

Beach boy

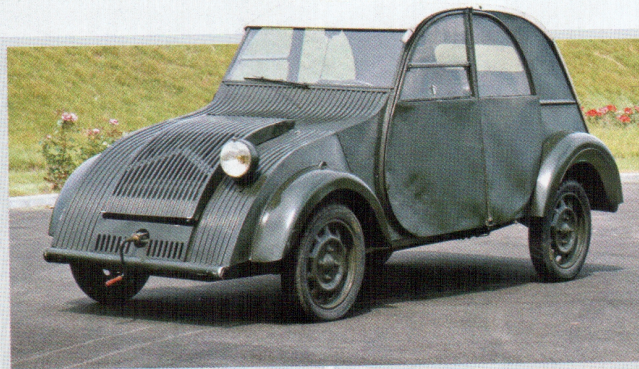
A CITROËN MEHARI UGYANOLYAN KLASSZIKUS MODELLE VÁLT, MINT MONDJUK A MINI, A FIAT 500-AS VAGY ÉPPEN A BOGÁRHÁTÚ VOLKSWAGEN. NEVE TALÁN KEVÉSBÉ CSENG ISMERŐSEN, DE BIZTOSRA VESSZÜK, HOGY EGYEDI FORMAVILÁGA ÖSSZETÉVESZTHETETLEN KOCSIJÁVÁ TETTE AZ ÚJKORI AUTÓGYÁRTÁSNAK.

Szöveg: Barna András Képek: Internet, 4x4 Magazin



Az egykoron a francia filmgyártás elengedhetetlen kellékének története kis túlzással egészen magának a Citroën márkának a gyökereihez nyúlik vissza, jóllehet a Mehari csak 1968-ban ölt testet.

A Citroën a 20. század elején csőd közeli állapotba kerül, ezért addigi legnagyobb hitelezője, a Michelin vezetése alá került az autógyár. Elnöke Pierre Michelin lett. A gumiabroncsgyártó cég első embere azonnal átvilágította a vállalatot, aminek végeredményeként kiderült, hogy az I. világháború utáni termelés rossz irányba haladt és leginkább ez sodorta a szakadék szélére a vállalatot. A tiszta lapot egy alapos piackutatással nyitották meg. Ebből világosan kiderült, hogy az akkori Franciaország népességének jelen-



A TPV A GYÖKEREK GYÖKERE. ERRE ÉPÍTKEZETT A 2CV ÉS MAJDANI MUTÁCIÓJA, A MEHARI IS

tős része vidéken él, akik nem engedhetnek meg maguknak autót, főleg nem drága autót. A felmérés eredményeit felhasználva ezért egy rendkívül olcsó áru, strapabíró, és gazdaságos autó tervezése kezdődött el.

Elődök

Pierre-Julies Boulanger vezetésével indult meg az új autó tervezése. A TPV (Toute Petite voiture – „Very Small Car”) 1939-ben mu-

tatkozik be a Párizsi Autószaalonon. Noha megkapja a homologizációt, a II. világháború közbeszól, és a fejlesztés ütemezése jócskán lelassul. A viszontagságos időszak számtalan újbóli áttervezéssel járt együtt, végül is a TPV nem kerül szériagyártásba, legalábbis ezen a néven nem. Az új autó a TPV gyökereiből kinövő 2CV kettő lett, mely az 1948-as Párizsi Autószaalonon mutatkozott be, a kocsit – valljuk be, nem teljesen alaptalanul – számtalan kritika és gúny tárgyat képezte. Ennek ellenére a hihetetlen sikeresztori lett az alacsonyjövedelmű francia lakosság körében. Volt időszak, hogy három évet is kellett várni egy új példányra. Számtalan változata készült el, mely mutációk

EZ A MEHARI EGY KÉTKERES VÁLTOZATA. HIHETETLEN PURITÁN SZERKEZET



Azt nem tudjuk, hogy itthon mekkora tábora lehet a Mehari-rajongóknak, de egy van, az biztos. A jelenlegi tulajdonosa 2001-ben vásárolta az 1974-es évjáratú autót, ami Délnyugat-Franciaországból származik, pontosabban Landes tartományból, ezen a környéken eléggé népszerű. Felépítményét tekintve sokkal inkább használják napos vidéken, mintsem hideg, esős térségben. A Meharit vezetni egyedi élmény. A legmeglepőbb tulajdonsága a rugózása. Ezt az érzést, aki vezetett már 2CV-t, az nagyjából sejtí miről van szó. Nagyon könnyű és rövid, de mégis úgy érezzük benne magunkat, mint ha egy amerikai autóban ülénk. Jól siklik a macskakövön, és a fekvőrendőrn sem repülünk ki az ülésből. Enyhe terepre vagy tengerparti homokba tévedve sem kell kétségbe esni, a könnyű felépítménynek köszönhetően a kocsit szépen teljesít. Mivel elég magas és sima az alja, így nehéz vele felakadni, a lankásabb buckákat is szépen tolerálja a felfüggesztés. A kis motor meglepő módon dinamikus mozgatja a fröccsöntött kasznit. A váltókart meg kell szokni (ex trabantosok előnyben), de utána szépen kapcsolja a 4 sebességet.