

Article AUTO RETRO - N°408

Et

Lettre de mise au point de M. Yvan FILLAUD

Président « DS Club International »



REPLICA Citroën DS 21 Cabriolet, 1967

Une main sur le volant monobranche, l'autre cherchant fébrilement une cigarette dans la boîte à gants, le conducteur semble nerveux et agité. À ses côtés, sa compagne dissimule un irrésistible ennui sous son élégante capeline en promenant un regard détaché sur le paysage du bord de mer. Un couple en crise en route pour sa villa sur la Côte d'Azur à bord d'une somptueuse DS décapotable. Ainsi défile le générique de *By the Sea* (*Vue sur mer*), le tout récent film d'Angelina Jolie qui en partage la vedette avec Brad Pitt, ce dernier conduisant le cabriolet DS. Arrêt sur image. Mariés dans la vraie vie, les deux acteurs

écrans et il faut remonter au *Mariage du Siècle* de 1985, très oublié, nanar que nos chaînes TV frappées d'Alzheimer rediffusent inlassablement, pour en découvrir un exemplaire (lui aussi de cinéma) malmené par Anémone et Thierry Lhermitte. À n'en pas douter, les prix des cabriolets Citroën qui s'élèvent de plus en plus haut dans la stratosphère (hydropneumatique) font réfléchir à deux fois les régisseurs chargés de recruter figurants et véhicules. Malgré des moyens conséquents, la firme de production Universal n'avait pas envie, pour une simple DS, de régler les frais de trois Rolls-Royce en location et assurance ! Rareté du modèle (1365 exemplaires), mythe de la DS "voiture du siècle",



sont devenus architecte et écrivain pour les besoins du scénario. Mais la magie du cinéma a aussi transporté la Côte d'Azur sur l'île de Malte où le tournage s'est déroulé pendant trois mois avec cette DS qui a joué les doublures. Le thème de l'histoire se situant en France dans les années 1970, la production recherchait pour le couple star une automobile emblématique de cette époque. Aussi, quoi de plus représentatif de cette France gaullienne qu'une Citroën DS ? Et de préférence, la version décapotable, plus en phase avec ce couple bourgeois séjournant sur la Riviera. Si la berline DS a tourné dans un nombre incalculable de films, le cabriolet n'a fait que de rares apparitions sur les

fanatisme de la secte des chevrons, tout s'est lié pour favoriser une inflation galopante qui semble aujourd'hui totalement en panne de freins...

Star system

Je me souviens pourtant d'un cabriolet DS Chapron Le Caddy, encore présentable, longtemps resté en vente près de chez moi. Affiché 6 000 F en 1982, personne n'en voulait. Combien ferait-il aujourd'hui dans une de ces médiatiques ventes aux relents de *star system* : 200 000 €, 250 000 € ? C'est votre dernier mot ? Le record à battre est détenu depuis 2009 par une DS 23,

Ce cabriolet offre à ses cinq passagers le même confort que la berline DS... le vent en prime ! La qualité d'exécution de la sellerie en cuir est remarquable. Notez à l'avant l'accoudoir central.

l'une des quatre ultimes décapotables "usine" réalisées par Chapron après l'arrêt de la série chez Citroën, avec 350 000 € au marteau. Des prix décoiffants même pour les adorateurs de la DS qui veulent rouler cheveux au vent. Flaminio Bertoni, en crayonnant en 1954 quelques esquisses de cabriolets joliment fuselés, se doutait-il qu'il dessinait une Joconde du 21^e siècle ? Il faut pourtant attendre le Salon

Citroën présente sa version Décapotable (son nom officiel) au Salon de Paris 1960. Presque deux fois plus cher que la berline, le cabriolet "usine", jugé peu rentable pour les chaînes de Javel, est désormais monté chez Chapron sur des plateformes de break renforcées reconnaissables aux deux tétons de cric sur les longerons. Cette collaboration va se poursuivre jusqu'en 1971, Chapron continuant ensuite à proposer

« Réplique, reconstruction ou continuation ? Ne jouons pas sur les mots ! Pour notre agence de location, il était important de proposer un cabriolet DS. »



Ces phares longue-portée étaient des accessoires très prisés à l'époque.

de Paris 1958 pour voir, sur le stand de Chapron, la révolutionnaire DS décapitée. Les techniciens de Citroën ont imposé de conserver la plage arrière de renfort et les ailes arrière démontables et ce premier cabriolet Chapron a l'air d'une berline sans toit à la silhouette encore alourdie par les nombreux joncs et accessoires chromés chers (ô combien !) au carrossier de Levallois. Toujours réalisés à la carte à partir de berlines DS déshabillées, ces cabriolets reçoivent d'abord des ailes arrière échan-crées avec une partie en fibre de verre, puis par la suite des ailes d'une seule pièce entièrement métalliques, seul le couvercle de coffre restant en polyester. Jugeant sa DS enfin au point,

ses propres variantes à une élite fortunée. Devenu objet de spéculation, le cabriolet DS est sans doute aujourd'hui la Citroën la plus inaccessible. De quoi tenter divers carrossiers et constructeurs sans patente, qu'ils soient fervents adorateurs de la divine DS ou tout simplement fieffés margouilins !

Rôle de composition

« Réplique, reconstruction ou continuation ? Ne jouons pas sur les mots ! Pour notre agence de location de voitures de collection, il était important de pouvoir proposer un cabriolet DS à notre clientèle », précise Fabrice Le Roy, >

ACHETER UN CABRIOLET DS REPLICA

Ce qu'il faut savoir

Sur les 1 365 cabriolets DS "usine" fabriqués, il en resterait près de 3 000 actuellement ! Évidemment, les disquieuses n'ont pas chômé et le polyester a coulé à flot... Hormis notre DS 21 replica d'origine italienne produite à 5 ou 6 exemplaires par an, on trouve principalement des cabriolets réalisés artisanalement par Deslandes, Ivanoff (ces derniers sont sous-traités en Pologne) et Dee-Ess Conversions de Malvern (G-B), ces derniers recevant des portes et toute la partie arrière en polyester. Tout le reste relève de fabrications plus ou moins folkloriques, circulant avec une carte grise de berline décapotée, naturellement non homologuées par la Drire et donc a priori non couvertes par les assurances en cas de gros carton... Papiers, svp ! C'est la première chose à réclamer et à inspecter de près, la mention

"cabriolet" ou "décapotable" devant y figurer. Comme les vrais, le cabriolet replica a pu parfois être construit sur une plateforme de break (présence des deux tétons d'ancrage de cric visibles) mais le plus important reste l'état de ce soubassement (traces de chocs, corrosion, soudures...). Il faut aussi inspecter le fond du coffre et le bac à capote. La qualité de cette dernière et la facilité de sa mise en place trahissent la qualité du travail du répliqueur. Tout le reste (sellerie, peinture, accessoires) est affaire de goût mais, outre les portières rallongées, une belle réplique, pour être crédible, doit posséder les feux et clignotants



arrière spécifiques dont il existe heureusement des refabrications. Mécaniquement, il n'y a rien de particulier à redouter, avec un bémol pour les 21 et 23 à injection électronique dont le système peut toutefois gripper en cas de longue immobilisation.

Combien ça coûte ?

La cote des berlines DS ne cessant de monter et celle des authentiques cabriolets se situant désormais à des niveaux stratosphériques, l'acquisition d'une réplique n'est pas à négliger car cela reste avant tout une DS avec toutes ses particularités qui en font le charme. Reste à rouler en règle ! Distribué en France par Rent a Classic Car (www.rentaclassiccar.com), ce cabriolet DS 21 réalisé de façon professionnelle en Italie et dûment homologué se négocie autour de 70 000 € selon les options choisies.



Cette signature n'était pas présente sur les cabriolets DS "usine".

Qui pourrait imaginer que ce sublime cabriolet DS est une réplique ?



Au volant (monobranche) comme si vous y étiez...

à la tête de Rent a Classic Car dont le parc d'autos destinées à la location compte pas moins de deux Citroën décapotables. « La rareté sur le marché et le prix exorbitant des modèles authentiques nous ont conduit au choix de la réplique. Nos deux DS cabriolets ont été réalisées à Bologne, en Italie, par Mario Cesari, un industriel qui fabrique des pièces détachées pour les firmes de motos Cagiva et Ducati. Collectionneur passionné – il possède un coupé Le Dandy Chapron et une DS ex-Alain Delon –, Mario fait travailler une partie de ses ateliers en hiver à la conversion de berlines DS en cabriolets. Une véritable démarche industrielle qui lui permet de produire quatre à cinq voitures "à la chaîne" avec un outillage spécialisé. Il a déjà fabriqué une trentaine de DS décapotables dont une bonne partie exportée aux USA. Pour notre part, nous proposons le choix des deux "visages" de la DS : un modèle de 1970 à la proue revisitée par Opron et cette DS 21 de 1967 qui a été louée pour plusieurs tournages dont un épisode de Top Gear à Monaco et celui du film Vue sur Mer d'Angelina Jolie. » Bon, il n'y a plus qu'à mettre mes Ray-Ban pour me retrouver assis à la place occupée par Brad Pitt dans le film ! Manque juste Angelina Jolie à côté... Née en 1967, elle a conservé les galbes de sa pureté originelle (je parle de la DS...) et, pour l'esthète chevronné, ce millésime représente le Graal en réunissant à la fois la fluidité du dessin de Bertoni, les 109 ch du 4-cylindres de 2 175 cm³ de la DS 21, la fiabilité du liquide vert LHM de suspension et, naturellement, la boîte hydraulique à quatre rapports. Habillée de ce gris nacré exclusif au cabriolet mais très proche du fameux gris Palladium des DS Pallas, rehaussé par une sellerie de cuir grenat, cette réplique fait preuve d'une élégance à nulle autre pareille. Réplique ? Parlons plutôt de reconstruction ou de rhabillage avec une robe entière-

ment façonnée en métal, y compris les ailes arrière échancrées et le couvercle de malle. Bien malin qui arriverait à déceler une différence ! Sur la plateforme renforcée de break, les deux tétons de cric sont bien visibles, les feux arrière "export" et les clignotants placés de part et d'autre du bac de capote sont bien à leur place et même les phares d'appoint fuselés signés Marchal sont garantis d'époque. Seule la signature Henri Chapron au bas des ailes avant, en principe absente sur les cabriolets "usine", fait un peu *too much*, mais personne ne s'en offusquera. Surtout pas les badauds venus tourner autour de l'auto lors de nos prises de vues : « Elle est belle ! Ah, vous l'avez bien restaurée ! » Personne ne viendra me demander la marque tant l'aura dont bénéficie la DS est universelle. Un monsieur âgé me confiera avoir possédé la même autrefois mais je n'oserai pas lui avouer qu'il est cette fois en présence d'une doublure.

Cool attitude

Après tout, c'est une vraie DS, avec toute sa personnalité et ses particularismes qui réclament quelques instants d'adaptation pour en tirer le meilleur parti. Moins futuriste que la sculp- ➤



Les fameux clignotants arrière sont ici des refabrications conformes à l'origine.

Les grandes dates

- ▶ **1954** Premières esquisses de Flaminio Bertoni pour un projet de VGD (future DS) décapotable.
- ▶ **1955** En octobre, lancement à Paris de la berline DS 19.
- ▶ **1958** Au Salon de Paris, présentation sur le stand Chapron d'un premier cabriolet DS 19.
- ▶ **1959** 5 cabriolets dont un ID 19, tous différents, sortent des ateliers du carrossier Chapron.
- ▶ **1960** En septembre, présentation à Paris de la DS 19 Décapotable par Citroën.
- ▶ **1961** En février, premières livraisons (moteur 83 ch, fabrication chez Chapron).



- ▶ **1966** Nouvelle DS 21 Décapotable au catalogue.



- ▶ **1967** Pour le millésime 1968, partie avant redessinée par Opron avec phares directionnels.
- ▶ **1971** Le cabriolet DS 21 est supprimé du catalogue. Chapron poursuit la fabrication de ses modèles spécifiques sur base DS.
- ▶ **1975** En avril, arrêt de production de la gamme D.

Production totale :
1 365 cabriolets "usine".

REPLICA Citroën DS 21 Cabriolet, 1967

Quelle ligne ! Pour beaucoup moins cher qu'une vraie DS, vous avez... une vraie copie conforme ! Notez les feux "export".



Les 109 ch SAE sont largement suffisants pour cruiser en famille... ou plutôt flotter au-dessus de la route !

POINTS FORTS

- › Ligne sublime
- › Parfaite imitation
- › Construction semi industrielle de qualité
- › Belle finition
- › Régulièrement immatriculée
- › Cabriolet familial
- › Mécanique fiable

POINTS FAIBLES

- › Pièces de carrosserie spécifiques difficiles à trouver
- › Papiers à vérifier impérativement
- › Parcours du combattant pour l'homologation (en France)





Fabrice Le Roy

« Une réplique de DS décapotable s'imposait dans notre parc de location pour répondre à la demande de certains de nos clients. Mais pas question d'une réalisation d'amateur ! Construit selon une véritable démarche industrielle en Italie, ce modèle est homologué par le Tüv allemand puis a reçu une carte grise italienne avec la mention

« Beau tableau de chasse ! »

«aperta» (cabriolet) transcrite sur la carte grise française. Dans le cadre d'une location, il faut que la partie documents administratifs soit impeccable », souligne Fabrice Le Roy, le boss de Rent a Classic Car, intarissable sur les qualités de cette DS 21 réplique : « Pour le film *Vue sur Mer*, réalisé et interprété par Angelina Jolie, nous l'avons amenée à Malte par la route et elle y est restée trois mois, le temps du tournage. Angelina et Brad Pitt étaient tellement conquis par notre DS qu'ils voulaient absolument l'acheter ! À défaut, ils l'ont louée pour passer l'été dans leur propriété de la Côte d'Azur. À son tableau de chasse, cette DS a aussi eu les honneurs de la nouvelle équipe de *Top Gear* avec Quentin Wilson et Jodie Kidd dans les rues de Monaco ! »
Rent a Classic Car : Promenade des Anglais, 06000 Nice, tél. 09 54 00 29 33, rentaclassiccar.com



La boîte "hydro" est idéale pour une conduite détendue, du bout de l'index.

ture de plastique de Bertoni des premiers modèles, le tableau de bord conserve un style typiquement Citroën. Pas de température d'eau, ni de mano de pression d'huile, la confiance régnait à Javel, encouragée par le proverbial sens de l'économie auvergnat de Michelin, propriétaire de la firme, qui ne chipotait pas pour équiper la DS de boutons et tirettes d'Ami 6 ou d'un voyant rouge d'alerte récupéré sur une 2 CV ! Plus fort encore, sous la planche de bord du cabriolet se niche un plafonnier, pour l'occasion descendu... du plafond d'une Rosalie ! De ce conservatisme d'avant-guerre à la science-fiction, il n'y a qu'un geste : celui de pousser le petit levier à travers le volant monobranché

pour actionner le démarreur. Un petit temps d'arrêt pour les mises à niveau, d'abord celle de la DS qui relève son séant puis son nez en soupirant, ensuite celle du conducteur qui doit s'adapter à sa conduite déconcertante. C'est la voiture du moindre effort, du geste minimum. Juste une impulsion sur le volant et elle s'engage dans la courbe avec une vivacité surprenante pour son gabarit. Une simple caresse de l'orteil sur le champignon de freins et elle stoppe sur place. Seule la boîte hydraulique qui dispense de pédale d'embrayage manifeste une certaine lenteur. Les quatre rapports se passent d'une pichenette sur la grille tarabiscotée mais il faut apprendre à synchroniser le geste et la pression sur l'accélérateur. À chaque changement de rapport, le nez de la DS retombe puis se relève et, avec un peu d'habitude, il faut à peine soulager le pied droit tout en cliquant le joystick pour apprécier tout l'avant-gardisme de cette véritable boîte séquentielle. On en oublierait presque son étagement mal calculé avec une première trop courte et une quatrième sans nerfs. L'élasticité du 4-cylindres permet cependant de relancer l'auto pour cruiser en souplesse comme un Riva routier. Ni roadster sportif, ni convertible à la ricaine, le cabriolet DS survole les styles et les époques du haut de son élégance aussi insolite qu'intemporelle. Une cool attitude dont cette version réplique, libérée de toute arrière-pensée spéculative, permet de profiter pleinement. ■

Tous nos remerciements à Fabrice Le Roy pour sa confiance ainsi qu'à Anton et toute l'équipe de Rent a Classic Car qui nous ont facilité ce reportage.



Rien ne se perd, tout se transforme chez Michelin, le propriétaire de Citroën à l'époque : ce plafonnier provient d'une Rosalie puis d'une Traction Avant ! À côté, le robinet de chauffage.

Caractéristiques techniques

CITROËN DS 21 CABRIOLET REPLICA, 1967

Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 2 175 cm³ (90 x 85,5 mm), 109 ch SAE à 5 500 tr/min, 17,7 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,75 à 1, culasse alu, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral (chaîne), vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur double corps inversé Weber 28/36 DDEA.

Transmission aux roues AV, embrayage automatique hydraulique, boîte 4 vitesses, pont 4,375.

Direction à crémaillère avec assistance.

Freins assistés avec répartiteur, disques AV, tambours AR.

Suspension AV/AR avec sphères hydropneumatiques tenant lieu d'amortisseurs et de correcteur d'assiette, barre stabilisatrice.

Structure/Carrosserie plateforme caissonnée, coque rapportée soudée et éléments de carrosserie boulonnés, tout acier (sauf capot alu), cabriolet 2 portes, 5 places.

Dimensions longueur 4,83 m, largeur 1,79 m, hauteur 1,42 m, empattement 3,12 m, voies AV/AR 1,50/1,30 m.

Roues jantes tôle, pneus Michelin XAS 180x380 à l'AV et 165x380 à l'AR.

Poids (à vide) 1 235 kg.

Vitesse maxi env. 170 km/h.

**DS CLUB IVANOFF
INTERNATIONAL**

Villa « La Petite Sirène »
1 Chemin de la Noé des Bois
Route de Saint-Viaud (D86)
44320 SAINT PERE EN RETZ
Mobile (33) 06 80 15 74 17
E-mail : contact@cab-ds-ivanoff.com

JOURNAL AUTO-RÉTRO
GROUPE LVA
BP 40419
77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Le 20 avril 2016

Objet : Votre article « Citroën
DS 21 Cabriolet Réplica »

Madame, Monsieur,

Je me présente, Ivan FILLAUD, Président du DS Club Ivanoff International, le club international qui défend les ID/DS en faisant la promotion de son ambassadeur le plus élégant, le plus magique, « le Cab Usine ».

Dès sa parution, votre article dans Auto-Rétro n° 408 de mai 2016, signé Jean-Paul DECKER, a fait sonner mon téléphone !

Plusieurs membres m'ont appelé, bien remontés contre les éléments de désinformation et les nombreuses lacunes de votre article.

Je vous écris donc pour vous donner des informations que votre « journaliste » aurait pu obtenir chez nous ou ailleurs s'il avait pris le temps de suffisamment s'informer...

Page 14 : 1365 exemplaires, c'est oublier ceux construits par Chapron après la fin du catalogue Citroën en 71 (dont plusieurs DS 23 IE qui ont pourtant fait grand bruit aux enchères ces dernières années).

On les appelle des « tardifs », il en a construit sur base Berline neuves, mais aussi sur commande de particuliers qui apportaient leur Berline d'occasion (« environ 1400 soit 0,01% de la production totale » n'aurait pas été critiquable).

Toujours page 14 : « ce cabriolet offre à ses 5 passagers le même confort que la Berline », il aurait été honnête de signaler qu'à cause de la boîte à capote, les places arrières offrent 25 cm de moins que la Berline (ce qui oblige à avancer les sièges avant à fond quand on met des grands derrière...)

Page 15 : « l'une des 4 ultimes », les tardifs n'étaient pas 4 mais selon les sources, minimum 12, maximum 40 et aucun n'est compté dans les 1365 de la sous-traitance Citroën chez Chapron.

Toujours page 15 : « des plateformes de break renforcées », vous alimentez une erreur qui a la peau dure ! Les cab usine ont été construits sur des bases **Berline** renforcées sur la chaîne des breaks à Javel, d'où les 2 têtons, le deuxième (à l'arrière) étant jugé indispensable pour soulever par l'hydraulique, suffisamment haut pour changer « sur la route » une roue arrière (l'aile arrière n'étant pas démontable).

Les techniciens de Citroën n'ont influencé **en rien** la fabrication de la croisette de 1958 ni les suivantes (52 unités selon notre source) pour la bonne raison qu'ils n'ont pas été consultés !

C'est au vue de la croisette que Citroën s'est rapproché de Chapron pour sortir son propre cabriolet (l' « usine ») en sous-traitance et c'est à cette occasion qu'ils ont imposé leur cahier des charges.

A noter que ce dernier a été le fruit de discussions et compromis entre les impératifs techniques formulés par les maîtres carrossiers de Chapron et les souhaits du bureau d'étude Citroën.

Les responsables Citroën avaient noté la tendance certaine des carrossiers chez Chapron à tout ajuster à leur convenance et craignaient les conséquences sur le SAV Citroën qui n'avait pas leur maîtrise, c'est pourquoi ils ont imposé un contrôleur Citroën chez Chapron sur la ligne de production des cab « usine » de 60 à 71, il était censé veiller à l'application stricte du cahier des charges.

Je n'ai jamais entendu parler qu'il y ait eu une partie des ailes de croisette en polyester (peut-être sur un proto ?) Cela m'étonne beaucoup mais je n'ai pas la prétention de connaître tous les détails.

Page 15 encore : Chapron **n'a pas continué sa production à la suite du cab usine**, il n'a pas cessé de la proposer à sa clientèle, parallèlement à sa sous-traitance pour Citroën et indépendamment de celle-ci.

Enfin page 15 : le feu additionnel que vous montrez **n'est pas un longue portée** mais un antibrouillard (très joli) dont l'utilisation s'arrête normalement en 1965 avec l'apparition des feux boule type Porsche et du modèle Marshal « feux obus export » (longue portée cette fois).

Page 16 : ce monogramme signe le cabriolet, effectivement il n'y en a pas sur le modèle qu'il copie, pour la bonne raison que le cab « usine » est le modèle Citroën !

On peut donc le qualifier de « trompeur » car c'est la signature du carrossier italien qui l'a réalisé qu'on devait trouver à cette place...

C'est aussi une vraie provocation pour celle qui possède la marque de Levallois aujourd'hui.

Page 16 : « il en resterait près de 3000 actuellement ! » Vous créez ou accentuez une polémique en sortant ce chiffre bidon de votre chapeau ; informer le lecteur de la réalité aurait fait moins sensationnel sans aucun doute.

Il y a un belge qui a fait un énorme travail de recensement des originaux, il y a une dizaine d'années, il en était à 400 (250 roulant + 150 en épave). Il serait intéressant de savoir où il en est aujourd'hui.

Quant aux répliques de cab usine, si on additionne les différents pays producteurs, l'Allemagne arrive en premier puis la France, l'Angleterre, la Hollande, la Belgique et dernièrement l'Italie.

Je serai très surpris qu'on dépasse 350 unités, en comptant les 40 Clunet-Delandes en polyester.

Il faut 1500 heures de travail en moyenne pour réaliser un Ivanoff de A à Z et comme aucun n'a été réalisé de A à Z en Pologne, il est inexact d'écrire qu'ils sont sous-traités là-bas.

Il aurait été juste d'écrire qu'une partie de la construction des Ivanoff est réalisée en Pologne pour des raisons de coût et de compétences (mais pour cela il aurait fallu demander).

Page 16 : les feux arrières que vous montrez sont méconnaissables car il leur manque leurs enjoliveurs chromés ; problème d'ajustage, pas la place de les mettre ? C'est tout de même nettement moins joli sans...

Page 17 : « façonnée en métal, y compris le couvercle de malle ». Il aurait été juste de préciser au lecteur que les couvercles de malles originaux étaient en polyester.

Page 17 : « malin pour déceler une différence », merci pour les connaisseurs mais la branche de volant grise au lieu de noir et les angles supérieurs de la baie de pare-brise qui montent au lieu de descendre ne laissent aucun doute sur la non-conformité du véhicule.

Page 17 : mais personne ne s'en offusquera, ça c'est très présomptueux et il ne me surprendrait pas que vous ou le propriétaire en entendiez rapidement parler.

Page 18 : la photo permet de voir que le dernier Lucas L538 à l'extrême gauche à, lui, son enjoliveur pour une présentation en photo magazine, c'est vraiment « sans complexe ».

Sans complexe aussi le positionnement des baguettes (à croire que la photo de la page 16 a été retouchée ?). Le premier de mes membres à m'avoir appelé, a parlé « d'un travail de sagouin ». Moi je pense que la forme de la carrosserie n'a pas permis de faire mieux ? (c'est peut-être lui qui a raison ?). Dans les deux cas, cela nous fait un peu mal au ventre pour notre modèle fétiche.

Page 18 : « Parfaite imitation », il y a pas mal de détails à revoir avant que ce soit « parfait » !

« Belle finition », pas pour le niveau d'exigence qu'impose habituellement ce modèle.

« Pièces de carrosserie spécifiques difficiles à trouver, **arrêtez avec ça ! Cela suffit**, on a un stock permanent avec la totalité des pièces spécifiques et ce depuis plus de 15 ans !

Ceux qui ne sont pas capables de payer les 76 € annuels de la carte de membre n'ont qu'à choisir une 2 CV, ça se décapote aussi !

M. Leroy et M. Cesari ont été ou sont membres du club et en possède le catalogue (également disponible sur le net). Donc votre commentaire n'a aucune excuse.

Page 19 : On est en droit de se demander pourquoi un carrossier italien a besoin d'aller faire homologuer son travail en Allemagne ? Pour obtenir une carte grise dans son propre pays ?

Page 19 : La vitesse maxi est d'environ 180 km/h (contrôlé moi-même avec le GPS).

Ma conclusion :

Les textes sont bien écrits, la plupart des raisonnements se tiennent. Dommage pour la qualité de l'exemple et pour les bêtises...

Salutations Citroëniques



"DS" CLUB INTERNATIONAL
SAUVEGARDE DES CABRIOLETS ORIGINAUX
CONSTRUCTION DE CABRIOLETS NEUFS
IVANOFF
TEL. : 00 33 2 40 39 66 15
MOBILE : 00 33 6 80 15 74 17
E-MAIL : IVANOFF@ONLINE.FR
SITE-WEB : CAB-CS-IVANOFF.COM