](#) en plastique conçu et commercialisé par la société ENAC. Celle-ci proposait aussi une option capote repliable et un [pick-up](#).

Histoire



Une Citroën Méhari Azur.

La première série [1968-1969](#) ne sera fabriquée qu'une seule année. En effet, pour les modèles [1970](#), la carrosserie est légèrement modifiée. Les clignoteurs arrière latéraux type [2 CV](#) sont supprimés et remplacés par des feux [Type H](#) reportés sur la face arrière.

Pour [1979](#), un combiné à deux cadrans issu de la [Citroën LN](#) prend place sur la planche de bord et la puissance du moteur passe de 26 ch DIN à 29 ch DIN grâce à un carburateur double-corps. En 1979, apparaît la Méhari 4 × 4 qui, à l'origine, est produite pour l'armée, laquelle va d'ailleurs en acquérir une centaine d'exemplaires au départ.

Pour [1986](#), la gamme incorpore la Méhari Azur à la carrosserie blanche et bleue.

La production de Méhari est arrêtée en [1987](#).

Méhari 4 × 4



Citroën Méhari 4 × 4 avec son capot spécial.



Citroën Méhari 4 × 4 : commandes de transmission.

Le 23 mai 1979³, Citroën lance la « Méhari 4x4 ». La carrosserie se distingue par sa roue de secours posée sur le capot en option, ses pare-chocs supplémentaires tubulaires à l'avant et à l'arrière, ses passages de roue élargis (pour 1982), ses gros pneus tout-terrain en option (pour 1982) et ses feux arrière d'[Acadiane](#). La version 4 × 4 dispose d'une [boîte de vitesses](#) avec réducteur (quatre vitesses normales et trois vitesses avec réducteur) lui permettant de franchir des pentes jusqu'à 60 %. À l'époque, la Méhari 4 × 4 est l'un des rares 4 × 4 à quatre roues indépendantes. Les freins arrière sont à disques.

La production de Méhari 4 × 4 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-école⁴. Les modèles achetés par l'armée disposent d'un circuit électrique en 24 V (12 V 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 [démarrateur](#) et l'ensemble des [lampes](#). Seule la bobine n'est pas empruntée aux équipements destinés aux [camions](#), ce qui en fait une pièce rare.

Nuancier.

La carrosserie étant fabriquée par la SEAP — 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, le [nuancier](#) est assez limité. Seul le vert Montana est resté au catalogue pendant les dix-huit ans de production. Excepté le bleu, les noms officiels des couleurs font tous référence à des régions désertiques.

Les restaurations ont imposé longtemps une mise en peinture sur les éléments apprêtés et fournis dans la couleur blanche. Puis, des revendeurs de pièces détachées spécialisés dans les 2 CV et Méhari ont refabriqué 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) | | | | | | |



-
- Rouge Hopi



- Vert Tibesti.



- Vert Montana.



- Jaune Atacama.



- Blanc et bleu ([Azur](#)).La Méhari en Allemagne.

La Méhari n'était pas [homologuée](#) en [Allemagne](#) en raison de sa carrosserie plastique inflammable, mais la société Fiberfab lance en août 1975 un pick-up avec pare-brise rabattable nommé « Sherpa » sur la base de la Citroën Dyane. La Sherpa sera produite jusqu'en [1982](#).

La Méhari aux États-Unis.



Une Méhari du marché américain.

En 1970, la Méhari a été vendue aux [États-Unis](#). La face avant était modifiée pour recevoir des projecteurs de grandes dimensions selon la réglementation américaine. Aux États-Unis, la voiture est classée en tant que camionnette. Les normes de sécurité camions de la [National Highway Traffic Safety Administration](#) (NHTSA) étant beaucoup plus clémentes que celles des voitures particulières aux États-Unis, la Méhari américaine n'avait pas de ceintures de sécurité.

Seulement 214 Méhari y ont été vendues en 1970.

Spécificités américaines.

- Face avant modifiée comprenant des gros phares de 7 [pouces](#). Présence de feux de position latéraux.
- Fermeture arrière basculante ([ridelle](#)) comprenant un espace pour la plaque d'immatriculation qui est éclairée de chaque côté.
- Pare-chocs arrière droit.
- Moteur d'essuie-glace à deux vitesses.
- Feux de recul.

Production.

| Année | Version | Quantité |
|--------------|---------|----------------|
| 1968 | 4 x 2 | 837 |
| 1969 | 4 x 2 | 12 624 |
| 1970 | 4 x 2 | 11 246 |
| 1971 | 4 x 2 | 10 175 |
| 1972 | 4 x 2 | 11 742 |
| 1973 | 4 x 2 | 12 567 |
| 1974 | 4 x 2 | 13 910 |
| 1975 | 4 x 2 | 8 920 |
| 1976 | 4 x 2 | 9 569 |
| 1977 | 4 x 2 | 9 645 |
| 1978 | 4 x 2 | 8 467 |
| 1979 | 4 x 2 | 8 814 |
| | 4 x 4 | 181 |
| 1980 | 4 x 2 | 7 548 |
| | 4 x 4 | 703 |
| 1981 | 4 x 2 | 4 736 |
| | 4 x 4 | 97 |
| 1982 | 4 x 2 | 3 905 |
| | 4 x 4 | 232 |
| 1983 | 4 x 2 | 3 349 |
| | 4 x 4 | 0 |
| 1984 | 4 x 2 | 2 654 |
| 1985 | 4 x 2 | 1 882 |
| 1986 | 4 x 2 | 669 |
| 1987 | 4 x 2 | 381 |
| Total | | 144 953 |

Sites de production.

La Citroën Méhari a été produite dans huit usines différentes :

- ateliers S.E.A.B. à Villejuif, France : 62 exemplaires ;
- établissements E.N.A.C. Bezons, France : 2 500 exemplaires ;
- usine Citroën Levallois, France : **Modèle:Nombre1659** ;
- usine Panhard - Citroën Ivry, France : 1 763 exemplaires ;
- usine Citroën Rennes, France : 7 846 exemplaires ;
- usine Citroën Forest, Belgique. 91 788 exemplaires ;
- usine Citroën Vigo, Espagne : 12 480 exemplaires ;
- usine Citroën Mangualde, Portugal : 17 500 exemplaires ;
- véhicules CKD assemblés à l'étranger : 9 355 exemplaires.

Soit un total de huit sites officiels et 144 953 exemplaires fabriqués⁵.

L'usine belge de Forest a produit le plus de Méhari : 91 788 exemplaires, 63 % du total.

La Méhari sous d'autres latitudes.



Namco Pony (1983) [Grèce](#)



Méhari [Argentina](#)



Citroën Yagan [Chile](#)

Il s'agit essentiellement de véhicules utilitaires rustiques conçus pour les pays émergents avec une carrosserie en tôle pliée et non de véhicules récréatifs type voiture de plage. La plupart ont été créés avant la véritable Méhari (voir ci-dessus : la Méhari avant la Méhari).

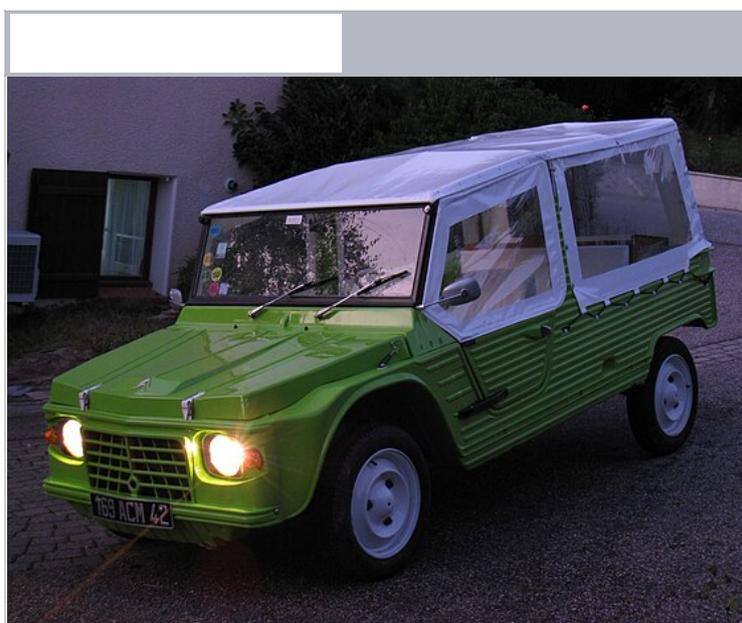
Plusieurs versions à carrosserie métallique de la Méhari ont existé notamment en [Afrique](#), en [Amérique du Sud](#) et en [Asie](#). La carrosserie en tôle remplaçait celle en ABS du modèle européen. La « Baby-Brousse » (1970 à 1979) était fabriquée en [Côte d'Ivoire](#), en [Iran](#) et au [Chili](#) (Yagan de 1973 à 1974)⁶, la « FAF » (pour « facile à fabriquer ») au [Sénégal](#), (le Guelhem à partir de mai 1980), en [Guinée-Bissau](#) (N'Haye de juillet 1979 à 1984⁶), en [République centrafricaine](#) (à partir de février 1979), la « Dalat » (1970 à 1975⁶) au [Viêt Nam du Sud](#)⁷ et la « Namco Pony » (1978 à 1985) en [Grèce](#). Leur aspect extérieur diffère sensiblement.

Iran.

La [SAIPA](#), société qui appartient à 75 % à l'[État impérial d'Iran](#) et qui produit la Jyane ([Dyane iranienne](#)) de 1968 à 1997, propose à partir de 1970 et jusqu'à la [révolution iranienne](#) en 1979 la « Baby-Brousse »⁶. La carrosserie à l'aspect rudimentaire est un assemblage de tôles pliées.

Argentine et Uruguay.

La Méhari vendue en [Argentine](#) possède une carrosserie en polyester et non en ABS. La voiture était fabriquée en [Uruguay](#) de 1971 à 1979⁶. Après le retrait de Citroën d'Argentine, la production de la Méhari, qui est devenue la « Méhari Ranger » avec des passages de roue élargis et des gros pneus, a continué encore quelque temps. Nordex en Uruguay a produit 14 000 unités⁸.



| | |
|----------------------|---|
| Marque |  Citroën |
| Années de production | 1968 - 1987 |
| Production | 144 953 exemplaire(s) |

| | |
|------------------------------|---|
| Classe | Populaire |
| Usine(s) d'assemblage |   Villejuif   Bezons   Paris (Avenue d'Ivry)   Levallois-Perret   Rennes-La Janais  Vigo  Mangualde  Forest |
| Énergie | essence |
| Moteur(s) | Citroën bicylindre à plat refroidi par air |
| Position du moteur | Longitudinale avant |
| Cylindrée | 602 cm ³ |
| Puissance maximale | à 5 750 tr/min : 29 ch DIN (21,6 kW) |
| Transmission | Traction |
| Boîte de vitesses | Manuelle à 4 rapports |
| Masse à vide | 570 kg / 4 × 4 : 715 kg |
| Vitesse maximale | 105 km/h |
| Accélération | 0 à 100 km/h en 37 s |
| Carrosserie(s) | Pick-up avec pare-brise rabattable |
| Longueur | 3 520 mm |
| Largeur | 1 530 mm |
| Hauteur | 1 640 mm |
| Empattement | 2 370 mm |

