

REDECOUVERTE

FIBERFAB SHERPA



Fiberfab Sherpa SH 75-1

UNE MEHARI TEUTONNE

REDECOUVERTE

FIBERFAB SHERPA

La ressemblance avec la Méhari est frappante, jusque dans sa manière de pencher en virage. Et pour cause : le Sherpa et la petite Citroën partagent la même plate-forme de 2 CV.



Impossible d'importer une Méhari en Allemagne, l'organisme certificateur refusant toute homologation à une voiture dont le matériau est réputé s'embraser trop facilement. Le besoin d'un véhicule ludique existe pourtant, un engin capable de quitter le goudron pour goûter à la liberté promise par les chemins de campagne et les sous-bois. A l'aube des années 70, Jörgfrieder Kuhnle imagine alors le Sherpa, un pick-up sur plate-forme 2 CV ou Dyane, mais à carrosserie en fibre de verre. Il sera produit à environ 250 exemplaires de 1975 à 1982, et même s'il ressemble étrangement à la Méhari, il explore de nouvelles voies en matière de... rustique.

Texte et photos **Frederik Scherer**

Comment ça une 2 CV ? » Le passant nous regarde, interloqué. Se penche pour mieux examiner les dessous du pick-up et siffle entre ses dents : « Alors là, je suis bluffé. J'ai possédé plusieurs 2 CV, mais ce modèle-là, c'est la première fois que j'en vois un. Comment dites-vous qu'il s'appelle ? » Darin Harvey sourit : « C'est un Sherpa. A la base c'est un kit car fabriqué par l'entreprise Fiberfab, de 1975 à 1982. C'est effectivement très rare, car il n'en resterait aujourd'hui qu'une vingtaine dans différents états. » Les curieux sont nombreux, qui se pressent autour de nous, avides de questions. Et repartent médusés : « Une 2 CV ? Incroyable ! » D'autant plus surprenant qu'en Allemagne, la Deuche a toujours été considérée comme une voiture à part. Nous l'appelons "Ente" (canard), en référence au conte d'Andersen. Pas belle, assise sur des suspensions lui faisant prendre des angles impensables, avançant dans un bruit de crécelle (chez nous, on dit qu'elle cancale !) en rendant ses passagers malades... Elle n'était pas faite pour nous, et nous lui préférons largement la Cox ou une Kadett, plus robustes, plus habitables. Mais lorsque la Méhari est apparue

sur le marché, tout a changé. Le concept ludique d'un engin aussi décalé était si séduisant que Citroën Allemagne a fait le forcing pour l'importer. Mais le TÜV (Technischer Überwachungsverein, l'équivalent de votre UTAC) en a décidé autrement. Il a estimé que sa carrosserie en ABS était dangereuse, considérant que sa température d'embrasement était trop faible pour autoriser sa commercialisation. Était-ce à cause des images de Méhari calcinées largement diffusées par la presse de l'époque, suite aux agissements d'un pyromane parisien ? Peut-être, parce que l'histoire a prouvé qu'il n'en était rien. Mais le fait est là. La Méhari n'a pas obtenu le précieux certificat du TÜV et Citroën, malgré tous ses efforts, ne parviendra pas à la faire homologuer pour l'Allemagne. En 1972, un importateur indépendant, l'EWG-Auto-Import, essaiera bien de contourner l'interdiction, proposant la Méhari à 7.140 DM, mais le TÜV mettra fin à cette tentative dès l'année suivante, et l'affaire en restera là. Pourtant, la demande étant toujours aussi forte, Jörgfrieder Kuhnle va s'y intéresser de près. L'homme est alors très connu dans le milieu Volkswagen, et son expérience en matière

La société Fiberfab est née aux Etats-Unis et conçoit des kit cars depuis 1964

automobile fait référence. Il a acquis son savoir-faire aux Etats-Unis, au sein de la Fiberfab Inc., une entreprise californienne fondée par Warren G. Goodwin en 1964 et spécialisée dans la construction de kit cars sur des bases de Triumph TR3, Austin-Healey et MGA. Il a même fabriqué un châssis, baptisé "Jamaican", prévu pour accueillir des mécaniques V-8, avant de se tourner vers la Coccinelle, proposant l'Aztec GT, une carrosserie très racée, faisant de la paisible allemande une véritable sportive. Visuellement plus que techniquement, car elle conservait le bon vieux 4 cylindres, mais ses portes papillons et la pompe surdimensionnée entretenaient l'illusion. C'est à cette époque que les routes de Goodwin et Kuhnle se croisent. Jörgfrieder fait son apprentissage de

carrossier aux Etats-Unis, et il se retrouve presque naturellement chez Fiberfab à apprendre la technique de la fibre de verre, pratiquée par un nombre restreint de spécialistes en Europe. Et lorsqu'il revient en Allemagne, en 1966, c'est pour créer une filiale de la Fiberfab, à Remstal, près de Stuttgart. Il débute par la réalisation de moules pour produire l'Aztec, et déménage rapidement à Ditzingen. C'est là, dans un atelier plus grand, qu'il conçoit un autre kit, la Bonanza, dont le design surprend, ses lignes en coin ne parvenant à séduire que quelques passionnés. Ce modèle marque pourtant son indépendance vis-à-vis de la maison mère, qui se retire du marché européen, lui laissant cependant toute latitude d'utiliser son nom. Fiberfab s'installe alors à Ilsfeld-Auenstein et développe un nouveau kit, toujours sur base Coccinelle, la Bonito, qui se vend à plus d'un millier d'exemplaires entre 1968 et 1979. Il faut dire que son look est carrément ravageur, fleurant bon la GT 40 sans pour autant la copier. Et les préparateurs sont alors légion à décliner des kits compétition qui permettent de transformer le lymphatique 4 cylindres en un foudre de guerre.

L'entreprise est alors florissante, mais comme s'en souvient Christian Kuhnle, l'actuel directeur de Fiberfab (et fils du fondateur), « il fallait songer à se diversifier. Mon père était très attentif à ce qui se passait sur le marché automobile. Il a suivi les démêlés de la Méhari avec le TÜV, et constaté que les tous chemins n'existaient pas sur le marché allemand, si l'on voulait bien excepter les VW 181, appelés à succéder au DKW Munga. Des produits prévus pour l'armée allemande, et lancés timidement pour le grand public. Il a alors décidé de concevoir une sorte de Méhari à l'allemande. En utilisant le châssis plate-forme de la 2 CV, rustique, pas cher, et sur lequel il suffisait de greffer une carrosserie en fibre de verre. C'était déjà un engin capable d'affronter les chemins, sans avoir besoin de recourir à une transmission intégrale. Il en a dessiné la forme, et le nom a fait l'objet de nombreuses discussions autour de la table familiale. Jusqu'au jour où quelqu'un a suggéré "Sherpa", en référence aux porteurs tibétains ». Présenté au Salon de Francfort de 1975, le Sherpa est d'abord uniquement disponible en kit à assembler chez soi. Dans la presse, un Jörgfrieder



La planche de bord participe à la rigidité de la caisse. La radio est d'époque, mais elle ne fonctionne plus aujourd'hui.

Engin de franchissement, le Sherpa ? Pas vraiment, même s'il est capable d'affronter les chemins et de grimper certaines pentes. A condition qu'elles soient courtes et qu'il puisse prendre de l'élan. Le moteur n'a, en effet, rien d'un foudre de guerre. C'est celui de la 2 CV.



Les commandes ont été regroupées sur la console centrale. La tirette à bouton vert sert pour l'allumage.



Si le tachymètre est bien celui de la 2 CV6, le support et sa visière ont été réalisés par Fiberfab.

Le Sherpa est disponible en kit à monter soi-même ou assemblé sur une plate-forme neuve

confiant affirme qu'il en vendra « sans doute 150 par an ! » Il en explique le principe, d'une remarquable simplicité. Vous récupérez une 2 CV ou une Dyane accidentée. Vous en déposez la carrosserie, vous greffez à la plate-forme un cadre composé de tubes de section carrée sur lequel vous boulonnez une caisse en fibre de verre. Le tout demande à peine cinq heures de travail et 8.176 DM. Mais vous pouvez également choisir de confier à Fiberfab le soin de pratiquer cette opération, moyennant un surcoût de quelques centaines de marks. « Puis, ajoute Christian Kuhnle, mon père est entré en contact avec Citroën pour commander directement des châssis neufs, entièrement équipés, et venant directement de France. Nous avons alors pu offrir un Sherpa entièrement

monté et neuf pour seulement 13.400 DM. » A cette somme peuvent s'ajouter quelques options : appuie-tête (98 DM), phares à lampes H4 (118 DM), sièges en velours côtelé (60 DM), treuil électrique 12 V monté à l'AV (698 DM) et même un hard-top qui, bien que figurant sur la liste, n'a en fait jamais été réalisé.

« Le profil de la clientèle achetant un Sherpa était très varié. Il allait du père de famille qui voulait faire plaisir à sa fille en lui offrant une voiture originale, au géomètre, en passant par le géologue séduit par la modularité de l'habitacle qui pouvait se transformer en pick-up pur et dur après avoir rabattu la banquette, ou accueillir quatre personnes, tout en conservant un espace rangement. » Le dépliant publicitaire édité pour l'occasion met d'ailleurs en exergue ce côté pratique, présentant le Sherpa capoté ou décapoté, mais toujours dans la forêt ou, à tout le moins, en pleine nature, insistant sur le fait que « la corrosion n'est pas un problème, les rayures non plus. [...] Voiture de chasse, voiture de plage, camionnette ou *fun-car*, elle est aussi bien faite pour ceux qui vivent à la campagne que pour ceux qui habitent en ville ».



La calandre est empruntée à une Fiat 238 T. Sur le capot, le marquage Sherpa est un simple autocollant qui s'abîme dans le temps.



Pour débrayer à fond, il a fallu prévoir un petit embouti dans le plancher !



Pour maintenir le capot fermé, de simples attaches rapides en caoutchouc.



Les sièges baquets König sont très confortables. Malheureusement, le conducteur ne peut pas en profiter, sa position de conduite étant désagréable.



Darin Harvey et sa Fiberfab Sherpa 1977

“J'aime les Françaises !”

Darin Harvey s'est pris de passion pour la Méhari après avoir vu *Le Gendarme et les extraterrestres* avec Louis de Funès. « Mon oncle est aussi fou d'automobiles

que moi, et il jette régulièrement un œil dans les arrière-cours de bâtiments industriels qu'il croise régulièrement à cause de son métier. J'avais mentionné une fois que la Méhari me

plaisait, mais je savais que je n'en trouverais pas facilement en Allemagne. Puis, un jour de 1999, mon oncle m'a appelé et m'a annoncé qu'il avait déniché l'objet de mes rêves, ajoutant cependant que la carrosserie lui semblait avoir été bidouillée.

Je suis donc allé la voir, mais ce n'était pas une Méhari, c'était un Sherpa. Il était garé dehors, sans capote, protégé juste par une bâche. Il manquait les sièges et quelques autres pièces, et la carrosserie était un peu endommagée, mais elle était tout à fait sauvable. Et huit mois plus tard, elle passait son contrôle technique sans problème. Depuis, j'ai pu en reconstituer l'histoire, et par l'intermédiaire de mon site <http://www.djharvey.de>, j'ai fait la connaissance de quelques autres propriétaires de Sherpa à travers toute l'Allemagne. » Amoureux des Françaises, Darin a depuis fait l'acquisition d'une Dyane 6 de 1973, qui fait bonne figure à côté de son Sherpa et d'un Vélosolex de 1964. ■





Passeport technique Fiberfab Sherpa SH 75-1

▼ Moteur

Bicylindre à plat type M 28, monté en position longitudinale ■ **Cylindrée** : 602 cm³ ■ **Alésage x course** : 74 x 70 mm ■ **Puissance maxi** : 32 ch SAE (29 DIN) à 5.750 tr/mn ■ **Couple maxi** : 4,2 mkg SAE à 4.000 tr/mn ■ **Taux de compression** : 8,5:1 ■ **Alimentation** : un carburateur inversé simple corps Solex 34 PIC5

■ **Allumage** : batterie 12 V 33 Ah, bobine et allumeur ■ **Refroidissement** : à air, ventilateur et carénage, radiateur d'huile.

▼ Transmission

Roues AV motrices ■ **Embrayage** : monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses** : 4 rapports + MAR ■ **Rapports de boîte** : 1^{er} : 5,75:1 – 2^e :

2,938:1 – 3^e : 1,924:1 – 4^e : 1,351:1 ■ **Rapport de pont** : 3,875:1.

▼ Structure

Châssis plate-forme, carrosserie en fibre de verre boulonnée sur un cadre en tubes carrés ■ **Suspensions AV et AR** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques ■ **Freins** :

disques à l'AV en sortie de boîte, tambours à l'AR dans les roues ■ **Direction** : à crémaillère ■ **Diamètre de braquage** : 11 m ■ **Pneumatiques** : 135 x 15 ■ **Dimensions** : 3,525 x 1,520 x 1,660 m ■ **Empattement** : 2,370 m ■ **Voies AV/AR** : 1,260/1,260 m ■ **Poids à vide** : 625 kg ■ **Poids total en charge autorisé** : 895 kg ■ **Réservoir** : 25 l.



Comme sur la Méhari, l'orifice de remplissage d'essence débouche dans un embouti, au-dessus du feu ARD.



Une fois le hayon rabattu, on accède aisément à l'espace de charge. Notez le logement pour les outils : il ferme à clé.



Sous le capot, une mécanique de 2 CV6. Mais un accès plus difficile aux soupapes.



La concurrence ne reste cependant pas inactive, comme en témoigne le comparatif publié en 1978 par le magazine technique allemand *Hobby* : le Sherpa est opposé à la Namco Pony (plate-forme de 2 CV, mais carrosserie tout-acier, fabriquée en Grèce et importée par Ithelko à Munich, au prix de 10.995 DM) et à la Fiat Scout 127 (construite en Italie par Fissore et distribuée en Allemagne par... Fiberfab à 12.800 DM). Cette dernière est un vrai succès, et elle n'empiète pas le moins du monde sur la clientèle Sherpa, jouant dans une catégorie plus cossue. Ces trois modèles cohabiteront en fait sans problème, et si ce dérivé de 2 CV disparaît en 1982, c'est parce que vient de débarquer les Lada Niva et Suzuki 4x4. Seuls 250 exemplaires environ ont été fabriqués, kits et voitures complètes confondus, et bien qu'une version sur base d'Ami Super ait été imaginée, l'aventure du Sherpa s'achèvera là.

Darin Harvey possède un modèle réalisé en 1977 sur une base de Dyane 6 de 1972, avec moteur 29 ch DIN. « Il est d'une robustesse étonnante. J'ai déjà eu deux ou trois petits accidents, sans grand dommage pour la peinture, la fibre étant teintée dans la masse. On ne craint ainsi pas les griffures des branches d'arbres lorsqu'on se balade en forêt, ni les projections de pierres. Il a cependant quelques points faibles, à l'image des charnières du capot ou de portes qui, comme sur la Méhari, sont apparentes et en acier, sans traitement de protection. Autre inconvénient : les ailes n'étant pas démontables, le réglage du jeu aux soupapes est assez sportif ! Mais on s'y fait... » Pour réduire les coûts de production, bon nombre de pièces ont été empruntées à la grande série : calandre de camionnette Fiat 238 T,



Les trous pratiqués dans le haut des portières permettent de fixer des vitres...



Les portes sont très légères et offrent un bon espace de rangement dans leur intérieur. Le câble en haut sert à ouvrir la serrure de porte.

Les accessoires proviennent de la grande série. Fiat ou Volkswagen essentiellement



Le terrain de jeu privilégié du Sherpa : la forêt. Surtout lorsqu'il est, comme ici, teinté en vert.



La banquette se range en quelques secondes, découvrant un vaste plancher de charge.



La roue de secours est implantée à la verticale, dans un espace bien étudié, ne pénalisant pas l'espace de rangement.

clignotants AV et AR Hella, phares de la première Passat... Ces derniers sont protégés par un petit carénage carré (rond sur le prototype) qui ressemble furieusement à celui de la Méhari, et il n'est pas vissé, mais intégré à la carrosserie. Les flancs et l'arrière évoquent irrésistiblement le modèle français, les nervurages en moins. Il s'en distingue également par les attaches latérales pour le maintien de la capote que Darin préfère laisser au garage (« s'il pleut, il suffit de rouler à plus de 70 km/h pour être quasiment à l'abri ! »), et par les portes latérales à la forme asymétrique sur lesquelles peuvent être montées des vitres amovibles : « Elles sont vraiment trop moches, et je ne les mets jamais... »

Si l'ouverture se fait très classiquement par un bouton-poussoir sur le panneau de porte extérieur, de l'intérieur, il faut agir sur un câble, tout en appuyant fortement du coude pour assurer le déverrouillage. La poupe dispose d'un hayon abattant qui assure un accès aisé au volume de charge, et la goulotte de remplissage d'essence débouche dans un

creux aménagé au-dessus du feu ARD. Une solution visiblement inspirée par la Méhari. Le plancher, lui, est beaucoup plus ludique, avec un premier emplacement fermant à clé pour recevoir outils et autres babioles. La banquette s'escamote totalement, en quelques secondes, laissant derrière elle un vaste espace de rangement. « D'origine, ajoute Darin, il y a une espèce d'arceau de sécurité, mais je l'ai sacrifié parce que je suis d'avis qu'il ne protège rien, et il nuit à la beauté de la ligne. » Moins réussis, les sièges baquets König dans lesquels on est assis très bas et dans une position relativement inconfortable pour le conducteur, le volant étant presque à l'horizontale et le pédalier trop avancé. Ce qui oblige à conduire bras tendus, mais jambes pliées. Face à soi, le dépouillement est de rigueur, la planche de bord participant à la rigidité de la caisse, derrière un pare-brise qui ne se rabat pas. Elle reçoit une instrumentation qui doit tout à la 2 CV, avec son tachymètre gradué jusqu'à 130 km/h, mais monté sur un support spécifique réalisé par Fiberfab,

les commandes migrant sur une console centrale au-dessus du levier de vitesse. Un ridicule jonc en caoutchouc court sur toute la partie inférieure de la planche pour, à la demande du TÜV, « protéger les genoux des occupants ».

Contact à clé sur la colonne de direction tournée vers la droite, starter tiré, tirette d'allumage tirée, l'index sur le bouton poussoir pour lancer le démarreur, et zou, voilà le bicylindre de la Deuche qui s'éveille. A partir de cet instant, inutile de surveiller l'instrumentation. Le volant et son implantation cachent tout. Il faut se pencher pour deviner à quelle vitesse on roule ou si un voyant ne s'est pas inopinément illuminé. Mais ce n'est

Diamètre de braquage trop grand pour sensations très typées Deuche

pas bien grave, le Sherpa se conduit au bruit et aux sensations. Sans se préoccuper du roulis que nous avons bien du mal à comprendre, car ici, il est atténué par l'abaissement sensible du centre de gravité, et l'on sent bien que les débats de la suspension sont moins importants en virage, d'autant que le poids est également plus faible. Le Sherpa s'incline, mais sans excès. Par contre, le maniement du volant n'est pas un modèle du genre. Il y a d'abord son positionnement, quasi camionnesque. Mais surtout, sa démultiplication qui impose un nombre de tours impressionnants pour manœuvrer. Le diamètre de braquage est si grand que j'ai du mal à négocier le premier rond-point, à la limite du sous-virage pour cause d'engagement insuffisant ! Heureusement, sur route, ce défaut disparaît et l'on apprécie alors de conduire un coude à la portière, une main négligemment posée sur le bas du cerceau (impossible d'attraper le haut, trop éloigné !). Dès que le revêtement se fait plus mauvais, il faut se redresser, poser fermement les mains

à 10h10 et s'accrocher à la jante pour assurer une bonne prise (le passager se jette sur la poignée), la ceinture ventrale n'étant pas d'un grand secours pour se maintenir. Une position vite fatigante. « Mais non, se marre Christian Kuhnle. On s'habitue très vite. Le Sherpa a été ma première voiture. Je l'ai conduit pendant des années avant qu'il ne soit recalé au contrôle technique, à cause du châssis, trop corrodé. C'était une bagnole géniale ! J'ai fait la Yougoslavie, aller et retour, à une époque où les routes n'étaient pas aussi bonnes qu'aujourd'hui. Je suis passé par Monte-Carlo, et tu n'imagines pas l'admiration qu'il suscitait, volant la vedette à la Ferrari derrière laquelle je m'étais garé sur le port ! » J'ai pu le mesurer. Pas un arrêt qui n'ait suscité l'intérêt et l'arrivée des passants, bluffés d'apprendre qu'ils se trouvaient en présence d'une 2 CV en costume de randonnée. Comme si le vilain petit canard s'était transformé en cygne... A se demander si l'on ne pourrait pas relancer une petite série aujourd'hui, d'autant que les moules existent toujours. ■