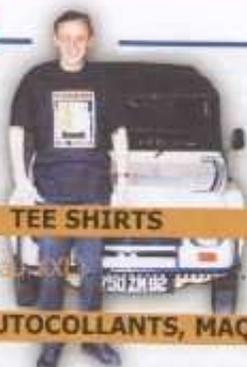


J-129



TÉE SHIRTS

Nouveau tee-shirt blanc (du M au XL) 15,00 €

LIVRES, NOTICES, AUTOCOLLANTS, MAQUETTE ET MEK

- Icône, **La Méhari** (François Allain) 38,00 €
- Revue Technique, **La Méhari** 25,00 €
- Le Guide de la Méhari** (J.-M. Defrance) 33,50 €
- Je répare ma Méhari** (Citropolis) 30,00 €
- Mémo pratique** plastifié orange (68 à 78) 4,50 €
- Mémo pratique** plastifié jaune (79 à 87) 4,50 €
- Notice additionnelle 4x4** 12,00 €
- Notice additionnelle Azur** 12,00 €
- Anciens numéros **Revue du Méhariste** à partir du N° 30
(sauf 33 et 39 épuisés) : 3,00 €
- Autocollant MCDF** (nouveau noir et orange) 1,00 €
- Mek**, 1 litre, 20,00 € (pas d'envoi)
- Maquette** carton 3,00 €
- Badge Méhari Club de France** 2,00 €
- Étiquette** autocollante de tableau de bord SEAB 7,00 €
- Gilet de sécurité**
jaune fluo siglé MCDF 10,00 €

Appeler la boutique pour connaître les disponibilités avant envoi du règlement, merci.

LA BOUTIQUE DU MCDF

Thierry Censier • 12, rue de Paris, 95350 Piscop • 01.39.90.41.06

MÉHARI CLUB



DE FRANCE

Méhari Club de France

Président : Thierry Censier, 12, rue de Paris, 95350 Piscop
 Secrétaire, responsable adhésions :
 Christian Barry, 7, villa du Cep, 91590 La Ferté-Alais
 Administrateur site Internet : Pascal Voraldi
 Permanence téléphonique : Denis, au 06.28.32.27.81
 Directeur de la publication : Thierry Censier
 Imprimeur : Thyssen Impressions, Marcoussis
www.mehariclubdefrance.com



La revue des MÉHARISTES

57

BULLETIN TRIMESTRIEL DU MÉHARI CLUB DE FRANCE • JANVIER • FÉVRIER • MARS 2008 • ISSN : 1953-0005



4x4 KATAR

GRINGO ET GRINGA



MÉHARI DES CIMES



PROTOJ



LE MYSTÈRE DES KATAR

C'est sans doute en raison de sa diffusion confidentielle que nous n'en voyons pas plus de ces Katar, de vrais 4x4 basés, comme la Méhari, sur un châssis de Deuche et mus par un moteur de Visa et une transmission éprouvée Voisin, une symbiose qui aurait pu mieux fonctionner si la mort de la Deuche donneuse n'avait pas été programmée trois ans après le lancement de ce tout-terrain.

TEXTE ET PHOTOS : ROGER BRAND



Voici une Katar sous son meilleur angle. Outre la version cabriolet, il existait également un hard-top partiel et hard-top complet.

Ci-contre, le prototype Lynx en tôle bâti sur une plate-forme d'Ami Super.



La saga des Katar remonte aux années quatre-vingt, en Aveyron où Jean-Luc Pontailié eut l'idée d'un véhicule tout-terrain basé sur une plate-forme Citroën avec une transmission élaborée par Marc Voisin. Les firme impliquées pour ce objet furent Voisin tout

terrain et Automobiles Katar nommée ainsi en raison de la proximité du pays Cathare.

Cette association matérialisa la rencontre de deux allumés de la voiture marginale et de la Deuche, Marc Voisin et Jean-Luc Pontailié, ce dernier est

toujours opérationnel et est installé dans le Var où il projette un nouveau véhicule tandis que Marc Voisin est retiré des voitures et à la retraite à Livet en Isère.

Ce dernier aura tout de même construit 600 transmis-

sions pour améliorer la motricité de ses fameuses Deuches mais aussi pour celle des Katar, Teilhol Tangara, Fred Car ou encore Van-Clee 4x4.

Le premier véhicule né de cette association fut baptisé Lynx et était un assemblage de tôles pliées vissées sur une plate-forme d'Ami Super 1015 cm³.

De 1987 à 1989, la société



Superbe planche de bord dotée d'une instrumentation complète. On remarque le tunnel qui coffre directement l'arbre de transmission et qui compte beaucoup dans la rigidité d'ensemble de la coque.

leurs performances, moteur plus puissant et transmission intégrale. Selon Jean-Luc Pontailié, la société aurait eu des propositions pour la



Modèle bâché, la gamme comprenait une autre version avec une bâche à l'avant et aussi un hard-top complet.

SIFTT reprit le principe de la Lynx, abandonna la tôle pour les matériaux composites et une ossature tubulaire pour produire 200 Katar basés sur la plate-forme Citroën et une quarantaine d'autres véhicules dont certains basés sur le

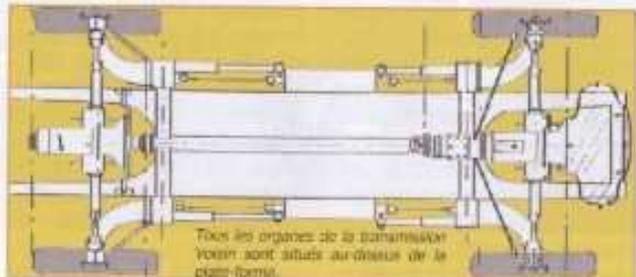
châssis de l'Aro roumaine avec mécanique Renault.

Les Katar classiques sont de meilleure facture que la Méhari par exemple, de par leur solidité améliorée par l'usage du polyester et d'un contre-moulage intégral, leur finition et

construction sous licence en Belgique. De sérieuses démarches furent engagées et aboutirent à un contrat conforme aux exigences internationales et la SIFTT livra un moule complet de la carrosserie et deux véhicules, une Katar avec hard-top grand volume et une autre en version cabriolet.

C'était une arnaque, et le contenu du semi-remorque ne fut jamais retrouvé mais certains pensent que les moules ont bien été utilisés et qu'il existe de faux Katar.

Un proto de la Katar fut engagé au rallye Paris-Dakar en 1987.



Tous les organes de la transmission Voisin sont situés au-dessus de la plate-forme.