

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1900

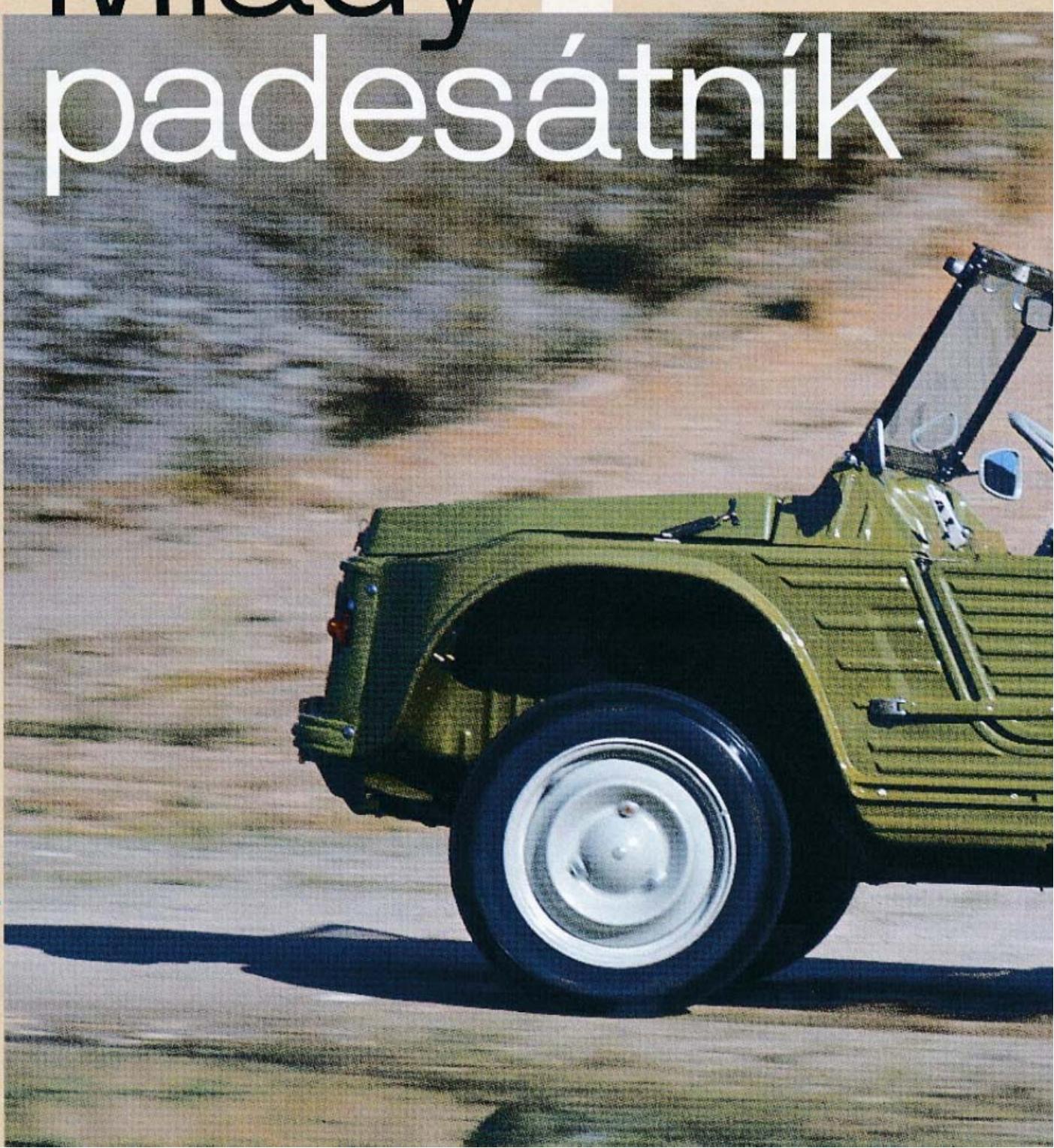
1890

1968–1987

Citroën Méhari, rozverný automobil s otevřenou karoserií z plastů a vzduchem chlazeným dvouválcem pohánějícím přední kola, sice letos slaví padesátiny, duchem je to ale stále mladík.

Projekt i první prototyp tohoto nekonvenčné řešeního vozu vznikl mimo mateřskou automobilku, u firmy SEAB, specialisty na zpracování plastů a dodavatele dílů pro malé vozy Citroën. Základem se stala podvozková plošina vozu Dyane 6 s motorem 602 cm³, na kterou designér Jean-Louis Barrault navrhl jednoduchou a přitom libivou karoserii z probarveného plastu ABS (zkratka pro akrylonitrilbutadienstyren). Od podzimu 1967 už vývoj probíhal v režii automobilky Citroën, jejíž šéf Pierre Bercot dal zelenou urychlené přípravě sériové výroby. Prvních dvanáct vozů smontovali v továrně SEAB ve Villejuif na jižním předměstí Paříže na jaře 1968, během léta pak dalších pět desítek.

Mladý padesátník





V OTEVŘENÉ PODOBĚ POSKYTOVAL
MÉHARI MIMOŘÁDNOU DÁVKU
RADOSTI Z JÍZDY

CITROËN MÉHARI ROČNÍKU 1982 –
S NÍM MŮŽETE MÍT PRÁZNINY
PO CELÝ ROK





JEDEN Z PRVNÍCH VOZŮ DYANE 6 MÉHARI PŘI PREZENTACI V PÚLI KVĚTNÁ 1968



MÉHARI V ROLI
DOPROVOZNÉHO VOZU
JÍZDY PAŘÍŽ-MADRAS-PAŘÍŽ
V ROCE 1969

► Mezitím byl nový Citroën zpočátku označován jako Dyane 6 Méhari v polovině května představen novinářům na golfovém hřišti v přímořském letovisku Deauville.

Sociální bouře a stávky, které v té době cloumaly Francii, zkomplikovaly start nového vozu. Veřejnost se s ním blíže seznámila až v říjnu na pařížském autosalonu, kde už byl prezentován s kosmetickými úpravami karoserie jako model 1969. Do konce roku 1968 vzniklo jen osm stovek exemplářů, jejichž montáž probíhala v továrně ENAC v Bezons, na severozápadním předměstí Paříže.

Jméno Méhari si osobitě střížený vůz vypůjčil od rychlonohých saharských velbloudů křížujících severoafrickými pouštěmi a proslulých vytrvalostí a nenáročnosti na potravu. Karoserie z probarveného houževnatého plastu ABS se skládala ze sedmi hlavních dílů, jež byly pružné a odolné vůči drobným karambolům. Tuhota karoserie zajišťoval prostorový rám z ocelových profilů.

Čelní okno se dalo sklopit kupředu na kapotu, nedělené zadní sedadlo bylo možné sklopit do prohlubně v podlaze, takže za předními sedadly vznikla rovná ložná plocha dlouhá 1,33 m. Obdélníková dvířka v zadní stěně karoserie se sklápela dolů, náhradní kolo bylo připevněno ve svislé poloze zevnitř podél pravého boku karoserie, za sedadlem spolujezdce.

Vzduchem chlazený plochý dvouválec s protilehlými válci dával z objemu 602 cm³ výkon 26 k (19 kW) a poháněl přední kola

prostřednictvím čtyřstupňové převodovky převzaté z dodávky typu AK. Zalomená řadicí páka vyčnívající zpod palubní desky byla samozřejmostí stejně jako nezávislé zavěšení všech čtyř kol na klikových ramenech s pružicemi jednotkami společnými pro levá a pravá kola umístěnými vodorovně uprostřed mezi nápravami.

Vůz s rozvorem náprav 2,37 m byl dlouhý 3,52 m, široký 1,53 m a s nataženou pláténou střechou vysoký 1,63 m. Vykazoval pohotovostní hmotnost 525 kg a užitečnou 400 kg, dosahoval největší rychlosti těsně nad 100 km/h a spotřeboval 5 až 7 litrů benzínu na 100 km.

V roce 1969 už vzniklo přes 12,5 tisíc vozů Méhari, zpočátku ještě v Bezons, poté se jejich finální montáž stěhovala do závodu Citroën v Levallois a do někdejší továrny Panhard v Ivry. Nakrátko se vozy Méhari montovaly i v bretaňském závodě Citroën v Rennes-la-Janais, od roku 1971 pak tři čtvrtiny produkce pocházely z belgického závodu Brusel-Forest a čtvrtina z továrny ve španělském Vigu.

Od roku 1972 se vyráběly vozy Méhari v úpravě pro francouzskou armádu a četnictvo, se čtyřiadvacetivoltovou elektroinstalací pro napájení radiostanice. Ozbrojené složky postupně nakoupily přes deset tisíc těchto hbitých automobilů, tisíce dalších sloužily

MÉHARI ROČNIKU 1971 – TENTOKRÁT PLNÍ FUNKCI
NENAROČNÉHO TAHOUNA ČLUNU





VEDLE ŘADICÍ PÁKY
PŘEVODOVKY BYLY PÁKY
POHONU 4X4 A ZAPÍNÁNÍ
REDUKCE



V SEZONĚ 1979 DEBUTOVAL MÉHARI 4X4
S VOLITELNÝM POHONEM ČTYŘ KOL

u celníků, hasičů a v mnoha dalších oborech. Stále jich však bylo dost i pro soukromé zájemce, od lovců a rybářů až po milovníky jachtingu, vodních sportů a toulek přírodou. Rekordní počet vozů Méhari – přesně 13 910 – byl vyroben v roce 1974.

V létě 1977 prošel Méhari modernizací, dostal přední kotoučové brzdy umístěné u výstupů hnacích hřidel z rozvodovky, lehčí řízení s volantem menšího průměru a nově tvarované čelo karoserie. To se dalo snadno oděrouvat, což usnadňovalo přístup k motoru.

Od léta 1978 se montovala nová palubní deska s dvojicí kruhových přístrojů a uzamykatelnou skříňkou před spolujezdcem. Výkon dvouválce 602 cm³ osazeného dvojitým karburátorem vzrostl na 29 k (21 kW), což kompenzovalo mírný nárůst hmotnosti vozu.

Počátkem května 1979 byl představen Citroën Méhari 4x4 s pohonem všech čtyř nezávisle zavěšených kol, zesílenou podlahovou plošinou i závěsy kol, kotoučovými brzdami vpředu i vzadu (také zadní byly u výstupů hnacích hřidel z rozvodovky) a světlou výškou podvozku zvětšenou na 240 mm resp. 200 mm u plně zatiženého vozu.

Pod kapotou, do níž bylo zasazeno náhradní kolo, měl Méhari 4x4 stejný dvouválec, jako model s předním pohonem. Ke čtyřstupňové převodovce však dostal ještě redukci s převodem 2,6 a uzávěrku diferenciálu zadní rozvodovky.

I PLNĚ OBSAŽENÝ CITROËN MÉHARI 4X4
DOKÁZAL ZDOLÁVAT STOUPÁNÍ 60 %



Zpod palubní desky vyčnívaly tři páky: levou s bílou kulovou hlavicí řidič volil mezi pohonem předních a všech čtyř kol, prostřední s černou rukojetí ovládal převodovku, pravou s červenou hlavicí zapínal redukci. Tu bylo možné využít jen při zapnutém pohonu 4x4 a pouze v kombinaci s 1. až 3. rychlostním stupněm.

Méhari 4x4 vážil 735 kg, dosahoval největší rychlosti 100 km/h a spotřeboval 6,5 až 9 litrů benzínu na 100 km. I plně obsazený vůz s hmotností 1145 kg dokázal zdolat stoupání 60 %.

Technicky zajímavá, ale poměrně drahá „čtyřkolka“ neměla očekávaný obchodní úspěch, v letech 1979 až 1982 se jich vyrobilo jen 1213 kusů.

Počátkem osmdesátých let začal prodej vozů Méhari citelně klesat, v roce 1981 byla výroba přesunuta do Portugalska, do závodu Mangualde. Poslední tisícovka těchto automobilů vznikla v letech 1986 a 1987, výroba byla ukončena v červenci 1987. Podle oficiální statistiky bylo v letech 1968 až 1987 vyrobeno celkem 144 953 vozů Méhari, včetně již zmíněných 1213 „čtyřkolek“. ◀

MÉHARI MODELOVÉHO ROKU 1986
S KOMPLETNÍ VÝBAVOU PROTI NEPOHODĚ

ČTYŘMÍSTNÝ MÉHARI S LEHKOU STŘECHOU,
KTERÁ PLNILA I FUNKCI SLUNEČNÍKU

