



# CiPeRe



*Citroën Peugeot Renault*

# MAGAZINE





2020

est une année

que nous n'oublierons pas  
de sitôt



**Après une longue hésitation,** je me décide enfin aujourd'hui à vous écrire ces quelques lignes que j'enverrai avec le prochain catalogue. C'est l'automne tel que nous le connaissons dans le nord de l'Europe: depuis quelques jours, un crachin froid et intense tombe sans interruption, du matin au soir. Je viens de faire une belle promenade avec mon chien. Mais après deux longues heures de marche dans la campagne, je suis trempé jusqu'aux os. De retour à la maison, la chaleur du poêle de mon bureau me délivre un sentiment de bien-être et de détente qui contraste fortement avec la morosité de notre époque.

On ne parle dans les médias que de cette pandémie, d'une première vague et de la seconde, un virus qui bouleversent nos vies, en société comme en privé. Tout est sombre, tout est noir... vraiment tout? Ce n'est pas certain. Nous saurons peut-être dans 10 ans, si ce „coup de pied au derrière“ que notre société moderne et notre mode de vie viennent de recevoir ne nous apporte pas aussi quelques bienfaits.

Dans nos bureaux, nous avons pu constater que nombreux d'entre vous sont restés chez eux. Vous avez eu le loisir de bichonner votre voiture de collection. Et beaucoup d'entre vous ont rangé leurs photos. Nous le savons car nous avons reçu trois-mille-cinq-cents (3500!!!) participations au concours photos. Incroyable ! Et quel bonheur ! Nous avons admiré chacune d'entre elle. Ce fut pour moi un immense plaisir de feuilleter cette liste de photographies et d'admirer ces voitures, l'une plus belle que l'autre. Quand ces lignes seront imprimées, les plus belles photos de ce calendrier seront sans doute aÿ chées au mur de



vosre cuisine, de votre bureau ou au garage. Cette année, la quasi-totalité des clichés que vous avez envoyés représentait votre voiture dans votre région, votre village, votre pays d'origine... Grâce à vous nous avons voyagé sans bouger. Mais prenons les exemples l'un après l'autre:

La 4L de la couverture nous vient de Hongrie. C'est la photo qui a le plus de succès auprès de la gente féminine dans nos bureaux.

**En janvier**, nous voyageons en Normandie à bord d'une très élégante 404 de 1964.

**En février**, c'est une voiture de famille qui a servi lors du mariage de Guillaume. Une R4 restée 54 ans dans la même famille - Quelle fidélité! En regardant cette petite voiture sans prétention, je suis certain que la valeur des choses ne se mesure qu'avec le cœur.

**En mars**, nous découvrons la splendide DS de Martial qui participe au couarail, garée sur l'usoir pavé de la maison : Nous sommes dans un petit village de Lorraine. En la regardant, j' imagine l'odeur envoûtante de la confiture qui sort par la fenêtre de la cuisine à la saison des mirabelles.

**En avril**, Antoine nous fait traverser la France en 2cv pour prendre un bol d'air maritime. J'admire l'amour du détail dans ce cliché. La mise en scène a certainement demandé une longue préparation. Il n'y a qu'une deuche pour me faire rêver de grand air à ce point. Et je ne peux imaginer aucune autre voiture qui roulerait sur cette bande de terre au milieu de la mer.

**En mai**: deux 2cv se retrouvent au pied d'une cascade dans un paysage surnaturel, comme dans un film de fantasy, dans un monde merveilleux plein de créatures. Cela me rappelle mon propre voyage en Norvège en 2016. C'est ma photo préférée.

**En juin**, nous avons vu le thème de l'été, des balades et des pique-niques improvisés. La banquette de la 2cv qui se transforme en siège de camping en toute simplicité. La spontanéité est une valeur qui se perd de nos jours mais que vous redécouvrez chaque fois que vous roulez en ancienne.

**En juillet**, nous envoyons un petit clin d'œil aux jeunes et à l'aventure. Une sacrée équipe, ces six jeunes ! Une vraie équipe de copains qui se marrent ensemble et décident d'aller visiter la Scandinavie après avoir partagé une bonne bière de ch'nord. Quel contraste dans cette période, quand d'autres ne parlent que de pandémie. Ils se sont arrêtés au magasin de Vechta, chez nous en Allemagne, pour acheter quelques pièces de rechange et réparer un allumeur défaillant. Ils sont bien arrivés en Scandinavie mais le J7 n'a pas pu revenir à cause d'une autre panne. La mécanique aussi c'est l'aventure !

**En août**, l'amour est dans un champs de moutarde en fleur ! ça me rappelle ma jeunesse...

**En septembre**, une vieille HY de 1961 rencontre une jeune et jolie demoiselle autour d'un petit verre de rosé bien rafraîchissant.

**En octobre**, cette Ami 6 aux chromes étincelants me fait tourner la tête et une petite mélodie me revient. « Je ferais le tour du monde, Ça ne tournerait pas plus qu'ça. La terre n'est pas assez ronde, Pour m'étourdir autant qu'toi ». Vous connaissez ?

**En novembre**, c'est bien le retour de l'automne que nous célébrons sous ce chêne majestueux. En regardant de près, il semblerait que Christian fait encore le coup de la panne avec sa Traction. Mais ce n'est pas la première fois !

**En décembre**, nous arrivons à la saison des cadeaux de Noël. Nouvel an approche. Je n'ai pas de boule de cristal et je ne sais pas comment sera la nouvelle année. Mais, quoiqu'il arrive, je vous souhaite le meilleur !

Quelle année ! Des photos, des voitures et surtout des hommes et des femmes qui sont tous exceptionnels ! Toute l'équipe CiPeRe est heureuse de vous aider à faire vivre le patrimoine automobile de France. L'an prochain, soyez encore nombreux à participer. Les gagnants du concours photo recevront des prix. Il y aura 500 euros pour le gagnant.

Quelques soient les circonstances, dans nos campagnes et dans nos villes, profitez bien de la vie en 2021, et roulez en ancienne aussi souvent que possible pour un bonheur partagé.

Ansgar Oberding



# ça glisse aussi...

sur notre chaîne Youtube grâce aux huiles collection

Sur notre chaîne Youtube, vous verrez le résultat de notre coopération fructueuse avec Total/elf et plein de vidéos sur la mécanique et les techniques d'antan.



o.cipere.fr

powered by



A brand of TOTAL



# LE LIEN VERS NOTRE CHAÎNE

Nous avons déjà évoqué le fait que nous travaillons main dans la main avec Total depuis un certain temps. Parmi les fruits de cette collaboration, il y a ce petit film qui a vu le jour. C'est arrivé très vite et sans prévenir. La société elf/TOTAL s'est adressée à nous afin de développer dans une vidéo les principes de lubrification pour une application particulière: les véhicules de collection. Ces explications seront mises à disposition des clients sur les réseaux sociaux. Nous n'avons pas eu à réfléchir longtemps, nous avons tout de suite répondu « oui » à cette demande.

Un scénario a été imaginé avec Georg Kaiser, directeur des ventes chez elf/TOTAL et une agence de production Vidéo a été sélectionnée pour ce projet. Nous avons fait le ménage de l'atelier qui a servi de coulisse. Puis le projet a pu se concrétiser.





YOUTUBE: [www.video.cipere.fr](http://www.video.cipere.fr)

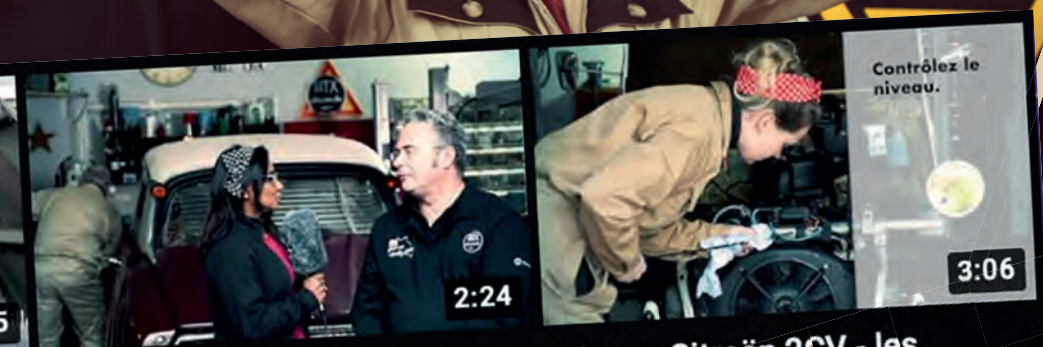
Aucun acteur professionnel n'aurait pu donner autant d'authenticité que nous. Nous avons donc vaincu le trac et nous sommes mis devant les caméras. A l'automne 2019, l'équipe du film s'est retrouvée : il y avait nos quatre « acteurs », en réalité quatre spécialistes, ainsi que quatre vidéastes et trois figurants sur le plateau.

Le résultat ? Deux jours de tournage drôles et agréables. Puis est venu le temps du montage en studio et le choix de la musique. Il fallait remettre de l'ordre dans les petits bouts de film pour garder une suite logique. Ça n'a l'air de rien, mais c'est du travail ! Et c'est le résultat qui compte.

Avec beaucoup de fierté, nous publierons ce film au printemps 2021 sur les plate-formes et réseaux sociaux habituels.

Qui se  
ressemble  
s'assemble!

YouTube



vidange Citroën DS - les bases - pas à pas

vidange Citroën 2CV - les bases - pas à pas



# TOTAL + elf



Le hasard fait tellement bien les choses que je me demande parfois pourquoi il ne s'est pas manifesté plus tôt. J'ai eu un premier contact par courrier électronique avec une personne que j'ai immédiatement trouvée sympathique. Or, je dois avouer que j'ai plutôt l'habitude de me débarrasser des représentants. C'est vite fait par e-mail en argumentant que j'ai un grave problème de temps. Dans 95% des cas la visite d'un représentant est du temps perdu, parce qu'ils ne nous proposent que des produits et des pièces détachées pour des voitures modernes. Mais, dans ce cas précis, mon



A brand of TOTAL

interlocuteur avait bien compris que je n'avais pas de temps à perdre (je devais réellement mettre la maison « à l'épreuve de l'automne » et les voitures « à l'épreuve de l'hiver »). Il m'a affirmé dans son message que lui-même n'avait pas non plus beaucoup de temps à nous consacrer car il souhaitait préparer l'hivernage de ses voitures anciennes et qu'avant tout autre chose, il avait des feuilles mortes qui attendaient d'être ramassées au jardin.

Je me dis : « Tiens, enfin quelqu'un qui sait de quoi je parle ! » Non, ce n'était sûrement pas un vendeur de la sorte de ceux qui font du porte à porte habituellement. Donc nous avons pris rendez-vous pour faire connaissance. Quelques jours plus tard, il nous a rendu visite dans nos bureaux. La conversation devait tourner sur le thème des huiles moteur et des lubrifiants en général. C'est ainsi que cet homme au caractère un peu excentrique et d'au moins 2 mètres de haut est venu nous voir en jean et chemise. Il s'est présenté en tant que directeur commercial chez elf-TOTAL. Et ce qui a suivi a été une conversation très agréable entre passionnés, de 13h. à 22h. Essayez de tenir 9 heures d'affilée ! Mais c'est ainsi quand on a le même âge, le même passe-temps et pas mal de sujets de discussion en commun.

Deux rendez-vous plus tard, j'avais mis à jour toutes mes connaissances sur les huiles moteur, les graisses et le LHM.

Nous avons décidé de développer une étroite

collaboration entre nos sociétés. Cette décision tombait sous le sens car il n'y a pas de meilleure référence que les huiles elf et

TOTAL pour les véhicules des catalogues CiPeRe. La marque TOTAL fait partie du groupe elf, Citroën travaille avec Total depuis plus de 50 ans. Et qui ne connaît pas les autocollants publicitaires elf sur les R5 et les Alpine A110? Suivant le principe « qui se ressemble, s'assemble », elf-TOTAL et CiPeRe ont débuté leur collaboration.

A l'avenir, nous allons prendre l'ensemble de notre assortiment en produits chimiques et pétroliers chez elf et TOTAL. Il nous reste « encore » pour un certain temps d'autres marques d'huile au catalogue, jusqu'à épuisement des stocks.

Je peux maintenant partager avec vous mes connaissances sur les huiles puisqu'elles sont plus complètes qu'avant.

Comme vous le savez, toutes les huiles moteur ne sont pas identiques. Les moteurs d'autrefois ont besoin d'une viscosité différente - elle doit être plus épaisse que celle des huiles modernes. Et très souvent, les moteurs anciens supportent mal l'ajout d'additifs modernes, car ceux-ci attaquent les joints. De plus, les moteurs de nos voitures de collection ont besoin d'une protection spéciale contre la corrosion.

Le circuit d'huile des moteurs classiques n'est pas complètement étanche. L'humidité de l'air ambiant entre dans les moteurs par le filtre à air, le carburateur, le reniflard et l'échappement. Cela peut entraîner la formation de corrosion dans le moteur. Pour les protéger, il faut donc conserver un film d'huile sur les surfaces métalliques dans le moteur - ce que les additifs des huiles modernes ne font pas. J'ai déjà écrit plusieurs fois ces dernières années sur les problèmes causés par les huiles moteur de viscosité trop basse (voir aussi dans ce catalogue).



TOTAL

L'huile la mieux adaptée pour les véhicules populaires (2CV, Traction, DS, HY, 4L, Dauphine, 4CV, 203 à 604) est l'huile HTX Collection dont la viscosité est donnée à 20W-50. Le nom "HTX" ne nous plaît pas trop pour notre utilisation, mais au moins l'huile moteur est fournie dans un bidon en fer blanc qu'on garde pour décorer l'atelier. Et de plus, nous proposons un conditionnement en bidon de 2 litres très pratique, puisqu'il rentre parfaitement dans les supports d'origine du compartiment moteur. L'huile HTX Collection a une viscosité parfaitement adaptée à nos utilisations. L'équilibre de viscosité avec un indice élevé permet de réduire l'usure au démarrage, même après un arrêt prolongé - l'huile a une bonne adhérence sur les paliers et sur les pièces mobiles, elle ne retombe jamais complètement dans le carter d'huile. Par ailleurs, elle a un autre avantage: elle offre une bonne résistance à l'oxydation, ce qui minimise l'accumulation de boues dans le carter d'huile. Des inhibiteurs de rouille très efficaces retardent la formation de rouille dans le moteur et la technologie multigrade offre une très bonne protection contre l'usure. Mis à part la 20W50, les autres huiles pour automobiles anciennes de la gamme elf-TOTAL



ne sont pas vraiment indispensables pour les moteurs de nos véhicules populaires. Seule l'huile HTX CHRONO 10W-60 est recommandée que pour les moteurs réellement sportifs (Alpine, R5 Turbo et autres moteurs de compétition). La HTX CHRONO, livrée dans un bidon en fer-blanc,



est une huile moteur de base synthétique avec des additifs modernes pour des régimes élevés en course, sur circuit et pour les rallyes.

Comme ma femme et moi-même roulons aussi en Alfa Romeo 1600 Spider Duetto et Spider 2000 -

en fait c'est ma femme qui roule en Alfa, plus que moi

- nous utilisons l'huile 10W-60 comme lubrifiant pour ce moteur sportif (un des meilleurs au monde !)

Par contre, toutes mes populaires françaises sont lubrifiées à l'huile HTX 20W-50. Et elles roulent très bien avec !

Et quand j'ai mis cette huile dans notre utilitaire HY Citroën à la dernière vidange, le suintement caractéristique qu'il avait depuis quelques années s'est arrêté d'un coup, sans changer aucun joint.

Nous savons bien-sûr que toutes les compagnies pétro-

font de la publicité et vendent les avantages supposés de leurs produits. Mais ce qui nous a convaincu d'utiliser l'huile HTX Collection, c'est le film de lubrifiant qui adhère sur les pièces mobiles. Et comme « croire » est une chose, mais « savoir » en est une autre, j'ai trempé quelques vieilles pièces de moteur dans de l'huile HTX à l'été 2018. Puis je les ai toutes posées sur une toile absorbante dans les étagères de l'atelier. Pour faire la comparaison, j'ai trempé d'autres pièces dans des huiles d'autres provenances. Après les avoir laissées s'égoutter sans y toucher pendant 7 mois, je peux vous confirmer qu'il y avait encore un film d'huile sur toutes les pièces moteur que j'avais trempées dans l'huile HTX Collection. Cela m'a vraiment convaincu.

CiPeRe va donc se rapprocher du fournisseur historique qui propose les produits les mieux adaptés. Onze huiles moteur et lubrifiants entrent au catalogue. Nous proposons les lubrifiants les meilleurs qui viennent du fabricant d'origine tout spécialement pour les moteurs de vos véhicules de collection.



10197

*C'est un retour à l'origine pour les mécaniques d'époque.*



Suite à notre voyage en 2CV4 jusqu'au cercle polaire, on m'a posé beaucoup de questions à ce sujet.

Ma femme et moi avons découvert que la 2CV est le meilleur véhicule de tourisme qui existe : cette voiture n'est certes pas celle qui permet d'aller le plus vite d'un point A à un point B. Non, la 2cv est faite pour les voyages de tourisme de qualité. Il est vrai que les 21cv de ma 2CV4 sont un peu trop faibles pour les longs trajets. Mais par chance, j'ai pu acquérir une 2CV6 comme neuve avec seulement 28000 km au compteur et dans un parfait état d'origine. Notre nouveau véhicule de tourisme aura assez de puissance pour de futurs voyages en montagne!

Parmi les questions récurrentes, on me demande souvent ce qu'il faut faire pour transformer une 2CV en une voiture de tourisme.

Eh bien, chers amis, la réponse est : RIEN d'autre que ce que je fais sur une 2cv qui n'est pas destinée aux longs trajets.

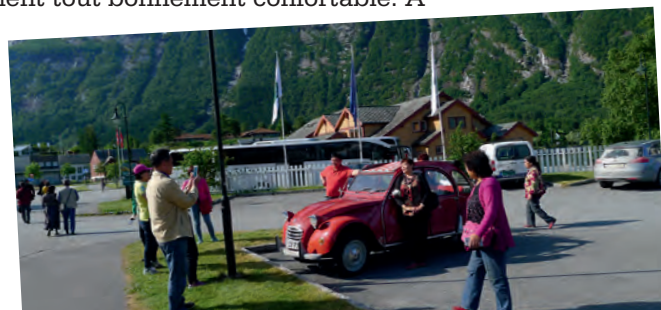
La deuche est tout à fait bien comme elle est, donc il y a très peu de modifications à faire :

Je remplace le système d'allumage à rupteurs par un allumeur électronique (article 14300). Elle tourne simplement mieux avec ça. Ce n'est pas

que le système à rupteurs et condensateur soit mauvais, mais de nos jours il n'y a que très peu de personnes qui savent les régler correctement. De plus, les rupteurs et condensateurs fabriqués de nos jours ne sont pas d'aussi bonne qualité que ceux d'autrefois.

Je mets aussi toujours l'éclairage en H4. Ces phares donnent tout simplement une meilleure luminosité que les phares en code Européen. Les 2cv avec lesquelles je roule (et les DS aussi) sont toutes chaussées de pneus Michelin d'origine. Aucun autre pneu n'est équivalent, surtout sur route humide. Les pneus Michelin sont tout simplement les meilleurs.

Je remplace les anneaux en caoutchouc des sièges d'origine par nos sangles (numéro d'article 18099 + 18100) – Je reconnais que mon format ne correspond plus tout à fait aux dimensions standard des conducteurs que Citroën avaient mis dans le cahier des charges des années 40 (mâle, 169cm, 67kg). Les sangles formant l'assise permettent de compenser le léger surpoids que j'ai et le siège redevient tout bonnement confortable. À de sujet, ma femme a des problèmes





de dos : elle n'a aucun problème à rester assise pendant 8 heures dans notre 2cv. Par contre une heure de route dans un SUV moderne avec ses "super-sièges" peut devenir une véritable torture..

J'installe une prise 12 volts (allume-cigare) pour charger les appareils électroniques.

Je n'installe plus d'autoradio. La technologie moderne permet d'avoir d'excellentes enceintes sans fils qui peuvent être connectés au smartphone par Bluetooth ou par câble. J'évite vraiment d'accumuler les fils électriques et les câbles d'alimentation pour la radio et les haut-parleurs. Et ces enceintes Bluetooth ont souvent une acoustique bien meilleure que nos vieux haut-parleurs ! Personnellement, j'utilise une enceinte Marshall-Kilburn au design rétro mais avec une sonorité de qualité et une bonne autonomie!

Et maintenant l'accessoire le plus important pour moi et celui qui fait que notre 2CV est aussi notre "voiture par tous les temps" . Je monte un

voile d'ombrage sous la capote. Peu importe qu'il fasse encore un peu frais au printemps, dès qu'il fait sec je roule avec la bâche ouverte, le voile d'ombrage tendu et le chauffage allumé.

C'est tout simplement merveilleux. Quand il pleut un peu, pas de problème : je suis presque au sec ! Il suffit d'essayer de rouler dans une légère bruine avec juste ce voile d'ombrage au dessus de la tête - quel plaisir !

En plein été, 34°C, le soleil brûle... Le soleil brûle trop pour rouler dans une voiture décapotée, et il fait trop chaud pour une berline fermée. Et bien je roule

encore avec le toit ouvert et le voile d'ombrage tendu. Le volet d'aération reste ouvert pour donner de l'air et la tête reste à l'ombre. Vous pouvez



voyager ainsi pendant des heures.

J'aime aussi conduire en hiver. J'aime le froid sec et le soleil d'hiver. Le toit fermé et le cache calandre de protection hivernale bien installée sur le capot moteur, on ne gèle pas dans une 2CV. Bien sûr, la condition est aussi que les tuyaux de chauffage soient en bon état (pas pliés ou comprimés) et que les volets des échangeurs thermiques soient correctement réglés. Ce sont de petites choses qui décident du plaisir de l'hiver ou de son contraire.

Quoi d'autre ? Quand je pars en voyage, j'ai toujours des outils, quelques pièces de rechange et un bidon d'essence dans la voiture. D'après moi, les choses essentielles sont : du fil de fer, du ruban isolant, quelques colliers de serrage, un mètre de durite d'essence, deux bougies, une courroie, une pompe à essence, les charbons pour l'alternateur, des fusibles, des ampoules, un jeu de balais d'essuie-glace, des vis M7 et leurs écrous. En outre, une douille de 14 mm à paroi fine pour la poulie de courroie. Et comme je suis paresseux, j'ai aussi une bombe anti-crevaisson. Ce que j'ajoute encore à la liste: 1 litre d'huile moteur 20W-50 et 1 litre de liquide LHM pour les 2cv avec freins à disques. Pour celles avec freins avant à tambour 1 litre de



14395



**Citroen 2CV6**  
Dyane 6, Mehari, AM18  
14300

liquide de frein DOT4. Tout cela prenez le simplement parce que ce sont des choses que vous ne pouvez plus acheter dans n'importe quelle station-service en route. Si vous avez un peu de temps libre, vous pouvez tout caser dans le logement de la roue de secours, même si la roue de secours y reste. Ah oui, encore un truc pour notre confort, ma 2CV6 a une boule d'attelage. Ceci nous permet d'emmener nos deux vélos électriques dans une petite remorque. Parfois nous allons faire une balade sur la côte. Nous partons en voiture, puis nous continuons à vélo. Merveilleux !

Je sais déjà que notre bonne 2cv n'aura besoin d'aucune des pièces de re-change qu'elle transporte. Mais c'est réconfortant de savoir qu'elles sont là et au cas où... on irait plus loin



# Bon voyage !



FRANZOSE.DE

# Pourquoi les frais de port ne sont jamais gratuits ?

Certains commerçants écrivent en gros caractères, en rouge et parfois avec un Icon qui clignote suivi d'un inévitable point d'exclamation

« Frais de port gratuits ! »

Vous verrez ce type d'attrape-nigaud un peu partout, sur de nombreux sites de vente en ligne et sur des bons de commande pour vos pièces détachées. Le consommateur un peu naïf se dit qu'il va vraiment faire une bonne affaire, donc il achète les produits en vente sur le site Internet. Et dans la minute qui suit, le commerçant appuie sur le bouton du « téléporteur » pour que le colis arrive en quelques secondes devant la porte de la maison du client. Mais... vous vous en doutez un peu : en vrai, la téléportation, ça n'existe pas. Les produits que vous achetez sont réellement transportés par un livreur qui devrait (en théorie) être payé de ses services.

Ce qu'on vous vend comme un service gratuit ne l'est pas. Le commerçant va réellement devoir payer le livreur. Et comme il ne vend pas à perte, il ne vous offre rien. Ce pseudo cadeau qu'il vous fait, il vous le facture différemment. Si le commerçant annonce par exemple un « franco de port » quand la facture atteint un certain montant, c'est qu'il a calculé la marge minimum à atteindre pour couvrir ses frais. Dans tous les cas, vous réglez plus ou moins directement le coût de l'envoi.

Les commerçants veulent vendre leurs produits - normal, me direz vous, c'est leur métier.

Donc ils utilisent de telles ficelles pour séduire les clients. Mais il y a un « hic » : Sans téléportation, ni drone de livraison, le livreur est en général un salarié ou un auto-entrepreneur qui est payé pour son travail, mais payé « au lance-pierre ». Car il faut faire disparaître ce coût gênant pour le commerçant. Même si il était possible de faire travailler des esclaves qui ne coûteraient plus rien, l'énergie utilisée pour le transport coûte elle aussi un peu. Et comme la majorité des marchandises circule par la route, cela coûte au moins le prix du gasoil de ces satanés camions qui encombrent nos routes. Il y a encore un coût à intégrer dans les frais : celui des infrastructures (routes, ports, etc..).

Quand CiPeRe vous facture des frais de port, ce n'est pas pour s'enrichir. Ce n'est pas non plus pour vous embêter. C'est tout simplement logique. Nous avons fait le choix de la transparence : nous retransmettons au client une partie des coûts réels engendrés par sa commande. Et nos préparateurs de commande : nous ne les payons pas au lance-pierre... Regroupez vos commandes, prenez le temps de réfléchir si tout y est pour limiter le nombre de colis qui circulent. Cela vous coûtera moins cher, et si tous s'y mettent ensemble, il y aura moins de camions sur votre route.







## François le facteur

Vous souvenez-vous de François le facteur? Celui qui fit sa tournée à l'Américaine après avoir regardé un film sur les services postaux aux États-Unis? C'était la fin des années quarante sur la grand place d'un village berrichon et il fallait de la « rapidité ». Il fallait que le courrier circule plus vite, que les lettres arrivent le plus tôt possible. Alors François le facteur, alias Jacques Tati, roulait à un train d'enfer sur son vélo, un Peugeot d'avant-guerre. Il distribuait les lettres sans s'arrêter et sans descendre de selle. Et si vous avez regardé le film « Jour de Fête » de Jacques Tati, vous savez comment cette précipitation se termina.

Bien de l'eau à coulé sous les ponts de l'Indre depuis 1949 et rares sont les facteurs de campagne qui font

les véhicules de la poste ont suivi les évolutions de l'automobile. De nos jours, dans les centres de tri du courrier et des colis, on est plus loin encore que ce que Jacques Tati osait imaginer à l'époque.

Chez CiPeRe aussi, ça va vite ! Grâce à notre équipe de magasiniers, plus de 80% des commandes passées sur Internet quittent nos entrepôts sous 24h. Des chariots grillagés dans lesquels de nombreux colis sont empilés partent par camion tous les midis et tous les soirs. La modernité quelque peu critiquée par Jacques Tati ne nous dérange pas, tant que l'humain n'en souffre pas. Alors, nous avons organisé le travail et adapté toutes les tâches à effectuer en fonction de nos employées. Les colis sont emballés par une équipe exclusivement féminine et particulièrement efficace. Nous faisons tout pour qu'elles puissent préparer vos commandes avec soin, dans des emballages de qualité, et sans danger pour elles-mêmes et leur santé.

Quand les commandes sont sur ces chariots et que le camion est prêt à partir vers le centre de tri, le processus est terminé. Le colis a déjà été pesé et déclaré au transporteur qui nous facturera l'envoi selon cette déclaration. C'est comme si le timbre de la poste avait été oblitéré. Cela signifie qu'il n'est plus possible ni d'ajouter, ni d'enlever des produits de votre commande.

Pour revenir à notre facteur, François, nous lui faisons confiance. La distribution des colis se passe toujours bien, ou presque toujours... car François est



humain et un imprévu peut toujours arriver. Nul n'est à l'abri d'une panne ou d'un incident de tournée... Alors, s'il vous arrive d'attendre des pièces détachées un peu plus longtemps qu'à l'habitude et que vous êtes pressés, souvenez vous de François le facteur ! Soyez patient, restez humain car ceux qui sont à votre service sont des hommes et des femmes dévoués et serviables. Si vous avez une question ou un souci à régler, n'hésitez pas à nous contacter. Mon

la distribution du courrier à vélo. Dans les années cinquante puis soixante, l'automobile a remplacé la bicyclette : la tournée se faisait souvent dans une 2cv fourgonnette qui avait encore un porte-vélo. Ensuite,

dernier conseil en cas de pépin, utilisez la recette suivante : Une bonne dose de politesse, un peu d'amabilité envers ceux qui vous servent et une pincée d'humour font parfois des miracles !

# La théorie et la pratique

depuis quelque temps, il nous arrive d'avoir à répondre à des questions de clients qui se préoccupent de ces sujets d'actualité. A ce stade, nous tenons à préciser que la protection de l'environnement, la durabilité, la logistique et la protection des données sont des aspects qui ont une priorité élevée dans notre travail et notre quotidien. Nous aimerions vous donner un aperçu des points les plus importants. Éclairons donc ici l'arrière-plan de notre activité professionnel.

## Question :

CiPeRe est-elle une entreprise soucieuse du respect de l'environnement dans ses activités économiques? Ou ne vend-elle que de vulgaires pièces de rechange pour des vieux moteurs à combustion équipant des véhicules polluants et qui n'ont même pas de pot catalytique pour la plupart d'entre eux ?

## Réponse CiPeRe :

Nous voyons dans la question en elle-même, le clash qui existe entre certaines idées préconçues et la réalité de notre activité. Nous voulons tous plus de durabilité, nous sommes favorables aux comportements éco-responsables, et notre logistique s'efforce de rester sans incidence sur l'environnement. C'est pourquoi CiPeRe est à cet égard un acteur responsable. Nous avons conçu et nous commercialisons des pots catalytiques pour les moteurs des quatrelles et pour les moteurs bicylindres des 2cv Citroën. Mais ce n'est pas la seule chose qui compte. Depuis quelques années, bien avant les décisions politiques récentes et même avant les débats sur ce sujet, nous avons remplacé les sachets plastique par des sacs en papier recyclé. Il en va de même pour l'emballage et le rembourrage des cartons : nous n'utilisons que du papier pour remplir et protéger nos colis. Nous avons totalement supprimé les plastiques à bulles, les granulés et chips de polystyrène de nos lignes d'emballage. Toutes les chips de calage, qui sont pourtant plus faciles à manipuler, ont été bannies de nos colis. Pour remplacer ces produits, nous avons investi dans une déchiqueteuse qui nous permet d'effectuer un recyclage direct des cartons que nous recevons avec les livraisons. Ce procédé, parfois laborieux, est parfait d'un point de vue écologique. Les objets très fragiles en verre et les baguettes et enjoliveurs chromé font exception. Faute de mieux, nous devons en-

core utiliser du film à bulles pour les protéger. Nous pratiquons un tri sélectif des emballages à réception des marchandises. Les films plastiques, le papier, le bois, etc. sont triés et stockés dans des containers prévus à cet effet. Ceci a aussi un coût que nous devons prendre en compte.

Notre maison mère en Allemagne fait partie du réseau Dual System Germany, également appelé Point Vert. Les entreprises financent ce réseau non pas par plaisir, mais parce que le système garantit que les matériaux d'emballage sont recyclés. Et c'est aussi pour cette raison que nous utilisons des matériaux certifiés recyclable dans la mesure du possible. Même le ruban adhésif que nous utilisons est à base de papier, type papier Craft, quand la taille des colis le permet. Nous chauffons nos locaux depuis près de 15 ans avec une centrale de cogénération thermique qui nous permet de chauffer les bâtiments et l'eau sanitaire tout en couvrant nos besoins en électricité. Les surplus produits par la centrale sont réinjectés dans le réseau. Par cela nous économisons de l'énergie et surtout nous ne souffrons pas du froid. Accessoirement, il y a presque un million de pièces de rechange dans nos locaux qui se conservent mieux car elles ne souffrent pas ni de grandes variations de température ni d'un climat malsain qui les feraient vieillir prématurément.

## Question :

Pourquoi CiPeRe m'envoie-t-il une toute petite vis seule dans un carton trop grand au lieu d'utiliser une petite enveloppe ? Ce n'est pas vraiment ce qu'on peut prétendre être respectueux de l'environnement !

## Réponse CiPeRe :

Certes nous sommes détaillant et n'imposons pas de quantité minimum de commande.

Vous pouvez donc acheter une vis à l'unité si vous voulez et le prix pour une petite quantité est sans supplément ! Mais nous avons choisi d'effectuer tous les envois de marchandise sans exception en colis



recommandés, traçables et donc assurés. Pour dire vrai, d'un point de vue commercial, toute commande de moins de 40 euros est un service au client. Comparé aux frais de fonctionnement qui découlent du traitement des données et de la réception des commandes, de la facturation, de l'impression des factures, des frais bancaires et logistiques, de l'emballage et de l'expédition, ce type de commande doit être considéré en tant que pur service au client. Dans de nombreux cas, les coûts engendrés par le traitement excèdent clairement le produit de la vente. Et si la commande devait être expédiée dans une enveloppe, cela signifierait qu'il faudrait interrompre le processus semi-automatisé du traitement et de la logistique. Il faudrait donc arrêter une chaîne. Ceci serait totalement ingérable et sans aucune proportion par rapport aux coûts. Néanmoins, nous sommes heureux d'offrir ce service à nos clients parce que, d'expérience, nous savons qu'il est parfois inestimable de pouvoir acheter au détail une vis, un écrou, un relais ou un joint spécifique pour remonter une voiture en travaux. Mais bien sûr, nous ne pouvons garantir ce service que si les conditions restent les moins défavorables que possible. L'expérience de nombreuses années dans la vente par correspondance a démontré qu'il est plus écologique d'utiliser une boîte légèrement plus grande pour des articles de tout petit format plutôt qu'une boîte qui conviendrait exactement en dimensions. Plus on augmente le nombre de formats possibles et plus les coûts de la manutention augmentent, l'espace de stockage requis au magasin augmenterait aussi. Et enfin les prestataires sont plus efficaces avec des formats standardisés. Les colis qui peuvent être transportés sur un tapis roulant sont triés de manière entièrement automatique. La manutention disparaît, personne n'a besoin de trier le colis à la main etc.... on a alors un traitement optimal sur le plan logistique et écologique. Mais bien sûr, il s'agit toujours d'un exercice d'équilibre entre "ce que nous voulons", „ce que nous pourrions faire " et " ce qu'il est raisonnable de faire". Ceci vous permettra de mieux comprendre les raisons qui ont motivé notre choix de ne pas envoyer de produits sous enveloppe et au format lettre – Une lettre ne fait que perturber les processus de manutention, elle est chère, le produit n'est pas assuré et il n'y a pas de traçabilité. De même pour des raisons logistiques et écologiques, il n'y a pas de livraison express. D'une part, le processus de traitement, l'expédition et la préparation des commandes seraient massivement perturbés. Et ce qui compte aussi dans notre esprit, c'est le fait que les véhicules qui font les livraisons express ne sont pas chargés, mais ils doivent faire des

tournées supplémentaires même quand ils sont à moitié vides. Le taux de chargement des véhicules utilisés pour une "expédition standard" est nettement plus élevé, et la livraison n'est souvent pas beaucoup plus lente. Ainsi, par ce choix, nous faisons tous un effort pour l'environnement. Le stockage est également écologique tant que possible : nous avons un stock de plus d'un million de pièces détachées pour véhicules, dont certains ne sont plus fabriqués depuis 50 ans ou plus. Vous connaissez peut être le problème : les constructeurs ne stockent plus rien pour les véhicules modernes, pas même un filtre à huile. Le garagiste réparateur doit commander et faire livrer toutes les pièces dont il a besoin – et naturellement qui dit livraison, dit véhicule pour livraison. Quoi de plus écologique ! Un exemple : Notre utilitaire d'entreprise qui a tout juste 2 ans a été immobilisé pendant 5 semaines. Une soupape EGR était tombée en panne (soupape de recirculation des gaz d'échappement) et la pièce de rechange n'était pas disponible. Au bout de 5 semaines elle a enfin été livrée en EXPRESS, bien entendu. Super performance.....

#### Question :

Pourquoi faut-il attendre plusieurs jours entre la commande et la livraison de ma ligne d'échappement commandé chez CiPeRe ?

#### Réponse CiPeRe :

Ici encore, c'est un problème de tapis roulant. Un colis trop petit ne peut pas circuler sur un tapis roulant; un colis trop grand, non plus. Au delà d'une longueur de 125 cm, le traitement automatisé n'est plus possible. Concrètement, cela signifie que le colis doit être déplacé plusieurs fois à la main et le transport manuel remplace les automatismes. Donc cela cause toujours un retard d'au moins 1 à 2 jours. Alors n'oubliez jamais quand vous passez commande que les marchandises encombrantes ou les pièces longues prennent toujours plus de temps à être acheminées que les colis standard !

#### Question :

Pourquoi je ne peux pas faire un ajout à une commande que j'ai passée il y a quelques minutes ? Est-ce que je dois payer les frais de port à nouveau pour chaque complément de commande ?

#### Réponse CiPeRe :

Quand nous recevons une commande en ligne, par e-mail ou par téléphone et que nous ne savons pas que le client souhaite ajouter quelque chose à cette commande, le traitement informatisé se termine avec l'émission de la



facture . Cela fonctionne de la façon suivante : nous émettons d'abord un reçu de commande proforma. Quand le système de gestion confirme que toutes les pièces listées sur ce proforma sont en stock, la facture définitive est émise et imprimée. Simultanément, le système informatique de gestion des stocks envoie un fichier au préparateur, fichier dans lequel sont enregistrées les données électroniques des articles de votre commande, avec les code barre pour les scanners. Et toujours en même temps, le server DHL enregistre qu'une commande est en préparation. A partir de ce moment, la personne qui était chargée de l'enregistrement de la commande perd totalement la maîtrise du traitement. La commande passe dans un autre bâtiment, elle est imprimée dans le hangar réservé à la logistique. Cette commande est placée dans la chaîne d'expédition, les pièces sont prélevées, emballées, le colis est étiqueté pour l'envoi et le carton est empilée avec des centaines d'autres colis dans les chariots qui partent tous les jours. La recherche d'une commande dans la chaîne d'expédition signifierait l'arrêt complet de la ligne d'emballage et donc le blocage toutes les autres commandes. La situation est quelque peu différente dans le cas d'une commande passée avec le mode de paiement "chèque" ou „virement bancaire“ car, dans ce cas, le reçu de commande proforma n'est transformé en facture définitive que lorsque le paiement a été enregistré. De plus, sur demande explicite du client, nous avons la possibilité de retarder l'émission de la facture de quelques jours. Pour résumer: quand la facture définitive a été émise l'ajout de n'importe quel article, balais d'essuie-glace ou autocollant, n'est pas possible; des frais de port vous seront demandés. Après tout, votre facteur n'a pas envie de faire sa tournée sans salaire le mardi, même si il est déjà passé chez vous le lundi. Au fil des ans, nous avons constaté que les demandes d'ajouts d'articles à une commande sont dues le plus souvent à un manque d'organisation. En particulier en ce qui concerne les professionnels, on a parfois l'impression que celui qui est chargé de passer commande n'est pas au courant de l'avancée des travaux et que le mécanicien lui demande des pièces au fur et à mesure des découvertes effectuées sur le véhicule à réparer. Cette façon de faire est commune quand on travaille avec un fournisseur de pièces détachées local,

un fournisseur chez qui on peut aller plusieurs fois par jour. Par contre, il est plus difficile de demander à un client de payer trois fois les frais de port quand trois commandes ont été passées chez CiPeRe. Notre conseil : faites votre liste de commissions à l'atelier. Dès que vous constatez que vous avez besoin de quelque chose, notez-le et passez votre commande groupée quand la liste est complète. Cela permet de gagner du temps et de limiter les frais d'expédition. Accessoirement, c'est plus respectueux de l'environnement ! Outre les listes sur papier, vous pouvez bien sûr enregistrer vos demandes de pièces dans le panier de l'espace client en ligne. Le panier reste enregistré pendant 6 semaines. Lorsque tout est dans le panier, alors finalisez la commande. C'est aussi plus économique !

### Qu st on :

Mon colis est-il emballé par une machine ou un robot? Ou alors, est-ce que des personnes travaillent encore pour l'expédition des pièces chez CiPeRe ?

### Réponse CiP Re :

Si nos clients voyaient qui prépare les commandes, il n'en croiraient pas leurs yeux: toute une équipe de jeunes femmes sympathiques s'active au magasin. Depuis 33 ans, nous avons acquis un savoir faire inégalable en matière d'expédition des pièces détachées. Nous avons optimisé la logistique par notre propre expérience d'entreprise mais aussi grâce aux suggestions d'autres spécialistes de la logistique. Malgré toute les optimisations imaginables, il n'en reste pas moins que le travail au magasin est un travail physique ! En saison, la distance quotidienne parcourue à pied au magasin peut atteindre 10 kilomètres par personne. Et cela n'est pas inhabituel. Et dans les colis, on trouve non seulement des ampoules, des filtres à air ou des autocollants, mais aussi des capots de moteur, des lignes d'échappement et des disques de frein. La manutention et l'emballage des grosses pièces

est un défi quotidien, notamment en raison des volumes de l'emballage. Ce travail d'équipe est entièrement géré et fait par des femmes. Vous vous demandez pourquoi nous leur donnons ce travail physique? Et bien, la raison est simple : nous, les hommes, nous n'avons tout simplement pas leur talent. Plus d'une fois, nous avons essayé de faire entrer du personnel masculin dans l'équipe à l'emballage. Nous avons renoncé et sommes revenu à une équipe „zéro mec“. Il n'y a que deux hommes qui



travaillent à la logistique: il sont chargés de la réception des livraisons. Compte tenu de la pénibilité du travail, les salariés reçoivent un salaire supérieur au salaire minimum. Nous offrons donc une rémunération et des horaires de travail normaux, comme ce que la plupart d'entre vous connaissent aussi.....

Nous développons des relations de travail harmonieuses au sein de l'entreprise. Chez CiPeRe, vous ne trouverez que des employés en CDI. Nous ne travaillons pas avec des intérimaires. L'atmosphère et les conditions de travail sont telles que nous n'avons pratiquement aucune fluctuation dans l'équipe. Tous fidèles à la devise "Une fois CiPeRe, toujours CiPeRe"!

### Question :

mes données sont elles protégées chez CiPeRe et l'entreprise respecte-t-elle les exigences du RGPD (règlement général sur la protection des données) ?

### Réponse CiPeRe :

La numérisation est en plein essor, avec ses avantages et ses inconvénients. À cet égard, nous comprenons votre questionnement au sujet de la protection des données. Et c'est un plaisir de vous exposer comment nous faisons face aux problèmes qui se présentent. Tout d'abord, il est nécessaire de préciser que les grands acteurs du commerce en ligne à l'échelle mondiale travaillent différemment par rapport à nous. Chez ces „grands acteurs“, toutes vos activités en ligne sont stockées et permettent un suivi client sous de nombreuses formes. Il y a une surveillance par votre assistant vocal (Alexa, Google, Siri...) si vous en avez un. Ou encore des logiciels espions quand vous écoutez de la musique, ou que vous regardez des films, ou même quand vous lisez des livres en ligne. Si vous utilisez une carte de fidélité pour faire des achats, votre profil personnel est complet. Il est probable que les grandes entreprises du numérique connaissent vos heures de travail par l'analyse de votre comportement en ligne, elles savent aussi quand vous prenez des vacances et même où vous partez. Elles connaissent vos préférences personnelles, etc... Très bien, c'est parfait pour ceux qui aiment ça. Bienvenue dans le monde du numérique! Nous adoptons une approche complètement différente parce que nous considérons que votre vie privée est beaucoup plus importante que nos intérêts. Nous stockons vos données en ligne sous forme cryptée. Notre serveur se trouve à Berlin, où la très stricte loi allemande sur la protection des données s'applique. Vos coordonnées bancaires et de carte de crédit ne sont pas stockées par nous, mais par notre banque en ligne le CIC, en France. Le traitement des paiements est bien sûr soumis au plus haut niveau de sécu-



rité. Nous utilisons les données de votre carte de crédit exclusivement pour un seul et unique processus de paiement en cours - c'est la raison pour laquelle, vous devez les saisir à nouveau complètement à chaque nouvelle commande. Toutes les autres données dont nous avons besoin pour traiter votre commande ne sont stockées dans nos locaux qu'à 2 endroits différents: dans la salle des serveurs du bâtiment administratif et dans le local externe qui abrite un second server. Nous n'enregistrons rien sur le cloud, car il y a 4 ans, nous avons choisi d'investir une somme importante pour acheter notre propre technologie avec un serveur externe sur un terrain sécurisé, à l'extérieur de nos bâtiments. Ce serveur est surveillé par caméra et protégé par une alarme. Il est aussi équipé d'un système d'extinction d'incendie et d'un groupe électrogène de secours. Rien de ce que vous nous confiez, aucune de vos données n'est enregistrée sur le cloud.

Nous n'établissons pas de profil d'utilisateur; cela ne nous intéresse pas et nous n'analysons pas votre comportement sur notre site. Nous avons arrêté les publicités sur Google et leurs analyses, il y a quelques années et nous ne permettons à aucune plate-forme d'obtenir des données concernant notre clientèle. Il va de soi que nous ne vendons pas vos adresses, aucune donnée vous concernant n'est transférée à des tiers. Nous ne voulons rien de tout cela. C'est une preuve de confiance mutuelle.

Pour la mise en conformité de notre entreprise au RGPD, un délégué à la protection des données est devenu obligatoire. Nous avons confié cette tâche à une société externe qui a une rigueur, une expérience et une image différente de celles que nos propres employés peuvent avoir sur le sujet. Tous nos employés qui sont en contact avec vos données personnelles dans le cadre du traitement des commandes ont reçu une formation complète et spécifique sur le thème de la protection des données. Ils sont tenus à une discrétion absolue. Dans notre esprit, cela va de soi depuis bien longtemps mais cela mérite d'être mentionné de nos jours.

**Tout comme vous, nous nous intéressons à l'automobile ancienne avec beaucoup de passion... même si cela nous cause parfois quelques tracas.**

MADE IN EUROPE

Fabriquée à 100% en tôles  
neuves électrozinguées

# Habitacle

# 2CV

Nous proposons des caisses de Citroën 2CV neuves depuis quelques années. Ces coques qui forment l'habitacle du véhicule sont constituées à 100% de pièces neuves et fabriquées en Europe. La finition est de très bonne facture. La précision de la géométrie de chaque coque produite est vérifiée après la production. De plus, des portes et le capot sont montées à blanc pour le contrôle. Nous livrons chaque coque avec son certificat spécifique et des photos imprimées qui documentent les étapes de production. Ces coques testées une première fois en usine sont soumises à un second contrôle par nos soins. Après cette évaluation, nous gravons sur le tablier un marquage garantissant la traçabilité à 100% en cas de nécessité (par exemple en cas de sinistre, d'accident ou de vol).

Toutes les carrosseries sont conçues pour les véhicules équipés du système de pédale d'accélérateur suspendue comme dans les années 80 - c'est-à-dire 2CV6 et 2CV4 en partie. En plus de la coque normale, vous pouvez également commander chez nous 2 autres versions de l'habitacle : nous avons une version avec un montant fermé à la place de la vitre de custode comme les 2CV Spécial de la seconde moitié des années 70 et comme les 2CV des années 60. Cette version est disponible pour la 2CV6.

La troisième version est un produit de notre

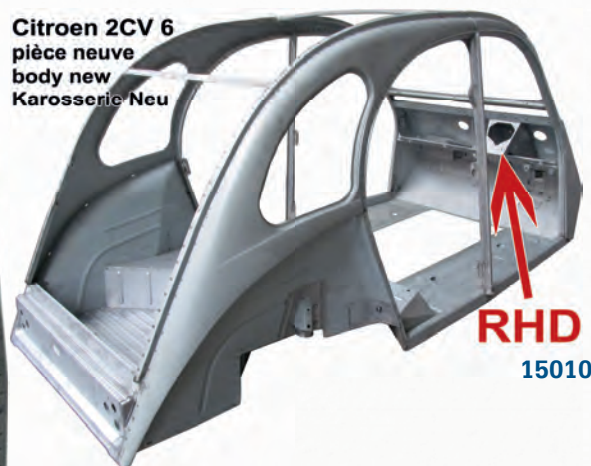
imagination, qui crée un lien harmonieux entre l'esthétique des anciennes et la technique des 2cv les plus récentes. En plus de la tôle de custode fermée de la seconde version, cette coque est équipée de la tôle arrière inclinée comme sur les 2CV des années 50 et du début des années 60. Cette version "vintage" est adaptable sur toute 2CV6 sans aucune difficulté. Les 3 versions des coques sont fabriquées en tôle électro-zinguée. Avec un bon traitement des corps creux et une protection contre la corrosion, votre 2cv vivra longtemps. Le prix de la qualité. Au premier abord, le prix semble élevé, mais il est tout à fait justifié. Quiconque a déjà fait restaurer une carrosserie de 2CV connaît les coûts qui peuvent en découler. Une carrosserie qui vous semble plutôt belle à première vue, ne révèle ses défauts véritables qu'après démontage et décapage à la brosse de fer, sablage ou décapage thermique. Ce qu'on doit remplacer en règle générale : 2 planchers latéraux, 2 bas de caisse, les parties basses des montants, le plancher sous pédale, le caisson sous la banquette arrière, 2 passage de roue arrière ainsi que les côtés de la façade arrière. Et si rien ne s'y ajoute, alors vous avez une caisse qui n'est déjà pas trop mauvaise. Vous en aurez donc pour 1000 de frais pour les pièces, voir plus. Ensuite, vous aurez besoin d'un bon carrossier professionnel, capable de travailler avec ce type de tôle de très faible

épaisseur. Quand vous aurez trouvé le professionnel qui fera le travail, il vous demandera 30 heures au minimum, si vous avez de la chance. Mais ne croyez pas que les 30 heures soient suffisantes, les frais réels pour le travail peuvent s'élever à 3000 et même plus dans certains cas. La probabilité que le carrossier ait besoin de 50 à 70 heures est tout à fait réelle. En fonction de son salaire horaire, le calcul est vite fait. Au bout du compte, quand le carrossier a soudé toutes les tôles, ne croyez pas que les frais s'arrêtent là ! Vous aurez une coque réparée mais avec des tôles pas forcément prêtes à la peinture. Les frais qui en découlent sont élevés quand il faut faire l'apprêt et la mise en peinture. Pour résumer tous ces arguments, on dira qu'en achetant une caisse neuve vous économisez du temps et de l'argent tout en ayant un produit de meilleure qualité. Mais, nous comprenons bien sûr, que pour des raisons émotionnelles ou pour conserver l'originalité d'un véhicule, il est parfois préférable de restaurer et ainsi de conserver la coque d'origine plutôt que de la remplacer par une neuve. C'est la raison pour laquelle nous proposons encore toutes les tôles de réparation. Ces produits sont de bonne qualité et nous les avons de stock pour nous permettre de vous servir rapidement. Presque toutes ces tôles de réparation sont produites en Europe et elles sont fabriquées en tôle électro-zinguées. Nous nous efforçons de trouver des solutions de livraison pour vous. Nous pouvons vous fournir des contacts pour un transport direct. Direct signifie que le transitaire vient chez nous avec sa camionnette, charge la carrosserie et se rend directement chez vous sans charger d'autre marchandise. La coque n'est donc pas chargée puis déchargée et rechargée entre vous et nous : c'est un trajet direct. Ce n'est pas la solution la moins chère, bien sûr, mais c'est la garantie que la livraison est sécurisée. Une autre condition préalable à ce service est que quelqu'un puisse réceptionner la carrosserie directement à votre adresse. Chaque heure d'attente est facturée par le commissionnaire. Combien ça coûte ? Comptez avec environ 1 du kilomètre et un minimum de 250 . Contactez nous avant l'achat, nous vous transmettrons un devis chiffré pour les coûts du transport. En règle générale, nous pouvons livrer les différents modèles de carrosseries 2CV neuve dans des délais courts.



15007

**Citroen 2CV 6**  
pièce neuve  
body new  
Karosserie Neu



**RHD**

15010

**Citroen 2CV6**  
>1990



15013

**Citroen 2CV6**  
>1990



15011

# L'ombre en mouvement



## voile d'ombrage

Un soleil brûlant en plein été ou une petite fraîcheur de printemps... avec un voile d'ombrage vous profiterez de tous les temps. Par grande chaleur, vous pourrez conduire sans couvre-chef et avec le volet d'aération ouvert, il n'y a rien de mieux.

Par temps frais, allumez le chauffage mais ouvrez la bâche de toit, le voile d'ombrage vous protégera des courants d'air froid. Vous allez aimer. Et en plus, c'est très classe !

Vous pouvez fixer votre voile d'ombrage quand la bâche est ouverte et à l'arrêt, quand vous refermerez le toit, vous pourrez le laisser en place. C'est simple: Prenez du plaisir en 2cv!



rouge-blanc 18198



jaune-blanc 18199





noir-blanc 18250



orange-blanc 18249



gris-gris clair 18255



rouge bordeaux-blanc 18257



bleu marine-blanc 18256



vert-blanc 18411



rouge bordeaux-blanc 18257



bleu-blanc 18410



vert-blanc 18411



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14