



Foto: Alfonso Pérez Dorado

**LA FÓRMULA PERFECTA**

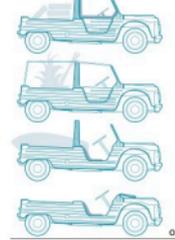
Contaba con una carrocería de plástico ABS montada sobre un chasis tubular de acero al que le habían añadido el propulsor y suspensiones del Citroën 2CV, todo un ejemplo de solidez y eficacia

**MULTIUSOS**

Su carrocería de plástico y una suspensión predictiva que se adaptaba a cualquier tipo de terreno le confitieron un carácter único



3,62 cm  
Modularidad sorprendente  
Las diferentes opciones de carrocería le convirtieron en un «doctus» incontrariable



O.A.

# UNA NAVAJA SUIZA A LA FRANCESA

*Este práctico vehículo con carrocería de plástico apareció en 1968 inspirado en el mini moke inglés y en el buggy californiano surgidos a principios de esa década. En poco tiempo se convirtió para muchos, en una herramienta útil y para otros, en una diversión campestre sin fin. En definitiva había nacido una especie de navaja suiza capaz de moverse por todo tipo de terrenos además de contar con una modularidad que sorprende todavía hoy en día.*

Por Óscar Ayerra

que se transformase en un desmontable, un pick-up o un todo camino de cuatro plazas, este vehículo popularizó un concepto que se adelantó a su tiempo y que hoy en día podría atravesar terrenos que a los gustaría a muchos Crossover.

Citroën presentó este singular automóvil en el mismo mes en que surgía la mayor revuelta estudiantil y obrera en Francia de toda su historia, y que puso en jaque al gobierno francés desmontando en unas elecciones anticipadas. Entre ininidad de protestas y huelgas generales, un coque campo de golf al norte de París sirvió como escenario para la presentación a la prensa de ocho autos denominados Dyane o Mehari. Al igual que el mayú francés, se convertiría en una revolución, pero en este caso sobre ruedas. Aquel 10 de mayo, resultó ser la culminación de un diseño sorprendente en el que Citroën nada había tenido que ver.

**LA IDEA DE UN NOBLE FRANCÉS**

A pesar de llevar el nombre de Citroën, la marca francesa ni tan siquiera lo había planeado. Todo había surgido de la genialidad de uno de sus proveedores de piezas de plástico, Roland de la Poype. Noble, héroe de guerra y propietario de una empresa de plásticos denominada SAER. Creada en 1947, utilizaba el plástico termoforado-ABS como material innovador

para la construcción de objetos de todo tipo. Un visionario al que los éxitos no tardarían en llegar, en 1952 inventa el envase de plástico tipo Berlingot, una especie de bolsa cojín para líquidos con el que revolucionó el mercado del packaging. Éxitos que años más tarde le llevaron a entablar una relación profesional como proveedor de piezas de este material para Citroën. A principios de los 60 ya suministraba los salpicaderos del Citroën DS o los guardabarridos del AMI o break, además de paneles de puertas y otros elementos de plástico.

No es hasta 1967 cuando concibe, junto al diseñador industrial Jean Louis Barrault y otros ingenieros de su propia empresa, la idea de desarrollar una carrocería completamente en ABS con el fin de comercializarlo como un kit para ensamblar sobre la plataforma de algún modelo existente. En un inicio, la base elegida sería el Renault 4 pero la altura de su radiador no permitía un centro de gravedad bajo por lo que el modelo fue descartado.

Finalmente la mecánica se tomó del 2cv aunque realmente se trabajó sobre la base de las variantes comerciales de este, las furgonetas AZU y AK y del que iba a ser el sustituto del 2 CV, el Dyane 6. A partir de un chasis completamente desnudo y recortado en 22 cm se le acoplaba un bastidor a modo de entramado metálico al que se le unían mediante tornillos, más tarde serían remaches, las nuevas piezas de ABS termoforado.

El primer prototipo estuvo listo en el verano de 1968 y aunque el uso de las piezas con superficies lisas, no resultaba lo suficientemente rígida por lo que en los siguientes moldes se optó por una opción ya conocida de nervaduras o corrugada que le aportaba mayor estabilidad a la pieza.

Denominado por su creador como Donkey, este nuevo vehículo construido en su fábrica SAEB fue presentado al director general de Citroën, Pierre Bercoff, quien, entusiasmado por el producto decidió incorporarlo a su gama de utilitarios Citroën. Sin embargo su denominación final haría referencia a una raza de dromedarios domésticos entrenados para carreras por los tuaregs.

Solo 20 unidades de preserie, incluidos los 8 de la presentación a la prensa en mayo del 68, fueron construidos en las instalaciones de SEAB. A partir de ese momento solo se encargaría de suministrar los paneles termoforado que necesitaba cada Mehari, pasando la construcción y montaje de cada unidad a las instalaciones de Citroën en Bensouf, una fábrica donde en esos momentos ya se producían las furgonetas 2 CV.

Con milno cambios respecto a la preserie, en julio de ese año se aprueba la solicitud para comenzar la producción de las primeras 2.500 unidades.

En su inicio, la paleta de colores partía de tres opciones hasta conformar las 9 disponibles que llegó a ofrecerse en toda su existencia. Todas con denominaciones de regiones desérticas. Cada pieza se conformaba con una mezcla de ABS que se

**PROTOTIPOS**

Roland de la Poype, empresario y visionario, construyó diferentes prototipos antes de conseguir el concepto final. En los primeros pasos (foto) todavía se puede comprobar las caras lisas de las piezas laterales, lo que no le proporcionaban la rigidez necesaria.

añadía el pigmento de color lo que le evitaba perder coloración ante cualquier tipo de roce.

Su éxito traspasó fronteras llegando a ser exportado a países como EE.UU. o Canadá. También fue construido bajo licencia en Portugal, Argentina o España, que en su factoría de Vigo vieron la luz más de 12.000 unidades.

Durante su producción tuvo diferentes mejoras tanto en mecánica como en equipamiento siendo las modificaciones más notables las de menor calado reduciéndose a la parrilla o el salpicadero a mitad de existencia, entre otros cambios.

Con un total de casi 150.000 unidades, producidas a lo largo de sus casi 20 años de existencia conservó casi intacta la esencia con la que nació hasta el final de sus días. Se convirtió en un raro caso de éxito de doble personalidad, por un lado un paradigma como vehículo práctico, modurable para todo tipo de usos y transportes, y por otro en un perfecto uso lúdico para aquellos que deseaban disfrutar de la naturaleza. Hoy sigue siendo un vehículo muy apreciado por los amantes de la historia que hoy en día sigue sorprendiendo.

**CINE Y COMPETICIÓN**

La industria del cine también vio en él un aliado perfecto en algunas comedias de los ochenta como el gendarme de Saint Tropez con Louis de Funès. Películas, series o incluso anuncios siguen entre sus filas con una unidad de este auto como un actor de reparto singular.

En competición también probó suerte en varios raids transaharianos como el París Dakar de 1980 en el que participó como vehículo de asistencia sanitaria en su versión de tracción total, construido entre 1979 y 1983, de la que solo se fabricaron 1.213 unidades. De hecho Terry Sabine, el padre del París Dakar, realizó en 1979 un reconocimiento por África para el primer vehículo del auto siguiente con tres Mehari. Incluso el ejército francés se hizo con 7.000 unidades.

En julio 1997, la fábrica portuguesa de Mangualde, la única que mantenía su producción cerró su línea de montaje.

## Personalidad propia

Además de lo innovador de su carrocería de plástico de gran resistencia térmica además a impactos, esdo o roce, conta con otra genialidad heredada de su hermano el 2 cv, el ingenioso sistema de suspensión. Las dos ruedas de cada lado del vehículo estaban conectadas mediante un amortiguador central, cuando la rueda delantera bajaba al encontrarse un bache, la trasera del mismo lado se elevaba para prepararse ante el inminente obstáculo. Resultaba ser una suspensión que producía el terreno. Un esquema genial basado en la sencillez que le permitió al Mehari superar obstáculos y desniveles que hoy en día sigue sorprendiendo.

Un vehículo cuyas cualidades dinámicas y funcionales formaron un conjunto con una personalidad única e inolvidable. La Fundación Jorge Ivo ha querido contar entre sus filas con una unidad de este histórico concepto. Adquirido por la Fundación a finales del siglo pasado, con un código de color denominado verde Tivoli, salió al mercado en 1980 contando con algunas mejoras como los cuatro frenos de disco. Una pieza histórica que ya cuenta con un lugar en el Museo de la Automoción e Historia, denominado MAHI, con el que contará la comunidad en un futuro. Un nuevo concepto existivo de máximo nivel mundial.