



EGY DARABBÓL ÁLLÓ TEKNŐ KIKÉPZÉSŰ KASZTNI



A CSOMAGTÉR MÉRETE IS JELZI, EZ EGY ÉLMÉNYAUTÓ, NEM IGAVONÓ



KORÁNAK ÚJSZERŰ MEGOLDÁSA A HÁTSÓ FÜGGETLEN KERÉKFELÜGGESZTÉS, A 4X4-ES VÁLTOZATNÁL IS EZT ALKALMAZTÁK



KÉTHENGERES BOXERMOTOR: 29 LÓERŐ, 40 NM



MINIMÁL ALVÁZON A KAROSSZÉRIA



HIHETETLEN EGYSZERŰSÉG JELLEMZI A KOCSIT, AZ EMBER AZT GONDOLNÁ, HOGY EGY HÉTVÉGE ALATT IS ÖSSZE LEHETNE EGY ILYET „KALAPÁLNI”

közül a legnépszerűbb a dobozos felépítmény volt, amit később más autógyárak is igen szívesen alkalmaztak.

1960-ban készül el a Szahara változata, amiből alig 700-at adnak el. A terepjáró mivoltát a motorháztetőbe süllyesztett pótkerék teszi jellegzetessé. A leginkább a rendőrség használta járműnek prózaian egyszerűen oldották meg az off road hajtását. Két motor dolgozott benne, egy elöl és egy hátul, két kuplungja volt, és a vezető tetszés szerint tudta egyik vagy másik motort üzemeltetni.

Mehari

A Mehari gyártása 1968-ban kezdődött el. A superkönnyű, mindössze 570 (4x4 változat: 715 kg) kilós off road jármű szinte teljes egészében műanyagból készült, és minden a 2CV-ből és annak

mutációjából építkezett. 600 köbcentis, kéthengeres boxer motorja volt, ami 29 lóerőt és 40 Nm teljesített. Eredendően csak front-hajtásos változatban készítették. Számos hadseregben hadrendbe állították, mert könnyű súlya miatt

rendkívül jó menetképességei voltak. 1980-ban készült el az összkerekes változata. Csak úgy, mint a 2CV Sahara változatánál, a pótkerékét itt is a gépháztetőn helyezték el, továbbá kiszélesített kerékjáratot is kapott, hogy na-

gyobb abroncsokat is fel tudjanak rá tenni. A 4x4 Mehari érdekessége, hogy akkor nem megszokott műszaki megoldásként hátul is független volt a kerékfelfüggesztése. Eltérően a fronthajtásos változattól a 4x4-es verzióban hátul is tárcsafékek dolgoztak.



EGYSZERŰSÉGE ELLENÉRE RENDKÍVÜL JÓ MENETTULAJDONSÁGOKKAL BÍR