



VENTE DE L'AVENTURE  
PEUGEOT CITROËN DS  
Dimanche 16 septembre 2018

L'Aventure  
Peugeot Citroën DS

**LECLERE**  
MAISON DE VENTES

**Drouot** LIVE.COM

**LECLERE**

MAISON DE VENTES

**PARIS**

21, rue Drouot 75009 Paris

**MARSEILLE**

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

**T.** +33 (0)1 48 24 84 02

**F.** +33 (0)4 91 67 36 59

**E.** [contact@leclere-mdv.com](mailto:contact@leclere-mdv.com)

Catalogues / résultats / live / actualités sur [www.leclere-mdv.com](http://www.leclere-mdv.com)

# Vente de L'Aventure Peugeot Citroën DS

Dimanche 16 septembre 2018 - 14h00

## Expositions

Samedi 15 septembre de 9h30 à 18h00

Dimanche 16 septembre de 9h30 à 14h00

Site de Terre Blanche

rue du Commandant Rolland

25310 Herimoncourt

Téléphone pendant l'exposition : 06 17 69 84 46

## Commissaires-priseurs

Damien Leclere & Delphine Martin-Orts

## Leclere Motorcars

Pierre Delagneau

tél. +33 (0)6 60 52 23 64 / delagneau@leclere-mdv.com

## Maxime Lépissier

tél. +33 (0)6 17 69 84 46 / maxime@leclere-mdv.com

## Erwan de Belleville

tél. +33 (0)6 65 72 25 38 / belleville@leclere-mdv.com

## Consultant et rédaction

François de Gaillard





**Damien Leclere**  
Commissaire-priseur



**Delphine Orts**  
Commissaire-priseur



**Pierre Delagneau**  
Directeur du département  
+33 (0)6 60 52 23 64  
delagneau@leclere-mdv.com



**Maxime Lépissier**  
Administrateur  
+33 (0)6 17 69 84 46  
maxime@leclere-mdv.com



**Erwan de Belleville**  
Spécialiste automobile  
+33 (0)6 65 72 25 38  
belleville@leclere-mdv.com



**Enguerrand D'Indy**  
Spécialiste automobile  
+33(0)6 07 34 03 06  
enguerrand@leclere-mdv.com



**Marie Laurence de Rochefort**  
Attachée de presse  
+33 (0)6 60 61 88 07  
mlderochefort@yahoo.fr



**Alain Duval**  
Senior consultant  
+00 44 (0)7 53 55 31 320  
duval@leclere-mdv.com

e-Catalogue : Didier Rols



# Comment suivre et participer à la vente ? *How to follow the auction and bid?*

## **Drouot** LIVE<sup>COM</sup>

Suivre la vente en LIVE depuis votre ordinateur  
et enchérir en direct  
(Inscription gratuite à faire **ici** avant le 15 septembre)

*Follow the auction on your computer and bid live  
(Free registration **here** before the 15<sup>th</sup> September)*

Informations / *Enquiries* : maxime@leclere-mdv.com

### Un lot vous intéresse en particulier ? *Interested in a particular lot?*



Demander à être contacté par  
l'un de nos spécialistes



*Ask to be called by  
one of our specialist*



Demander une présentation «live vidéo» de l'un des lots.  
*Ask for «live video» presentation of one of our lots.*

Pour toute question, information sur un lot ou une inscription :  
*Enquiries, auction registration:*

maxime@leclere-mdv.com  
+33 6 17 69 84 46



# L'Aventure

## Peugeot Citroën DS

L'Aventure Peugeot Citroën DS, ce sont plus de 200 ans d'histoire, 3 entités-marque, l'Aventure Peugeot, Citroën Heritage, DS Héritage et des sites patrimoniaux, le Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux, le Conservatoire Citroën DS à Aulnay, l'Aventure Automobile à Poissy et le Centre d'archives de Terre Blanche, à Hérimoncourt.

Les équipes de l'Aventure Peugeot Citroën DS œuvrent avec et pour ses adhérents et tous les passionnés. Tout au long de l'année, pour être au plus près de tous et pour élargir la communauté, l'Association organise et participe à des salons et des événements. Pour anticiper une demande grandissante et répondre aux attentes des collectionneurs, l'Aventure se transforme et développe des services comme la restauration des véhicules dans ses ateliers à Sochaux et Aulnay. Elle propose aussi des pièces de rechange Peugeot Classic et Citroën Classic et Néo Rétro. A ce jour, plus de 14 000 pièces sont référencées dans le catalogue dont 6 000 sont disponibles sur le site internet : [www.pieces-de-rechange-classic.com](http://www.pieces-de-rechange-classic.com)

Enfin, l'Aventure Peugeot Citroën DS propose de nombreux produits dérivés l'Aventure Peugeot, Citroën Heritage, DS Héritage, disponibles en boutiques et sur internet. Pour ne rien rater, toutes les informations sont disponibles sur le internet : [www.laventurepeugeotcitroends.fr](http://www.laventurepeugeotcitroends.fr)



# LA **PEUGEOT 504** FÊTE SES **50 ANS**

EXPOSITION DU 5 MAI AU 31 DÉCEMBRE 2018



**#1968**



**#2018**



©William CROZES

En partenariat avec



## MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT

BIEN PLUS QU'UN MUSÉE, UNE AVENTURE

25600 SOCHAUX

Tél. 03.81.99.42.03

[www.museepeugeot.com](http://www.museepeugeot.com)





# Sommaire

Automobilia  
p. 12 à 57

Automobiles de collection  
p. 58 à 197



001  
Affiche Paris-Dakar  
«Merci à elle / Merci à eux».  
78 x 116,5 cm

10 - 20 €



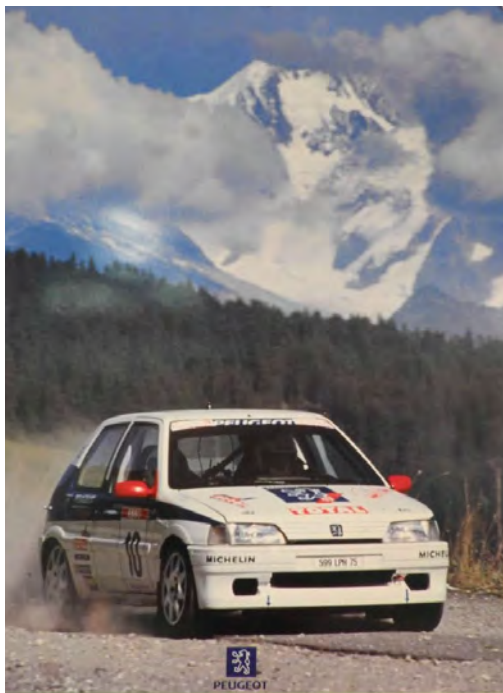
002  
Affiche Peugeot 106  
«Cartoon».  
117 x 78 cm

10 - 20 €



003  
Affiche Citroën 2CV6 et Tintin.  
118 x 75 cm

10 - 20 €



005  
Affiche Peugeot 106 Kit Car.  
60 x 80 cm

10 - 20 €



004  
Affiche 103 SPX  
«Tu Kickes elles craquent».  
60 x 45 cm

10 - 20 €



006  
Affiche Peugeot 205 CTI.  
116 x 79 cm

10 - 20 €



007  
Affiche 205 GTI  
«Plus GTI que jamais!».  
116 x 79 cm

10 - 20 €



008  
Affiche Peugeot 205 Junior.  
79 x 117 cm

10 - 20 €



009  
Affiche 205 Turbo 16  
«Quelle sacrée trajectoire !».  
117 x 78 cm

10 - 20 €



010  
Affiche Peugeot 306 Maxi.  
80 x 60 cm

10 - 20 €

011

Affiche Peugeot 404 Compétition

63 x 93 cm

10 - 20 €



012

Affiche Peugeot 309 GTI.

117 x 78 cm

10 - 20 €



013

Affiche Peugeot 405 Mi 16 «Attention, conduire cette voiture peut entrainer un effet d'accoutumance».

80 x 120 cm

10 - 20 €



014

Affiche Peugeot 405 T16 «On n'a pas fini d'en parler dans les pyramides...».

102 x 75 cm

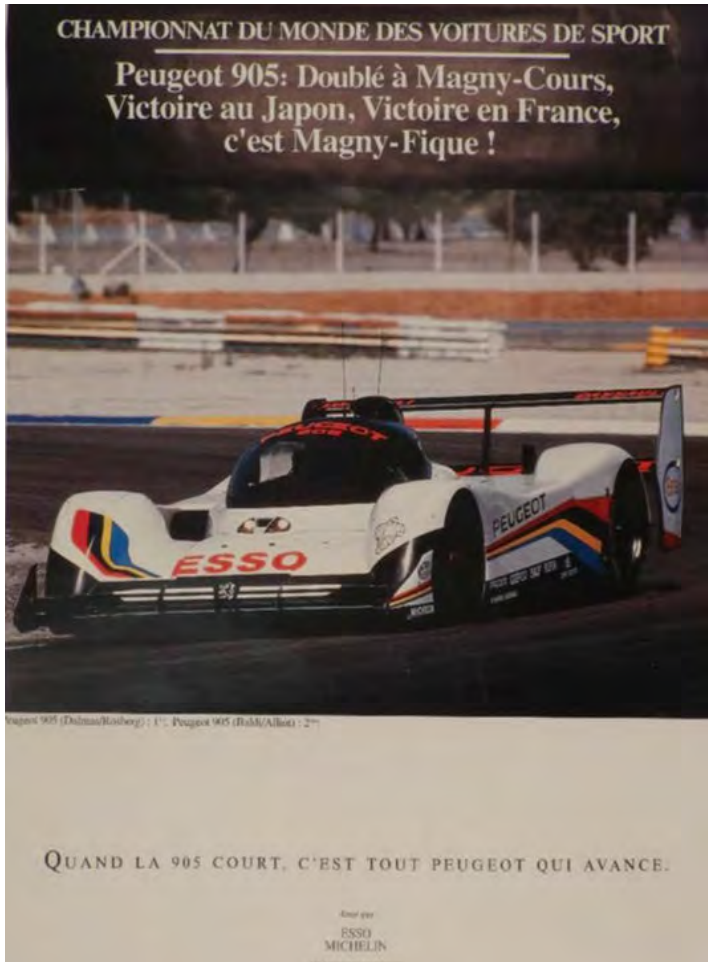
10 - 20 €

015

Affiche Peugeot 905 «Quand la 905 court, c'est tout Peugeot qui avance».

120 x 175 cm

10 - 20 €



016

Affiche Peugeot 905.

116 x 173 cm

10 - 20 €



017

Affiche Citroën BX Break.

119 x 75 cm

10 - 20 €



018

Affiche Citroën BX .

119 x 74,5 cm

10 - 20 €



019

Affiche Citroën CX « La voiture de ceux qui ne mettent pas tout leur argent dans leur voiture».

118 x 75 cm

10 - 20 €



020

Affiche Citroën CX Break.

105 x 75 cm

10 - 20 €



021

Affiche Citroën MEHARI (Avant 1977).

118 x 75 cm

10 - 20 €





022  
**Affiche Citroën VISA.**  
 118 x 74 cm

10 - 20 €



023  
**Affiche Citroën VISA Groupe 5.**  
 117 x 75 cm

10 - 20 €

024  
**Affiche Citroën ZX Dakar.**  
 79 x 119 cm  
 10 - 20 €



025  
**Affiche Citroën CX Familiale.**  
 119 x 75 cm

10 - 20 €

026  
Affiche Citroën Paris Dakar 1989

117 x 78 cm

10 - 20 €



027  
Affiche Citroën 205 T16 et 405 T16  
«Dunes et de deux».

120 x 176 cm

10 - 20 €



028  
Affiche Citroën Formula 1 Talbot Sport et SKF  
«winners rely on SKF»

158 x 117 cm

10 - 20 €



029

Affiche GS Break (DELPIRE)

119 x 75 cm

10 - 20 €



030

Affiche Citroën GS Club (RSCG)

119 x 75 cm

10 - 20 €



031

Affiche Citroën GS X3.

119 x 75 cm

10 - 20 €



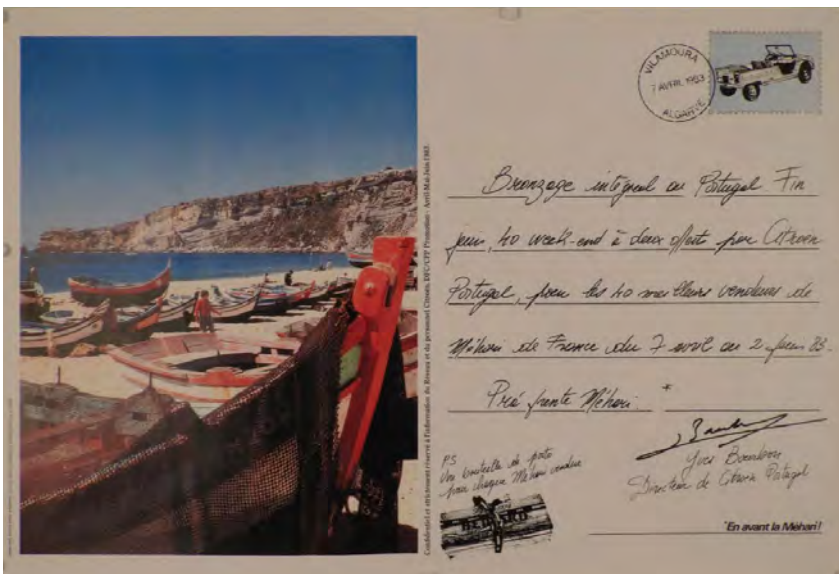
032  
Affiche Motorcycle GT10 Peugeot  
«On peut toujours compter sur un Peugeot».  
60 x 40 cm

10 - 20 €



033  
Affiche Citroën MEHARI (après 1977).  
119 x 75 cm

10 - 20 €



034  
Carte postale usine Citroën.  
60 x 40 cm

10 - 20 €

035  
Affiche Motorcycle 101-102  
«Un nouveau style de vie».  
155 x 115 cm

10 - 20 €



036  
Affiche Motorcycle 101-102  
«l'événement de l'année».  
115,5 x 157,5 cm

10 - 20 €



037  
Affiche Motorcycle 104  
«Le nouveau 104».  
154 x 115 cm

10 - 20 €

038  
Affiche Citroën DS19 (Ecorché).  
64x 50 cm

10 - 20 €





039

Affiche Paris Dakar 1990 (2 exemplaires).

78 x 117 cm

15 - 25 €

040  
Affiche Peugeot 406 Super Tourisme et Pilote L.AIELLO  
118 x 78 cm

10 - 20 €



041

Affiche Paris Dakar 1987 «Pari gagné».

117 x 79 cm

10 - 20 €



042  
Affiche Peugeot 205 «Sacré 205 j'aime ton numéro» (série «Grace»).

120,5 x 177 cm

10 - 20 €



043

Affiche Peugeot 405  
«Un talent fou».

120 x 161 cm

10 - 20 €



045

Affiche Citroën XSARA T4.

98 x 82 cm

10 - 20 €



044

Affiche Motorcycle Peugeot BB  
«Oui vraiment un Peugeot c'est autre chose».

50 x 68 cm

10 - 20 €



046

Affiche Concept Citroën KARIN  
«Excursion dans l'innovation».

120 x 176 cm

10 - 20 €



047

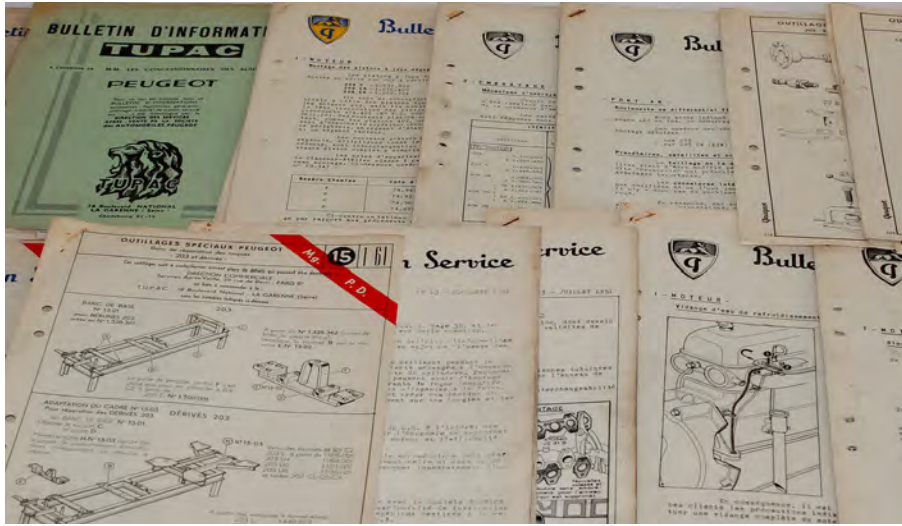
Affiche Citroën AX  
«Révolutionnaire».

119,5 x 75 cm

10 - 20 €



048  
 Lot de 10 documents 203.  
 50 - 80 €



049  
 Bulletins de semi circulaire Peugeot.  
 40 - 70 €



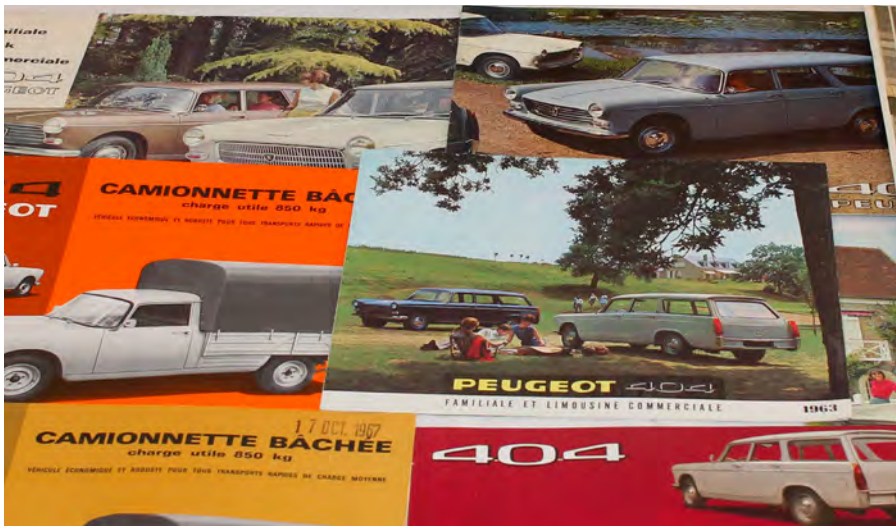
050  
 10 Catalogues 403.  
 50 - 80 €





051  
10 Catalogues 404.

50 - 80 €



052  
10 Publicités 404 utilitaires et commerciales.

50 - 80 €



053  
10 pubs 403 utilitaires.

50 - 80 €



054  
10 Photos 403 berline.

50 - 80 €



055  
10 Photos 403 utilitaires.

50 - 80 €



056  
10 Publicités 404.

40 - 70 €



057  
10 Publicités 204 Berline.

40 - 70 €



058  
10 Publicités 204 utilitaires.

40 - 70 €



059  
10 Publicités 304.

45 - 70 €



060  
10 publicités 504 berline.

45 - 70 €



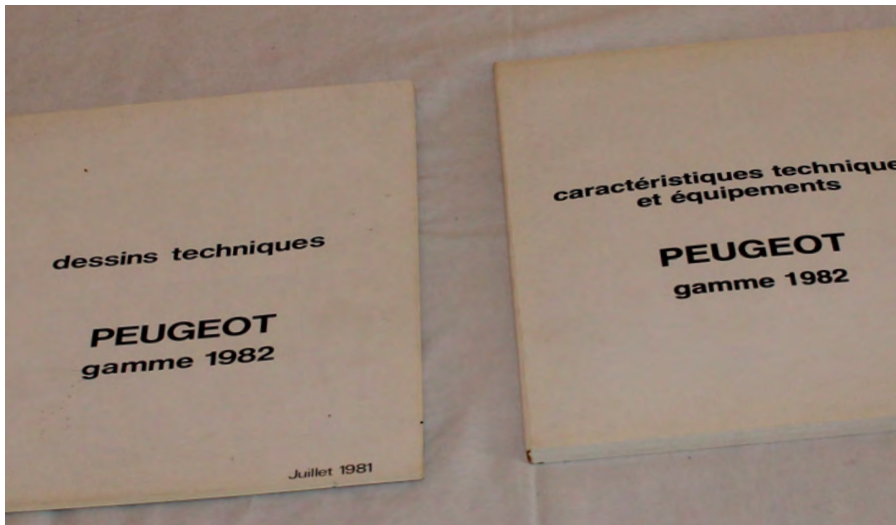
061  
10 Publicités 504 BK.

45 - 70 €



062  
10 Photos 504.

40 - 70 €



063  
Peugeot 1982 dessins et caractéristiques.

30 - 50 €



064  
10 Publicités Simca 1000.

45 - 70 €



065  
10 Publicités Simca 1000.

45 - 70 €



066  
10 Publicités Simca 1100.

40 - 70 €



067  
10 Publicités Talbot Samba.

40 - 70 €



068  
10 Publicités Talbo Samba.

40 - 70 €



069  
10 Publicités Simca Arronde.

40 - 70 €



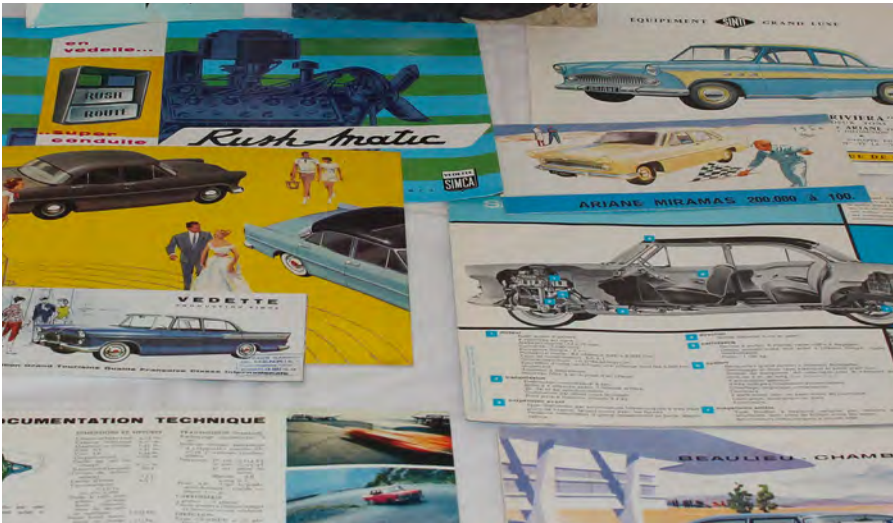
070  
11 Publicités Simca Arronde utilitaires.

40 - 70 €



071  
10 Publicités Simca Arronde.

45 - 70 €



072  
10 Publicités Simca.

45 - 70 €



073  
10 Publicités Simca.

45 - 70 €



074  
10 brochures Simca Talbot.

45 - 70 €





075  
10 Publicités J7.

35 - 60 €



076  
10 Publicités J7.

35 - 60 €



077  
10 Publicités camion Citroën.

40 - 70 €



078  
10 Publicités Ami 6.

45 - 70 €



079  
10 Publicités Ami 8

40 - 70 €



080  
10 Publicités Dyane Méhari.

45 - 70 €



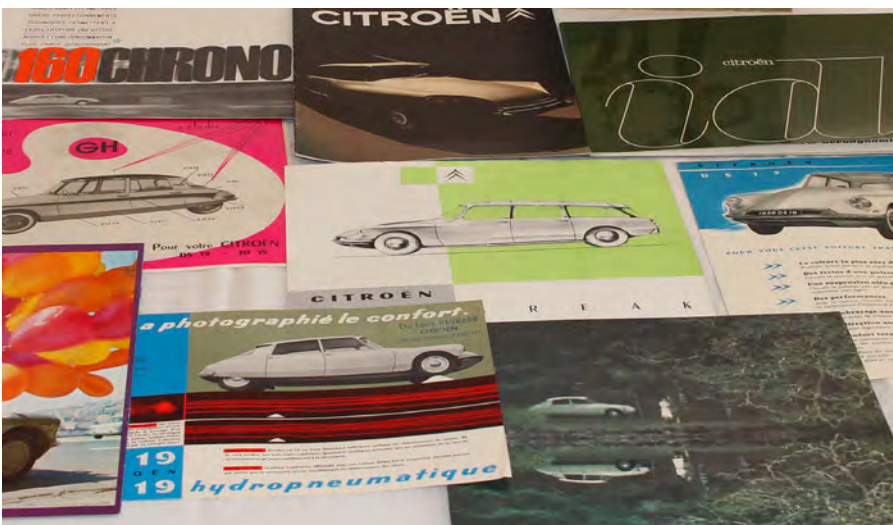
081  
10 Publicités 2CV.

45 - 70 €



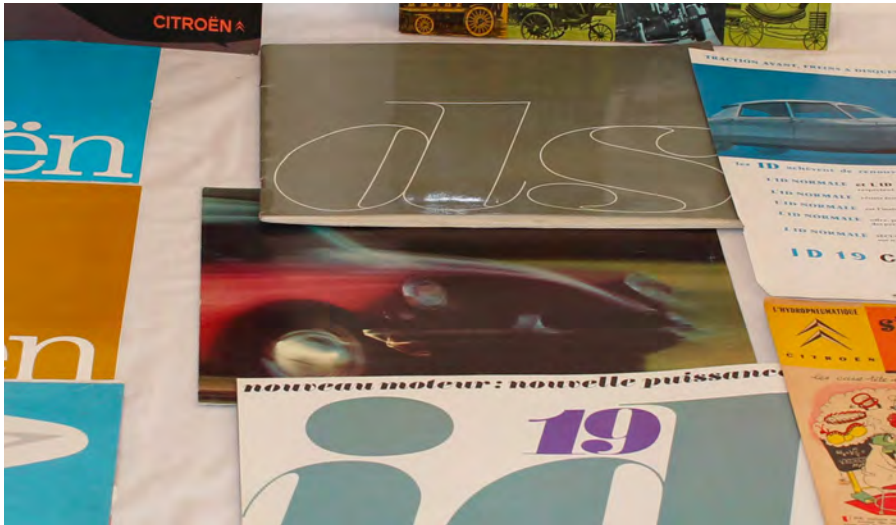
082  
10 Publicités 2CV.

45 - 70 €



083  
10 Publicités DS.

50 - 80 €



084  
10 Publicités DS.

50 - 80 €



085  
10 Brochures Citroën années 70.

30 - 50 €



086  
10 Brochures indépendance Peugeot.

80 - 120 €



087

10 Publicités Citroën C4 et C6.

40 - 70 €



088

10 Publicités Citroën C4 et C6.

50 - 80 €



089

10 Publicités Rosalie Traction.

40 - 70 €



090  
10 Publicités Citroën.

40 - 70 €



091  
10 publicités Panhard.

40 - 70 €



092  
10 Anciennes publicités Peugeot.

40 - 70 €



093  
10 Publicités 202.

40 - 70 €



094  
10 publicités 402 et 202.

40 - 70 €



095  
10 publicités Peugeot 201, 301 et 401.

40 - 70 €



096  
10 Publicités 104.

40 - 70 €



097  
10 publicités 205.

40 - 70 €



098  
10 Publicités 2CV.

45 - 70 €





099  
Panhard 1913

130 - 180 €



100  
Peugeot J7.

45 - 70 €



101  
10 Publicités Peugeot J7.

40 - 70 €



102  
10 Publicités Citroën H

50 - 90 €



103  
10 publicités Camion Citroën.

55 - 70 €



104  
Citroën traction 1934, 4 caches.

50 - 90 €



105  
Peugeot publicités rétros.

50 - 80 €



106  
Affiche de 1907 Peugeot  
voiturette lion.

300 - 400 €



107  
4 peintures à l'huile de Peugeot années 20/30.

100 - 200 €

108

Lot de 7 vêtements siglés Heuliez,  
officiel usine.

50 - 100 €



109

Lot de 8 vêtements siglés Heuliez,  
officiel usine.

50 - 100 €



110

Certificat Huiles Yacco.

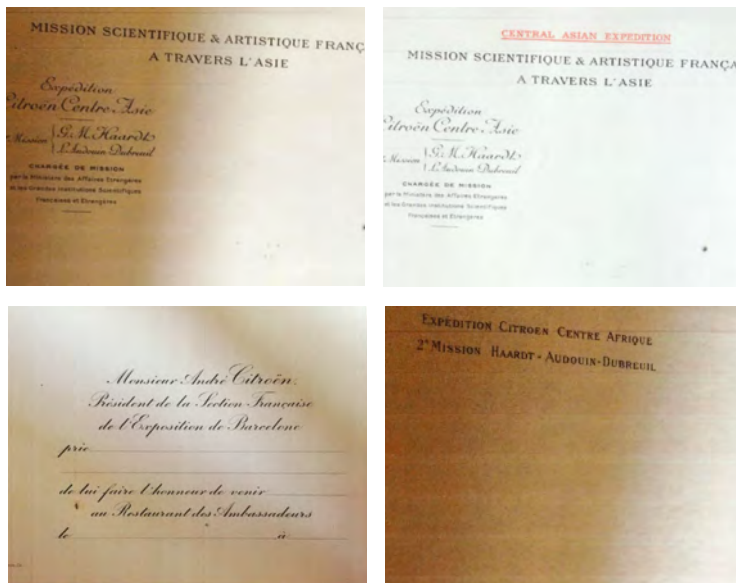
150 - 200 €



111

Lot de papiers à en-tête Français-Anglais  
Croisière noir citroën et cartons d'invitation André Citroën.

150 - 250 €



112

Bernard Boutet de Monvel (1884- 1949)  
Étude pour le portrait de Georges Marie Haardt  
suite à la première traversée du Sahara par  
le raid Citroën.

53x37Cm - 20.5cm x14.9cm

500 €



113

4 livres rares édités par Heuliez.

60 - 100 €



114  
Blouson doublé Heuliez,  
Zippo et stylo Cross.

60 -150 €

115  
Huile grande dimension 3 concepts car Heuliez,  
dont Taxi 204 et SM Espace.

50 -80 €



116  
Présentoir à clé année 1950.

51 x 37 cm

80 -100 €



117  
Présentoir à clé année 1950.

60 x 40 cm

90 -100 €



118

Filtre gazogène bon état pour Peugeot 402.

100 -110 €



119

Une tôle peinte année 1970, double face en potence.

63x46

100 -120 €

120  
Cendrier année 1920 «Peugeot  
Automobiles et Cycles».

100 -120 €





121  
 Lot 5 épinglettes Peugeot

100 -120 €



122  
 Lot de carrosserie Torpédo.  
 48x36

80 -100 €



123  
 Mascotte bronze signé Marx, gros  
 modèle, belle patine

900 -1000 €



124  
 2 Lots de 5 clés plates Vana Lion,  
 emballage d'origine

120 -130 €



125

Publicité sur bois, signée  
L.hemann, année 1950-1960

10 x 95 cm

450 - 500 €



126

Affiche sur Zinc signée Faure

130 x 80 cm

300 -350 €



127  
Litho Jacquet de Bruxelles 1973,  
cadre bois,  
160 x 120 cm

250 -300 €





128  
Vélo Homme 1898, semi restauré,  
fabriqué à Valergniet

1000 -1200 €



129  
Plastique thermoformé année 1960  
120 cm

250 -300 €



130  
Plastique thermoformé, enseigne  
lumineuse, année 1970

102 X 93 cm

200 -250 €



131  
Lecteur microfiche  
et nettoyage de fibre

100 - 120 €



132  
Lot de 15 revues production Peugeot

150 - 200 €

133

Caisse à outils pont arrière 203/403  
avec notice

100 - 120 €



134

Boîte à outils pour boîte de vitesse  
Peugeot 203

100 - 120 €



135

Boîte à outils pour pont 203  
Peugeot 203

100 - 120 €



136

Boîte à outils complète pour Peugeot

100 - 120 €



137

Boîte à outils Peugeot

100 - 120 €



138

Boîte à outils pour pont arrière 203

100 - 120 €

139

Sièges bacquets pour Simca rallye ou autres sportives

300 - 500 €



141

Housses de sièges avec ressorts pour Citroen 2CV

30 - 50 €

140

Lot de 3 chemises Citroën Compétition

100 - 150 €



142

Plaque émaillée Simca double face très bon état

300 - 500 €



143  
Citroën Compétition porte outils Wanoda

100 -150 €



144  
Phares de 2CV A

120 -200 €



145  
Accoudoir pour Citroën ID ou DS.

80 -120 €



147  
Vélo Peugeot femme années 50  
très bon état.

120 -200 €



146  
Dessin original de GEO HAM représentant Amédée Gordini réhaussé au fusain répertorié dans le catalogue raisonné « L'HAM DE LA COURSE » page 12 signé par l'artiste.

800 -1200 €



148  
Voiture pour enfant à pédales  
Peugeot 601 (avant guerre),

400 -700 €



149  
Voiture pour enfant à pédales  
Citroën DS de marque MG,

400 -700 €





150

Voiture pour enfant à pédales Peugeot 404  
de marque MG (Morellet Guérineau)

400 -700 €



151

Voiture pour enfant à pédales  
monoplace Gordini Grand prix 1950  
de marque Devillaine, très bon état.

850 -1250 €



152  
voiture pour enfant à pédales  
Simca Ariane marque MG.

300 -500 €







LOT

- 200 **GORDINI F2 1953 Cordebar**
- 200 <sup>BIS</sup> **SIMCA Gordini Ex. Beltoise**
- 201 **Citroën 2CV 1951**
- 202 **Peugeot 403 Cabriolet**
- 203 **Peugeot 304 S coupé**
- 204 **Citroën Méhari**
- 205 **Peugeot 405 Mi «Le Mans»**
- 206 **Citroën Ami 8 M 35**
- 207 **Citroën DS 19**
- 208 **Peugeot 201**
- 209 **Peugeot 205 CTi 1.9**
- 210 **Peugeot 504 cab. 2.0**
- 211 **Peugeot 504 coupé Ti 2.0**
- 212 **Peugeot 504 coupé «Rallye raid»**
- 213 **Peugeot 504 C 12**
- 214 **Peugeot 504 cabriolet**
- 215 **Peugeot 504 coupé**
- 216 **Peugeot 504 cabriolet 2.0**
- 217 **Peugeot 504 coupé V6**
- 218 **Peugeot 504 coupé 2.0**
- 219 **Citroën 2CV «ressorts apparentants»**
- 220 **Citroën DS découvrable AEAT**
- 221 **Citroën Kégresse 6 cylindres**
- 222 **Citroën DS 3 WRC châssis n°2**
- 223 **Citroën trèfle 5 HP**
- 224 **Peugeot 202**
- 225 **Citroën Traction 15/6**
- 226 **Peugeot 202 UH carrosserie G2X**
- 227 **Citroën Geri**
- 228 **Peugeot 205 GTi 1.9**
- 229 **Peugeot 201 Roadster**
- 230 **Citroën Méhari 4x4**
- 231 **Talbot Samba rallye**

LOT

- 232 **Peugeot Quadrillette**
- 233 **Peugeot 204 coupé sport**
- 234 **Peugeot 403 cab. Chapron**
- 235 **Simca 8 Gordini**
- 236 **Peugeot 204 Berline**
- 237 **Talbot Lago T 26**
- 238 **Peugeot 205 GTi 1.9 griffe**
- 239 **Peugeot 306 cabriolet**
- 240 **Citroën 2CV Dolly**
- 241 **Citroën AC4 1X**
- 242 **Peugeot 404 Berline «Superluxe»**
- 243 **Peugeot J9 «Peugeot Sport»**
- 244 **SIMCA 1301**
- 245 **Citroën ZX rallye raid**
- 246 **177 M Welleymann**
- 247 **Peugeot 403 Benne**
- 248 **Peugeot 406 Taxi 2**
- 249 **Citroën GS**
- 250 **Citroën 208 rallycross**
- 251 **Citroën Méhari**
- 252 **Simca Marmon V8**
- 253 **Citroën CX Prestige ex. Ambassade**
- 254 **Peugeot 205 GTi 1.6**
- 255 **Peugeot 307 WRC**
- 256 **Peugeot 106 rallye**
- 257 **Peugeot 204 Berline**
- 258 **Peugeot 505 Turbo injection**
- 259 **Peugeot 205 GTi 1.9**
- 260 **Peugeot 204 Berline**
- 261 **Citroën XM V6**
- 262 **Citroën GSA**
- 263 **Citroën BX**
- 264 **Peugeot 404 Berline**



200

### GORDINI F2 1953 CORDEBAR

Réalisée par CORDEBAR, artiste carrossier, cette Gordini Formule 2, a été entièrement façonnée à la main en aluminium avec capots ouvrants. Conçue autour d'un châssis tubulaire, comme en compétition, l'auto fait 2,6 m de long, pour 1,25 m de large, dispose d'un moteur de Simca 5, de roues fils, et de freins à tambours, le tout pour à peine 130 Kg. Elle a été donc développée comme une voiture de course, capable de performance étonnante.

Cette réalisation a fait l'objet d'un article dans le livre de Guy CHAPPAZ : Merveilleuses automobiles à essence pour enfants page 111.

*1953 Gordini F2 made by CORDEBAR, coachbuilder artist, this work is entirely handmade, done with aluminium, length 2.6 m, width 1.25m, opening bonnets. Weight of 130 kgs, tubular chassis, drum brakes and wired wheels (manufactured by Cordebar) and finally fitted with an engine of a SIMCA 5. This child car is the subject of an article in Guy Chappaz's book "Merveilleuses automobiles à essence pour enfants", page 111.*

**7 500 - 12 000 €**



## 200 BIS

### SIMCA GORDINI POUR ENFANT FABRIQUEE PAR UN MECANICIEN DE L'ECURIE

Cette petite automobile est propulsée par un moteur thermique de 50 cm<sup>3</sup> placé à l'arrière, avec transmission par chaîne. Réalisé par un mécanicien de l'écurie Gordini, c'est un réel travail d'orfèvre resté dans un état d'origine remarquable.

Ce jouet, qui est pratiquement une vraie voiture, est beaucoup plus rare que les Bugatti pour enfants fabriquées par Ettore Bugatti car il est unique.

Il est d'ailleurs largement documenté dans le catalogue raisonné AUTOMOBILIA N° 42 page 54 de janvier Février 2000.

Nous retrouvons aussi cette Simca Gordini dans le livre «Simca les années Pigozzi» page 56.

Ce jouet a été la propriété de Jean-Pierre Beltoise.

*Exceptional Simca Gordini child car made by a mechanic from Team Gordini. This very cute automobile is powered by a rear mounted petrol engine, with chain transmission. As a real work of goldsmith, it is fitted with a small 50 cc engine, all in superb original condition. This toy which is almost like a real car is much rarer than a child Bugatti car made by the brand. This toy is widely documented in the "catalogue raisonné AUTOMOBILIA No 42" page 54 of January / February 2000. We find also this Simca Gordini in the book "Simca, les années Pigozzi", page 56.*

*This toy was owned by French racing driver Jean Pierre Beltoise.*

**40 000 - 60 000 €**





201

## CITROËN 2CV

1951

On ne présente plus la 2 CV, tant elle est mondialement connue et mondialement collectionnée. Voulue par Pierre Boulanger pour le monde rural à faible revenu, son cahier des charges était simple « 4 places, 50Kg de bagages, traction avant, 60Km/h, facile d'entretien et capable de traverser un champ labouré sans casser les œufs transportés dans un panier ! » ou en synthèse « 4 roues sous un parapluie ! »

Dès 1939, 250 voitures sont produites, mais la guerre stoppe l'élan et le patron donne l'ordre de toutes les détruire, ce qui heureusement ne sera pas totalement le cas. Reprenant leur copie, les techniciens de Citroën améliorent certains points avant la présentation officielle au salon de Paris en octobre 1948.

L'accueil ne sera pas immédiatement enthousiaste comme la DS. Il est vrai que son style spartiate ne suscite pas l'adhésion de tous, et son dépouillement surprend, mais petit à petit, ce sera une autre histoire !

En 1953 apparaissent les premières évolutions avec la suppression de l'ovale Citroën dans la calandre et des évolutions de process sur la carrosserie.

Notre modèle 1951 n'en est que plus désirable, car issu des premières séries, dans son état d'origine bien sûr patiné par le temps.

Le conservatoire Citroën a confirmé son numéro de série comme « Matching Number », pour une livraison le 12.11.1951. La voiture a été achetée dans la Sarthe et exportée en Hollande en 1995 pour finalement dormir dans un garage.

C'est en 2012 que son propriétaire actuel l'a réveillée! Il a patiemment décapé une peinture bleue rajoutée fin 1990 pour redécouvrir sa peinture d'origine. Au niveau mécanique, tout ce qui a pu être nettoyé, reconstruit et préservé l'a été, seul a été changé ce qui était nécessaire, afin de garder l'auto le plus possible dans son état d'origine. L'éclairage a été mis aux normes mais est réversible, sauf les clignotants latéraux, rajoutés par son propriétaire français en 1959. Le faisceau électrique a été changé, avec ajout de la fonction warning. L'équipement est complété par quelques accessoires des années 50.

Dans ces conditions et cet état, ce modèle A est unique.

Le document d'immatriculation du véhicule, une expertise, un



certificat du Citroën Conservatoire, de nombreux documents et environ 380 photos de la rénovation seront fournis avec le véhicule.

Une auto mythique, recherchée dans le monde entier, au charme incroyable et dans un état exceptionnel.

*Our 1951 model, issue from the first series, is very desirable, in its original condition with its patina.*

*Confirmed by the Conservatoire Citroen, its chassis number is matching number. Delivered in the Sarthe district (West of France), the car has been exported to Holland in 1995, and stored in a garage.*

*In 2012, its current owner took off a blue paint applied in 1990, to find the original underneath. For the mechanicals, every component which can be cleaned, restored and preserved has*

*been saved to keep the car in the most original state. Has been changed only what has to be. The lighting system has been upgraded but this can be reversible, except the side indicators, added by the French owner in 1959. The wire loom has been changing to include "warning light" function. A few 1950's equipment has been added.*

*In this state and condition, this is a unique model.*

*The registration document, a certificate of expertise, a certificate from Citroen Conservatoire, many documents and about 380 photos of the restoration will be given with the vehicle.*

*A mythical car, worldwide desired, in an incredible condition.*

**16 000 - 20 000 €**



202

## 403 CABRIOLET

1960

Un matin d'avril 1955, la place du Trocadéro à Paris se retrouve envahie par une toute nouvelle voiture très attendue par les possesseurs de 203, la Peugeot 403. Sage évolution de la 203, reprenant la majorité de ses composants mécaniques mais modernisés, ils ne seront certes pas dépayés ! Plus grande et plus cossue, offrant pour la première fois une belle ligne ponton dessinée par Pininfarina (une première pour Peugeot...mais pas une dernière !), la nouvelle 403 voit sa cylindrée passée de 1290 cm<sup>3</sup> à 1468 cm<sup>3</sup> pour atteindre 58 chevaux.

Un an plus tard, au salon de Paris 1956, pour les années 1957 Peugeot annonce l'arrêt du cabriolet, des familiales et des commerciales 203, immédiatement remplacés par leurs homologues 403. Directement dérivé de la berline, avec une structure renforcée, le cabriolet comprend juste la suppression du toit, deux portes rallongées au lieu de 4 et une belle capote toile avec un rhodoïd pour lunette. Quelques équipements rajoutent une touche luxueuse à l'auto comme les sièges cuirs et des enjoliveurs à rayons. La voiture affiche une grande sobriété et donc une grande classe : du sérieux bien dans l'image Peugeot !

Seulement 2050 exemplaires seront produits.

Notre exemplaire a été acheté en 3<sup>ème</sup> main en 2001 et a effectué environ 13 000 km depuis. Elle a bénéficié dans cette période d'une pompe à eau neuve, d'un maître-cylindre et de cylindre de roues neufs, d'un allumage électronique, le tout en 2017, alors qu'en 2009 elle avait déjà reçu un moteur et un embrayage neuf. Il est aussi l'un des derniers exemplaires produits, avant son remplacement par le cabriolet 404 qui apparaîtra un an plus tard en 1961.

Un très beau cabriolet, sobre et aux discrètes rondeurs des années 50/60, très robuste et facile à entretenir, idéal pour les longues et belles balades au soleil !

*This vehicle has been bought by the current owner in 2001, from the second owner. It has been driven approximately 13,000 km since. During this time and in 2017, the car has been fitted with a new water pump, a new master cylinder, electronic ignition. In 2009, a new engine and clutch has been put on the car.*

*This is one of the last 403 Cabriolet being produced, soon replaced by the 404 cabriolet.*

**55 000 - 65 000 €**







203

## PEUGEOT 304 COUPÉ S

1978

Après avoir longtemps pratiqué la politique du modèle unique avec 203, 403 puis 404, Peugeot se lance dès 1965 dans la construction d'une gamme complète qui aboutira à quelque chose de très structuré avec 104, 204, 304, 404, 504 et 604 ...! La 304 7cv viendra donc dès le salon d'octobre 1969 boucher le trou entre les 6cv de la 204 et les 8cv de la 404. Reprenant la face avant de la 504 9cv et l'habitacle de la 204, la 304 apparaît presque plus équilibrée que la 504, notamment grâce à une malle sans cassure. Un an plus tard, selon la tradition de la maison, coupé et cabriolet voient le jour et font disparaître du catalogue les mêmes versions 204. Il est vrai qu'elles reprennent rigoureusement leurs carrosseries avec juste une greffe de la face avant de la 304.

La seule critique était portée sur sa faible puissance, Peugeot lance en 1972 une version S développant 80 chevaux SAE au look modernisé : jantes ajourées, calandre noire, volant mousé, 3 compteurs, gros appuie-têtes,...

Acquis en mai 1975, sous le numéro de série 36 52 021 ce coupé affiche 29 289 km au compteur. Restauré en 1995, il se présente dans un bon état général, après stockage au sec chez

le concessionnaire Peugeot qui l'avait repris. Il nécessitera naturellement une bonne remise en marche après ces longues années d'immobilisation.

Il manque le sigle de calandre, des éléments de moquette intérieur, la banquette arrière est déchirée, et un léger accroc de carrosserie sur l'aile arrière droite seront à reprendre.

*Acquired in May 1975, chassis number 36 52 021 shows 29,289 km at the odometer. Restored in 1995, the car is in good overall condition, following dry storage at the Peugeot main dealer who part/exchanged it. It will need attention before starting it, after years of non-running.*

*The front logo and some of the carpets are missing. The rear seat is torn and there is a small dent on the rear right wing.*

**2 000 - 3 000 € sans réserve**





204

## CITROËN MÉHARI

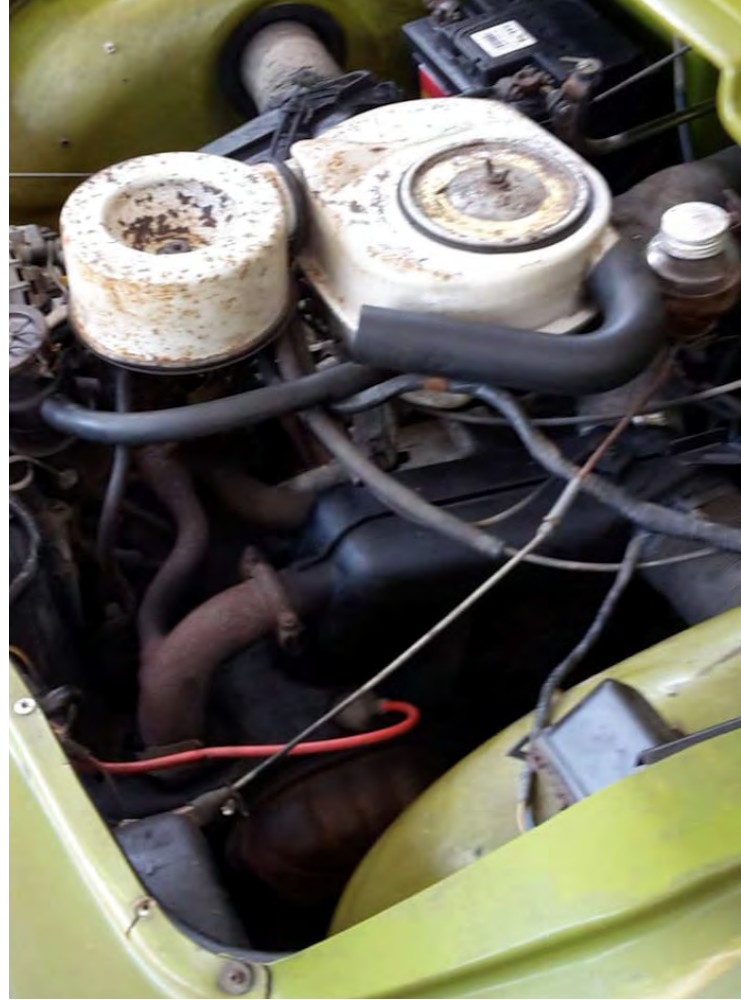
1971

Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation, ici avec carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique fait pour durer. Ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît une version 4x4 pour 4 années supplémentaires.

Le véhicule a 18.000km d'origine, ce qui est très rare, acheté par le père du propriétaire actuel. On peut donc dire qu'il s'agit pratiquement d'une première main. A son décès et après 20 ans d'immobilisation, cette Méhari a reçu une profonde restauration. La plateforme en très bon état a été traitée au Dinitrol et toute la mécanique a été refaite.

*The car has an original 17,000 km (very rare) and was bought by the father of the current owner. We are safe to say that this is almost a one owner car. After the death of the first owner and after being stored for 20 years, this Méhari has been fully restored. The platform has been Dinitrol treated and the mechanicals has been redone.*

**13 000 - 15 000 €**





205

### 405 MI 16 «LE MANS»

1992

La nouvelle Peugeot 405 est présentée dès 1987. Elle est le premier modèle de la série 400 à rompre 52 ans de tradition de propulsion arrière depuis la Peugeot 401. Dotée d'une ligne fluide et très équilibrée, d'un excellent CX de 0,29, elle atteindra 2,5 millions d'exemplaires vendus en moins de 10 ans.

Elle sera aussi sélectionnée par Peugeot Sport pour remplacer la 205 Turbo 16 du Paris-Dakar. Dénommée aussi 405 Turbo 16, dotée de quatre roues motrices et du 2 litres turbo compressé qui ira jusqu'à 520 chevaux, elle remportera avec succès le Paris-Dakar, et battra le record de la course de côte de Pikes Peak aux États-Unis avec Ari Vatanen.

C'est donc auréolée de l'image sportive de Peugeot menée par Jean Todt, que Peugeot présentera au salon de Paris 1987, la version sportive MI 16.

Toujours équipée du moteur 2 litres essence, mais avec une culasse à quatre soupapes par cylindre, développant 158 chevaux, elle atteint aisément 220 km/heure.

En collaboration avec Dassault, ils conçoivent la 905 qui s'inscrira au championnat du monde des voitures de sport dès 1991. Pour célébrer cet engagement, Peugeot réalisera une petite série de 405 MI16 Le Mans.

La voiture présentée à la vente est de 1992, immatriculée en Suisse, elle est dans un état exceptionnel, aussi bien intérieur qu'extérieur qu'au niveau mécanique. Les autocollants Peugeot Sport de cette série spéciale ont parfaitement conservé leurs couleurs, l'intérieur en velours d'origine est comme neuf, et tous les équipements, comme le toit ouvrant, fonctionnent comme à l'origine. Conservée au sec, avec 65 000 km certifiés, c'est une occasion exceptionnelle d'acquiescer une grande sportive particulièrement efficace du constructeur Sochalien.

*The car on offer here is from 1992. It is exceptional for its condition, either mechanically, cosmetically and bodywork. The Peugeot Sport stickers for this special edition are all good, the interior with original velvet is like new and all the equipment, like the sunroof, is in good working order. Dry stored and with a certified 65,000 km, it is a rare opportunity to purchase a very efficient sport car from the manufacturer of Sochaux.*

**6 500 - 8 500 €**





206

### CITROËN AMI 8 M 35

1970

C'est en 1969 que Citroën lance l'opération M35, innovante sur le plan marketing (267 prototypes livrés à des clients pour un test grandeur nature) et technologique (moteur rotatif et suspension hydropneumatique sur un modèle de gamme moyenne). Carrossée et assemblée par Heuliez sur la base de l'Ami 8, la voiture reçoit un dessin spécifique de coupé deux portes très élancés, affinant considérablement le dessin de base. Peint uniquement en gris métallisé et numérotée, elle devait initialement comprendre 500 voitures. Certains numéros seront finalement sautés et les experts s'accordent pour dire que seulement 267 prototypes seront mis sur les routes auprès de clients grands rouleurs. Notre modèle est matching numbers et porte le numéro 461, soit l'un des derniers produits. Les essais concluants aboutiront à la fameuse GS Bi-Rotor de 1974, un des nombreux modèles mythiques de la marque. Cette époque est d'ailleurs faste, puisqu'en 1970 sera présentée la SM et en 1974 la CX... quelques mois après le premier choc pétrolier qui changera la face du monde et de la marque...

Le véhicule proposé aurait été offert par George Taylor, le patron de Citroën à l'époque, à un concessionnaire de la marque Vendéen, collectionneur de Citroën, en remerciement d'un gros investissement sur sa concession. Conservé jusqu'à ce jour par

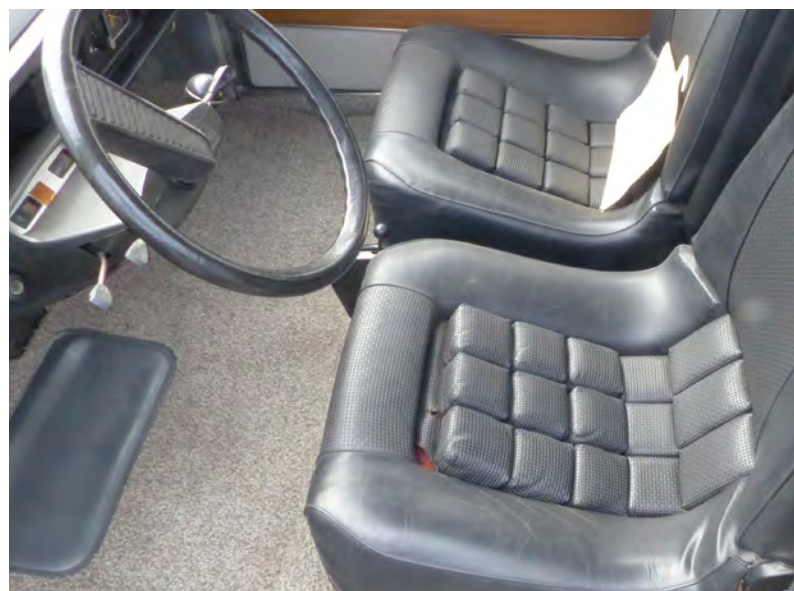
celui-ci, son tableau de bord indique 36 508 km. Le véhicule est donc en état original et en très bon état de conservation, puisqu'il n'a pas quitté la concession, avec de temps en temps une remise en route du moteur. Néanmoins, la voiture est tour-nante et ses suspensions hydrauliques sont fonctionnelles, un check-up de réveil du véhicule sera nécessaire avant d'attaquer les kilomètres au son du monorotor ! Du fait de sa rareté (267 exemplaires), très peu d'occasion s'offrent d'intégrer un tel morceau de l'histoire technologique de Citroën dans sa collection. A ne pas laisser passer !

*The car offered for sale would have been given by George Taylor (Head of Citroen at the time), to a main dealer in Vendee (West of France), Citroen collector, as a "thanks" for his works for Citroen. It's still in the same hands nowadays with a mere 36,508 km showing on the odometer. The car is in original condition and in a very good preservation state. However, a check-up before restarting its single piston rotary engine will be necessary.*

*Very rare (267 samples being made), this highly collectable Citroën, with matching numbers is chassis 461.*

**15 000 - 20 000 €**







207

## CITROËN DS 19

1957

L'histoire de la DS est un roman à lui tout seul. Après les photos volées par l'Auto-Journal dans un traquenard digne de l'attaque du fourgon postal, le procès qui en a suivi et la présentation officielle au salon de Paris 1955 où 12 000 commandes seront prises la première journée, c'est un OVNI que découvre le public ! La traction avant était une révolution en son temps, la DS fera encore mieux !

Tout est révolutionnaire dans cette auto ; la carrosserie sans calandre est extrêmement profilée, le volant à une branche, la planche de bord futuriste, la suspension hydropneumatique sur les 4 roues, les voies avant et arrière différentes, la pédale de frein sous forme de champignon, les clignotants sur le toit,... La liste est sans fin !

Les clients se précipitent et rapidement les délais de livraison atteindront plus de 2 ans.

Le modèle proposé à la vente est particulièrement intéressant à plus d'un titre. Tout d'abord, il s'agit d'un des tous premiers modèles puisque jusqu'à fin 1956, moins de 10 000 voitures ont été produites. Il affiche le numéro de série 011562 pour une première mise en circulation le 06 février 1957.

Ensuite, il présente les caractéristiques rares suivantes : lunette arrière en verre de 6 mm, retour séparé des retours de fuite des correcteurs, jupe avant gaufrée, marquage à la main sur le réservoir de liquide hydraulique (la marque ne l'avait pas prévu au départ, mais a été contraint de le rajouter dans l'urgence, le réseau étant perdu face à cette technicité, d'où les premières écritures à la main. Il est incroyable d'imaginer un opérateur en bord de ligne peindre ce texte sur tous les réservoirs, avant l'apparition du nouveau réservoir dès mars 1957 !).

Et enfin, son historique est bien documenté. Acheté en 2ème main en 1961, facture à l'appui, elle a été reprise récemment par un concessionnaire Citroën contre une DS3 !

Parfaitement entretenu par ses 2 propriétaires, elle se présente dans un très bel état d'origine. La peinture de la carrosserie a été refaite chez ce concessionnaire Citroën par démontage de tous ses éléments toit compris, dans sa couleur de sortie d'usine : Champagne, toit Aubergine, retrouvant ainsi l'éclat de ses débuts !

La planche de bord a conservé tous ses équipements d'origine, dans les moindres détails et est aussi dans un excellent état



de conservation. Son dessin, comme l'extérieur, dû au célèbre Flaminio Bertoni et de son acolyte, Henri Dargent, confirme ce sentiment de soucoupe volante dégagé par l'auto !

Voilà une occasion inespérée d'acquérir un monument de l'histoire automobile, dans un état d'origine extraordinaire, à l'historique connu et rechercher par tous les collectionneurs du monde entier. Une valeur plus que sûr !

*This example offered for sale is particularly interesting for several reasons. First, it is one of the first models because until the end of 1956, less than 10,000 cars were produced. Its chassis number is 011562 and the first registration was 6th February 1957.*

*Then, it was fitted with a few rare features: Rear windscreen with 6mm thick glass, hand writing level line on the hydraulic tank, etc...*

*And then, a well-documented history. Purchased as a 2nd hand in 1961, the car has recently been bought as a part/exchange by a Citroen main dealer, on the sale of a DS 23. The odometer shows less than 58,000 km, and, regarding the condition of the*

*car, we might believe that the real mileage could be 158,000 km, might be only 58,000 km.*

*Very well looked after by the two previous owners, the car is in a good original condition. The bodywork has been resprayed, including body panels off, like the roof, on the original colour which is Champagne, with Aubergine roof.*

*The dashboard is also original in very good condition. Its design, as well as the body design, was done by the famous Flaminio Bertoni and his colleague Henri Dargent, enhancing this "flying saucer" impression!*

*This is the opportunity to purchase a "legend" of the automobile history, in an excellent original stage, with known history, very desired among classic cars collection all over the world. A true value!*

**30 000 - 40 000 €**



208

## PEUGEOT 201 TORPEDO COMMERCIAL, DECOUVRABLE

1931

On ne présente plus la 201, le véhicule de la marque qui a inauguré comme dénomination la série des 3 chiffres avec le 0 central, principe déposé par Peugeot jusqu'au 909. Lancée au salon de Paris en 1929, elle offre une carrosserie élégante, des roues avants indépendantes, un prix abordable et une fiabilité sans faille. Déclinée en plusieurs types de carrosserie par le constructeur lui-même, les plus attachantes sont bien sûr le cabriolet et le coupé spider, mais aussi cette version Torpedo commerciale, qui a la particularité d'être entièrement découvrable, et très logeable.

Notre Peugeot 201 de 1931 a connu un début de restauration dans les années 1990 dans un garage au nord d'Alençon où moteur, embrayage, radiateur, châssis et plancher ont été refait, puis elle a été équipée en pneus neufs.

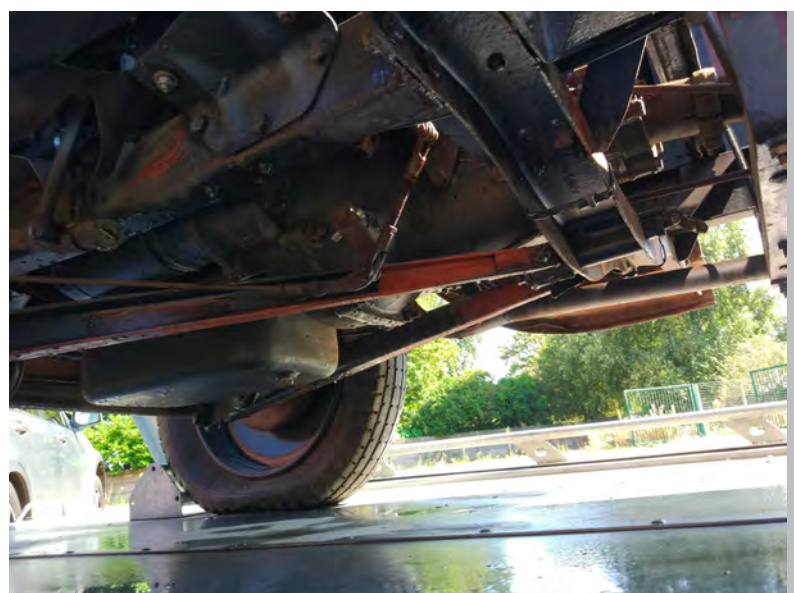
Elle sera ensuite rachetée par une personne en Normandie, qui la stockera 15 ans sans y toucher et la revendra à PEUGEOT BOSSART AUTOMOBILE en 2012 pour un projet de restauration. Celui-ci ne sera hélas pas entamé et l'enseigne décide de remettre l'auto en vente, pour qu'un passionné finisse ce qui a été bien commencé !

Les travaux à prévoir portent sur la sellerie intérieure (armature de banquette fournie), la boiserie des 2 portes avant, la capote, la peinture. Seront aussi à vérifier le faisceau électrique et le réservoir et à remplacer car manquants, phares avant, feux arrière et les marche-pieds. Un beau projet de restauration ou le plus dur a été fait, avec l'espoir d'aboutir sur un beau petit utilitaire entièrement découvrable d'avant-guerre, facile à entretenir et robuste !

*During the 1990's, the restoration of our 1931 Peugeot 201 has started in a garage near Alençon (Normandy) where the engine, clutch, radiator, chassis and floor pans has been redone, then new tyres has been fitted. Then, someone in Normandy bought it and stored it for 20 years. In 2012 Peugeot Bossard Automobile bought the car as a restoration project, but then decided to sell it as it is. The work to be done is mainly the seats, the 2 front doors wood work and the paintwork. The wire loom and the tank will need checking as well. Are missing the front and rear lights and the sideboards.*

*A nice restoration project, where a lot has already been done.*

**3 000 - 4 000 €**





209

### PEUGEOT 205 CTI 1.6

1991

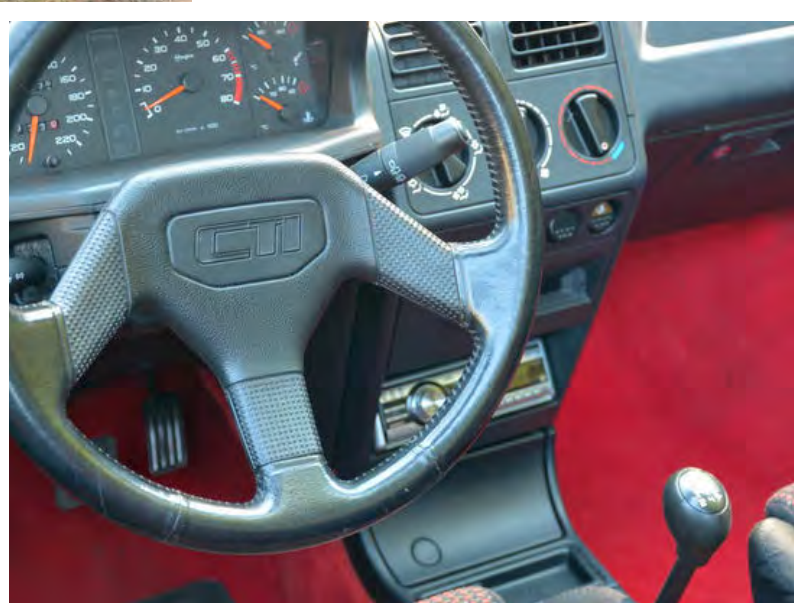
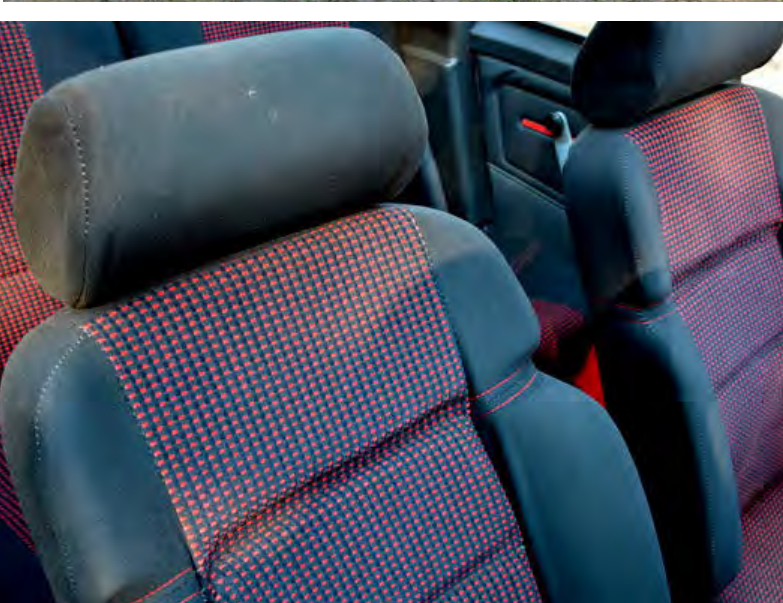
C'est en mars 1983 que le sacré numéro, 205, sera commercialisé pour la première fois. Ce sera le plus grand succès commercial de la marque, puisque plus de 5 millions d'exemplaires seront produits, faisant d'elle la quatrième voiture française la plus vendue après la Renault 4, la Renault 5 et la Citroën 2cv. Conçue sous l'ère de Jean Boillot, de la famille des illustres pilotes Peugeot d'avant la guerre 14-18, elle aura aussi le sacré mérite de sauver le constructeur d'une situation financière délicate.

Une version décapotable à arceau sera présentée en mars 1986 sous deux versions, CT et CTI, cette dernière recevant le 1.6 litres de la GTI développant 115 chevaux. Ce modèle dispose d'une boîte manuelle très agréable à 5 vitesses. D'un bel ensemble vert extérieur associé à un intérieur d'origine noir et rouge, avec des tapis de sol d'un rouge très sport, il affiche moins de 142 000 km au compteur.

Dans un état d'origine très sain et sans rouille, il est équipé d'une capote électrique fonctionnant correctement, d'une alarme et attend de prendre la route avec un nouveau propriétaire. Doté d'une carte grise hollandaise, elle a reçu en juillet 1991 le numéro de châssis VF320DDF224519919.

*A convertible model with a roll-bar was launched in 1986, with 2 versions, CT and CTI, the last one fitted with the 1.6L engine off the GTI delivering 115 bhp. This model has a very smooth 5 speeds manual gearbox. The colour combination is green for the outside, black and red for the interior with red carpets enhancing the sporty image. The odometer shows less than 142,000 km. In very good original condition without corrosion and fitted with an electric hood, an alarm system, this car is waiting to hit the road with its new owner. Registered in 1991 and coming with Dutch registration documents, the chassis number is VF320DDF224519919.*

9 000 - 12 000 €





210

## PEUGEOT 504 CABRIOLET

1983

**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

L'arrivée du V6 sur les coupés et cabriolets en 1974 s'accompagne d'un restyling important. La face avant est simplifiée et comporte désormais deux phares allongés en remplacement des quatres phares rectangulaires, l'arrière subissant le même

sort avec de splendides feux en un seul bloc. L'ensemble gagne ainsi encore en sobriété et pureté. A l'intérieur, le changement majeur se concentre sur le dessin des trois compteurs, eux aussi simplifiés, modernisés et plus lisibles.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux ou elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Équipé du quatre cylindres 2 litres, robuste et facile d'entretien, elle a été repeinte tout en noir, ce qui avec sa capote noir lui donne beaucoup de classe. L'intérieur a été aussi entièrement restauré avec une sellerie refaite en cuir beige et passepoil noir, dans l'esprit des Rolls-Royce de cette époque. Mécaniquement révisé, ce cabriolet est prêt à reprendre la route.

Livré avec une carte grise belge, sa première mise à la route date





de mars 1983 sous le numéro de série VF3504B1203807465.

Ce cabriolet outre son charme indénié, offre quatres places pour les promenades en famille.

*Fitted with the 4 cylinders 2.0L engine which is strong and easy to maintain. It has been resprayed in black, which with the black hood, gives this car a lot of class. The interior has also been fully restored with beige leather upholstery and black piping, in the style of the period Rolls-Royce. Mechanically checked, this convertible is ready for the road.*

*With Belgian papers, it has been first registered in March 1983. Chassis number VF3504B1203807465.*

*This convertible, with all its charms, is also giving 4 seaters for a family.*

**25 000 - 29 000 €**





211

## PEUGEOT 504 BOÎTE AUTOMATIQUE

1971

**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

Retardé par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

La face avant comporte quatre phares rectangulaires issus du coupé 404 face 2, alors que l'arrière se signe avec de splendides feux inclinés posés sur une plaque chromée. Ces feux seront repris par plusieurs carrossiers et constructeurs, comme la Ligier JS2.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le sous-basement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux où elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Notre exemplaire a été mis à la route pour la première fois en octobre 1970 et fait donc bien partie des premières séries au dessin original de Pininfarina. Repris à un concessionnaire hollandais, il est encore sous carte grise hollandaise, sous le numéro de série 504C121347454. Le véhicule est en très bon état, sans corrosion, et tourne parfaitement.

*First registered in October 1970, our car is one of the first series with the original Pininfarina design. Bought from a Dutch dealer, it still has Dutch registration. Its chassis number is 504C121347454. This vehicle is in very good condition, without corrosion and works very well.*

**9 000 - 11 000 €**





**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

212

### **PEUGEOT 504 COUPÉ RALLYE-RAID PREPARE GROUPE 4**

1977

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, elles sont dessinées et assemblées par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cette fois-ci l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le sous-basement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux où elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

C'est en septembre 1974 que le coupé et le cabriolet recevront le tout nouveau V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo), avant même la 604. D'une cylindrée de 2 664 cm<sup>3</sup>, il offre une puissance de 150 chevaux SAE et un couple de 520 Nm, gage d'une très grande souplesse.

Engagé en rallye par Peugeot dès 1976 avec une homologation en Groupe 4, elle remportera avec brio le rallye du Bandama en Côte d'Ivoire, et surtout en 1978 deux rallyes en WRC, l'East African Safari et de nouveau le Bandama aux mains de Jean-Pierre Nicolas.

Celui-ci en gardera un souvenir ému, surtout de l'efficacité incroyable des suspensions sur les mauvais terrains, au point d'en racheter une version civile et de la transformer sous sa direction en version apte aux Rallyes raids historiques, comme le Rallye Historique du Maroc organisé par Yves Loubet. Mais avant de la transformer, il la mettra dans les mains de son vieil ami et compétiteur Bjorn Waldegaard en 2010 pour ce même rallye.

vieil ami et compétiteur Bjorn Waldegaard en 2010 pour ce même rallye.

C'est à l'issue de cette course qu'il engagera les grands travaux. Il la confiera alors à Michel Nandan, que Jean-Pierre connaît bien pour lui avoir donné la responsabilité technique du programme WRC chez Peugeot Sport, dont il était directeur sportif. C'est à son génie que l'on doit les 206 WRC et leurs trois titres mondiaux, excusez du peu ! Michel Nandan est d'ailleurs aujourd'hui le patron de Hyundai en rallye, où il a apporté toute son expertise et à l'heure où nous écrivons ce catalogue, il est en tête du championnat du monde face à un certain Sébastien Ogier!

Michel Nandan donc, et sa société Nandan Expert Tech se sont chargés de renforcer la coque une fois mise à nue avec la collaboration de Matter, puis de modifier la suspension pour retrouver les extraordinaires performances Peugeot en rallyes africains, de refaire l'électricité version course, et tous autres détails comme réservoir alu dans le coffre avec pompes électriques, sous carter de protection, échappement inox, pédalier course, tableau de bord course, batterie à l'arrière, capot polyester allégé avec bossage pour le filtre à air ...

Jean-Pierre Nicolas confiera ensuite la préparation du moteur au spécialiste du V6 PRV, Nicolas Gozillon et sa société NG Sport à Chartres, pour atteindre de manière fiabilisée environ 200, 210 chevaux (les versions officielles Peugeot pouvaient friser les 260 chevaux, mais Jean-Pierre a préféré s'en tenir là). A titre d'exemple, le moteur reçoit trois carburateurs triple corps. Pour rappel, NG Sport est aussi un grand préparateur des V6 Groupe 4 Alpine, bref, à tout ce qui utilise en compétition les dérivés du V6 PRV.

Pendant ces longues et méticuleuses années de préparation, Jean-Pierre Nicolas, très pris par de nombreuses activités de consultant TV, n'aura pas le temps de l'utiliser, moins de 500 km tout au plus, et la cède aujourd'hui à regret.

La voiture est donc dans un état de préparation exceptionnelle, menée par un trio de grands professionnels, et ne demande qu'à procurer beaucoup de plaisir à son futur propriétaire.

Une très belle voiture de rallye, au sens esthétique comme mécanique, originale et assez rare, préparée par un illustre du sport automobile à l'incroyable expérience, et prête à être engagée demain dans les rallyes les plus durs.

*It was in September 1974 that the Coupe / Cabriolet was fitted with the new V6 PRV (Peugeot Renault Volvo). Engine capacity of 2,664cc, the power is at 150 bhp with a torque of 520 Nm. Cu-*

*riously, the coupe will be offered with an automatic transmission as an extra, which is the case of the vehicle offered for sale.*

*Entered in Rallye by Peugeot in 1976 with Group 4 homologation, the 504 Coupe won the Morocco Rallye, the Bandama and the East African Safari in 1978 with driver Jean-Pierre Nicolas.*

*He will keep found memories of this race and this rallye car and he will purchase a production one in order to turn it into an historic rallye car, ready to compete Morocco Historic Rallye for example.*

*Before the car "transformation", he has loaned it to his good racing driver friend Bjorn Waldegaard in 2010, for the Morocco Historic Rallye.*

*After the rallye, the work is starting under the eye of Michel Nandan, ex- technical director at Peugeot Sport, "father" of the Peugeot 206 WRC and "responsible" of the 3 world title. He is now the director of Hyundai Rallye Department.*

*Nandan Expert Tech will reinforce the body Helped by MATTER), modified the suspension, modify the electrics and many other details like the alloy fuel tank with electric fuel pumps inside the boot, underneath protection, special racing dash, rear battery, embossed (because of air filter) polyester bonnet...*

*Jean-Pierre Nicolas will give the engine preparation to V6 PRV Specialists, Nicolas Gozillon (NG Sport). The engine is now developing around 200 - 210 bhp (the works Peugeot cars could be up to 260 bhp, but Jean-Pierre Nicolas preferred to stay around the 200 marks!). The engine is also fitted with 3 triple body carburetors.*

*Unfortunately, after these many years of works, Jean-Pierre Nicolas is very busy by other activities, will never really have the time to use this car (he drove it less than 500 km), and is now selling it... With emotion.*

*This car is in an exceptional Rallye preparation level, realised under the work of 3 amazing experts and will give immense pleasure to its new owner.*

*A beautiful Rallye car, very rare, prepared by a big name in motor racing, ready to compete in extreme rallyes...*

**35 000 - 40 000 €**







**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

213  
**PEUGEOT 504 COUPE**  
1973

Retardé par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

La face avant comporte quatre phares rectangulaires issus du coupé 404 face 2, alors que l'arrière se signe avec de splendides feux inclinés posés sur une plaque chromé. Ces feux seront repris par plusieurs carrossiers et constructeurs, comme la Ligier JS2.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement

est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux ou elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Ce véhicule proposé à la vente est un véhicule de famille acquis récemment et affichant un kilométrage d'origine de 106 000 Km. Il a passé l'essentiel de sa vie en région centre et sa plaque d'immatriculation originale sera remis par le vendeur avec un solide dossier de maintenance rendant crédible le kilométrage de 106 000 Km. Une réfection extensive a été menée en 2017 (le dossier de facture sera fourni) avec notamment une peinture neuve respectant le rouge andalou de base. La sellerie est très bien conservée et la boîte à gant dispose toujours de son manuel d'origine et sa brochure commerciale originale. La voiture est en carte grise de collection.

Le véhicule est équipé de quatre pneus neufs. La roue de secours, le cric et la manivelle sont également présents. Dans le coffre on trouvera une des plaques d'immatriculation d'origine de 1973

puisque la voiture n'a jamais quitté la région centre et est restée dans la même famille jusqu'en 2017.





L'instrumentation de bord Jaeger à trois compteurs d'origine, horloge comprise, est parfaitement fonctionnelle. L'autoradio cassette Philips d'époque est également en parfait état de marche. Le volant 2 branches d'origine n'est ni cassé ni fissuré et présente une patine homogène.

Les plaques d'identification de la caisse et du moteur sont naturellement en tous points conformes aux données de la carte grise.

Ce coupé de première série, avec son design purement Pininfarina est aujourd'hui assez rare surtout dans cet état et avec cet historique limpide.

*This car has been recently purchased by a family and shows an original mileage of 106,000 kms. This vehicle has spent most of its life in the middle of France, its original registration plate will be given by the vendor as well as a comprehensive service file proving the actual mileage of the car. An extensive refurbishment has been carried on in 2017 (invoices in the file) including a respray respecting the original colour "rouge Andalouse" (red). The upholstery has been well preserved. The original user guide as well as the original sales brochure are coming with the vehicle, which is French registered (Carte Grise de*

*Collection). It has been fitted with 4 new tyres, spare wheel and jack. All the Jaeger instruments including the clock are original and in good working order. Inside is fitted a period Philips "cassette" player. The 2 spokes steering wheel is in good condition, showing a nice patina.*

*The manufacturers plates for the body and the engine are matching the numbers on the Carte Grise.*

*It is now very rare to find such a first series Coupé, Pininfarina design, in such good order and with a clear history.*

**12 000 - 14 000 €**



**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

214  
**PEUGEOT 504 CABRIOLET**  
1973

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnues encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

La face avant comporte quatre phares rectangulaires issus du coupé 404 face 2, alors que l'arrière se signe avec de splendides feux inclinés posés sur une plaque chromée. Ces feux seront repris par plusieurs carrossiers et constructeurs, comme la Ligier JS2. Le cabriolet, encore plus sobre et plus pur que le coupé,

présente une belle ligne ondulée sur ses flancs. Même la capote fait l'objet d'une certaine recherche avec sa vitre latérale fortement arrondie dans son angle supérieur et sa très large lunette arrière.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le sous-bassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux où elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Le véhicule est en très bel état de conservation et affiche 63 500 Km au compteur. Il vient de bénéficier d'une réfection moteur, boîte, trains roulants par un professionnel de la voiture ancienne (documenté sur facture), ainsi que d'une sellerie neuve en simili-cuir noir. En configuration d'origine, il dispose des fameuses jantes alu Dunlop, accessoire d'époque, montés en pneus neufs. La carte grise est normale et un récent contrôle technique est à disposition, comme le manuel d'origine et la brochure commerciale initiale.

La capote d'origine a été conservée et reteintée. Elle en bel état



de conservation malgré la présence de quelques accrocs qui n'altèrent pas l'étanchéité des standards d'époque. Sa mise en place et son pliage sont aisés. Le couvre-capote et ses agrafes sont neufs. Les tapis et moquettes sont d'origine et en état de conservation satisfaisant.

L'instrumentation de bord Jaeger, horloge comprise, est parfaitement fonctionnelle. Il en est de même pour la veilleuse de boîte à gants. Le volant 2 branches d'origine n'est ni cassé ni fissuré et présente une patine homogène.

Les plaques d'identification de la caisse et du moteur sont naturellement en tous points conformes aux données de la carte grise.

Ce cabriolet de première série, outre son charme indéniable, offre 4 places pour les promenades en famille, avec les enfants !

*This car has been very well preserved, and the odometer shows 63,500 kms. The engine, gearbox, running gear has just been re-done by a classic car specialist (invoices), as well as the upholstery (black leatherette). As per originality, the wheels are the fa*

*mous Dunlop, fitted with new tyres. It is French registered and a recent French controle technique comes with the car. Also, are included the user's manual and an original sales brochure.*

*The original soft-top has been preserved and re-coloured. It is in good original condition despite a few little marks which doesn't affect the water-proofing. The hood cover and its clips are new. The interior mats and carpets are in nice original condition.*

*All the Jaeger instruments including the clock are original and in good working order. Same for the glove-box light. The 2 spoke steering wheel is in good condition, showing a nice patina.*

*The manufacturers plates for the body and the engine are matching the numbers on the Carte Grise.*

*This charming first series convertible is also a real 4-seater, ideal for a family "Sunday drive".*

**18 000 - 21 000 €**



**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

215  
**PEUGEOT 504 COUPE V6**  
1977

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront à leur tour au public, bien avant la version break d'ailleurs.

Dans la continuité de la famille 404, elles sont dessinées et assemblées par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cette fois-ci l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux ou elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

C'est en septembre 1974 que le coupé et le cabriolet recevront le tout nouveau V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo), avant même la 604. D'une cylindrée de 2 664 cm<sup>3</sup>, il offre une puissance de 150 chevaux SAE et

un couple de 520 Nm, gage d'une très grande souplesse.

Propriété d'un ancien directeur de L'Aventure Peugeot Citroën DS, ce coupé 504 V6 (carburateur) de 1977 est en très bon état de présentation. Il affiche un peu moins de 67.000 kms au compteur, ce qui peut représenter 167.000 kms, le compteur n'ayant que 5 chiffres.

La carrosserie a été restaurée en 2015 (photos disponibles sur demande) ainsi que la peinture conforme à celle d'origine. L'intérieur quant à lui a fait l'objet d'une attention toute particulière puisque la sellerie a été refaite intégralement en cuir, en remplacement du velours d'origine. Elle ne souffre d'aucune imperfection. La planche de bord a été également ré-habillée en cuir et équipée d'un volant Nardi 3 branches, option à l'époque. L'ensemble intérieur est aussi en très bon état tout comme l'instrumentation de bord.

Le moteur a été révisé en 2014 et fonctionne parfaitement.

Une ligne Inox a été posée en 2014, le kit embrayage a été changé en 2015, et les pneumatiques ont 3 ans et 10.000 kms.

Une belle occasion d'acquérir un magnifique coupé, doté d'un 6 cylindres onctueux et souple, destiné à devenir une icône de l'automobile française.



indres onctueux et souple, destiné à devenir une icône de l'automobile française.

*Owned by one of the ex-directors of l'Aventure Peugeot Citroen DS, this 1977 504 Coupé V6 (carburetted model) is very well presented. The odometer shows just under 67,000 kms, which might be in fact 167,000 kms, the odometer being 5 digits.*

*The bodywork as well as the paintwork has been restored in 2015 (photos on demand). The interior has been meticulously overhauled with full leather upholstery instead of the original velvet, all in excellent condition. The dashboard as well is now with leather and fitted with a 3 spoke Nardi steering wheel, which was a period extra. The all interior is in good condition as well as all the instrumentation.*

*The engine has been checked and serviced in 2014 and is in good working order.*

*A stainless-steel exhaust line has been fitted in 2014, a new clutch and clutch assembly in 2015 and the tyres are 3 years old and 10,000 kms.*

*This is a good opportunity to acquire a very stylish Coupé, equipped with the smooth 6-cylinder engine; a future icon of the French automobile production.*

**15 000 - 17 000 €**





**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

216

### PEUGEOT 504 CABRIOLET AUTOMATIQUE

1971

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

La face avant comporte 4 phares rectangulaires issus du coupé 404 face 2, alors que l'arrière se signe avec de splendides feux inclinés posés sur une plaque chromée. Ces feux seront repris

par plusieurs carrossiers et constructeurs, comme la Ligier JS2. Le cabriolet, encore plus sobre et plus pur que le coupé, présente une belle ligne ondulée sur ses flancs. Même la capote fait l'objet d'une certaine recherche avec sa vitre latérale fortement arrondie dans son angle supérieur et sa très large lunette arrière.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux où elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Le véhicule a été intégralement restauré il y a 3 ans par son précédent propriétaire, que ce soit la mécanique, l'intérieur et l'extérieur (carrosserie), avec même une légère modernisation des éléments mécaniques. La carrosserie est donc exempte de rouille, repeinte dans sa teinte blanche d'origine (code couleur 1304), et elle a reçu une capote neuve. L'intérieur a fait l'objet de soin particulier avec une sellerie rhabillée en cuir bleu se mariant parfaitement avec le reste de l'auto.



Muni d'une carte grise belge affichant une première mise à la route en aout 1971, elle indique moins de 30 000 km au compteur. Son numéro de châssis est le 504B121309155.

Ce cabriolet de première série, outre son charme indéniable, offre 4 places pour les promenades en famille.

*The car here for sale has been fully restored 3 years ago by its previous owner, this includes the mechanicals, the interior and the bodywork, with a light upgrade to the mechanicals. There*

*fore, the bodywork is free of rust, resprayed in the original white (paint code 1304), with a new soft-top. The interior has also been treated with a lot of attention, with bleu leather upholstery, combining very well with the rest of the car. The car was first registered in August 1971 and is currently Belgium registered. The odometer shows just under 30,000 km. Chassis number 504B121309155.*

**25 000 - 28 000 €**



**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

217

### PEUGEOT 504 COUPE V6

1981

Retardée par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront à leur tour au public, bien avant la version break.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cette fois-ci l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux ou

elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

C'est en septembre 1974 que le coupé et le cabriolet recevront le tout nouveau V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo), avant même la 604. D'une cylindrée de 2 664 cm<sup>3</sup>, il offre une puissance de 150 chevaux SAE et un couple de 21 kg/m, gage d'une très grande souplesse.

Actuellement sous carte grise Belge, puisque reprise par un concessionnaire Peugeot local, elle a été équipée d'autocollant pour servir de support au garage dans des rallyes touristiques, autocollant qui lui donne aussi un look sportif. Une rampe de phares additionnels habille d'ailleurs la face avant. L'intérieur en velours est d'origine et elle affiche au compteur 62 000 km, qui représente 162 000 km en réel. Le numéro de châssis délivré en juillet 1981 est le 504C323533514.

Une belle occasion d'acquérir un magnifique coupé, doté d'un 6 cylindres onctueux et souple, destiné à devenir une icône de l'automobile française.





Une belle occasion d'acquérir un magnifique coupé, doté d'un 6 cylindres onctueux et souple, destiné à devenir une icône de l'automobile française.

*Offered with Belgian registration documents and part/exchange by a local dealer, the car is bearing some stickers as the garage was using it as a support vehicle during touristic rallyes, stickers also enhancing a sporty look. An additional bar of lights has been fitted at the front of the car. The interior is with the original velvet and the odometer shows 62,000 km which is in reality 162,000 km. Chassis number 504C323533514.*

**9 000 - 12 000 €**





**PEUGEOT 504**  
FÊTE SES  
**50 ANS**  
1968 2018

218  
**PEUGEOT 504 COUPÉ**  
1971

Retardé par les événements de mai 68, la berline est présentée officiellement le 12 septembre 1968. A peine quelques mois plus tard, au salon de Genève 1969, le coupé et le cabriolet apparaîtront simultanément à leur tour au public, bien avant la version break d'ailleurs.

Dans la continuité de la famille 404, ils sont dessinés et assemblés par Pininfarina, sous la houlette cette fois du fils Sergio qui a pris les rênes du carrossier en 1966.

Le style de la voiture est particulièrement réussi, d'une sobriété et d'une grande classe reconnue encore aujourd'hui. Inspirée de la Chevrolet Camaro, Pininfarina gardera cependant l'exclusivité de ce dessin pour Peugeot, ce qui n'avait pas forcément été le cas de la 404, berline comme coupé et cabriolet, ce qui en renforce son exclusivité.

La face avant comporte 4 phares rectangulaires issus du coupé 404 face 2, alors que l'arrière se signe avec de splendides feux inclinés posés sur une plaque chromée. Ces feux seront repris par plusieurs carrossiers et constructeurs, comme la Ligier JS2. Comme les coupés et cabriolets 404, la collaboration avec

le carrossier Turinois s'étend aussi au processus industriel. Le soubassement est envoyé par Peugeot à Turin ou Pininfarina assemble la caisse, la peint, puis la ré-expédie à Sochaux où elle reçoit sa mécanique et ses trains roulants.

Dotée d'une carte grise belge, l'auto est une deuxième main affichant moins de 6 000 km au compteur mais avec probablement un tour complet soit moins de 106 000 km, facture d'achat et contrôle de conformité à la livraison en faisant foi, ce qui est exceptionnel. Grâce à un traitement anticorrosion, la structure et la caisse sont particulièrement saines, juste quelques travaux de rafraîchissement sont à prévoir. Le système de freinage et d'embrayage a été révisé afin qu'elle puisse reprendre la route. Son numéro de châssis est le 504C141876163. Carte grise Belge .

*Belgian registered, the car has 2 owners, showing less than 6,000 km on the odometer, which is probably just under 106,000 km (5 digits odo), purchase invoice and conformity control, which is exceptional. Having the benefit of a rust proofing treatment, the structure and the body are in good health. However, the car will benefit of a light "refreshment". The braking system*



*and the clutch has been serviced to enable the car to take the road. Chassis number 504C141876163.*

**10 000 - 12 000 €**





219

### CITROËN 2CV «RESSORTS APPARENTS»

1955

On ne présente plus la 2 CV, tant elle est mondialement connue et mondialement collectionnée. Voulue par Pierre Boulanger pour le monde rural à faible revenu, son cahier des charges était simple « 4 places, 50Kg de bagages, traction avant, 60Km/h, facile d'entretien et capable de traverser un champ labouré sans casser les œufs transportés dans un panier ! » ou en synthèse « 4 roues sous un parapluie ! »

Dès 1939, 250 voitures sont produites, mais la guerre stoppe l'élan et le patron donne l'ordre de toutes les détruire, ce qui heureusement ne sera pas totalement le cas. Reprenant leur copie, les techniciens de Citroën améliorent certains points avant la présentation officielle au salon de Paris en octobre 1948.

L'accueil ne sera pas immédiatement enthousiaste comme la DS. Il est vrai que son style spartiate ne suscite pas l'adhésion de tous, et son dépouillement surprend, mais petit à petit, ce sera une autre histoire !

En 1953 apparaît les premières évolutions avec la suppression de l'ovale Citroën dans la calandre et des évolutions de process sur la carrosserie, puis en 54, un moteur plus puissant

ré-alésé à 425 cm<sup>3</sup> avec un embrayage centrifuge. Il développe 12 chevaux et permet d'accrocher les 70 Km/h !

Les collectionneurs s'attachent à tous les détails et à toutes les petites modifications. La voiture proposée à la vente en présente une de taille et bien connue des Citroënistes : la suspension à batteurs apparents. En effet, entre janvier et avril 1955, la marque produisit quelques 2 CV ou les pots étaient remplacés par des ressorts travaillant en traction, placés à l'avant et donc apparents. N'apportant que peu d'avantages, la solution d'origine fut vite reconduite.

Selon les experts, seul 41 berlines AZ auraient reçu ses ressorts apparents (Numéros compris entre 165000 à 182000), dont notre modèle, et 14 utilitaires AZU.

Sur les 41 berlines AZ produites, nous n'en connaissons plus que 12 réparties dans plusieurs pays. La voiture proposée est bien sûr l'une de ces 12. Elle porte le numéro de série 162521 et date de février 1955 (carte grise de collection). Elle affiche 4 748 kms au compteur et dispose de certains accessoires d'époque comme la malle rapportée et des enjoliveurs d'ailes.



Une auto mythique, recherchée dans le monde entier, au charme incroyable et qui plus est ici, particulièrement rare avec sa suspension spécifique, test grandeur nature des techniciens de Citroën.

*According to experts, only 41 saloon AZ has been fitted with visible springs (chassis numbers between 165000 and 182000) and that includes this car, plus 14 commercial version AZU.*

*Among the 41 cars produced, we only know 12 across different countries. The car we are offering for sale is of course one of these 12. Its chassis number is 162521 and has been registered on February 1955 (carte grise collection). The mileage on the odometer is 4,748 kms and it has a few period extras, like added trunk and special wheel arches.*

*A mythical car, desired by all collectors around the planet, a very rare model with this specific suspension...*

18 000 - 22 000 €





220

### CITROËN DS 20 DECOUVRABLE (AEAT)

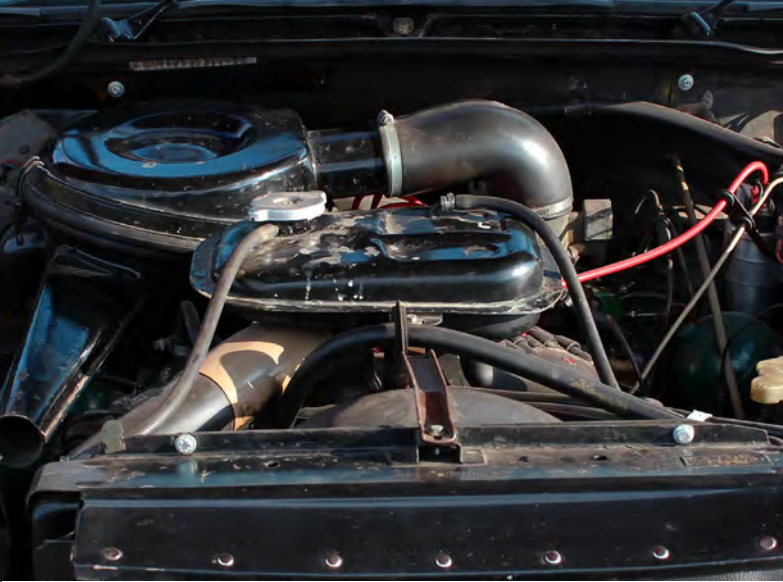
1973

Citroën avait étonné le monde avec sa DS à la ligne futuriste en 1955. La technologie utilisée était tout simplement inédite et peut-être plus futuriste encore. Elle faisait appel à une très innovante suspension hydropneumatique à quatre roues indépendante à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés, le tout combiné à la traction avant dont Citroën était le spécialiste incontesté à l'époque. Il est étonnant de constater qu'en dehors de Rolls-Royce qui fit un temps appel à la suspension hydraulique Citroën, la DS ne fit aucun émule et ne fut jamais copié.

Elle reste unique en son genre. Le moteur original de la DS 19 était un 1 911 cm<sup>3</sup> à soupapes en tête à course longue qui céda la place à un moteur à course courte de 1 985 cm<sup>3</sup> (DS 20) en 1966 qui sera plus tard proposé avec des cylindrées de 2 175 cm<sup>3</sup> (DS 21) et 2 347 cm<sup>3</sup> (DS 23). En septembre 1967, l'avant de la DS est remodelé et doté de phares orientables. Outre la berline, d'autres modèles de DS étaient proposés, notamment l'ID, une version simplifiée, l'immense break Safari et le cabriolet, créé par le carrossier Henri Chapron, et repris plus tard à son compte par la marque. Quelques transformations artisanales vivent le jour, comme cette rarissime DS découvrable.

Cette DS 20 dont la date de première mise en circulation du 25 octobre 1972 indique un modèle 1973 est une berline qui a été transformée par AEAT (Anciens Établissements Ansare & Teisseire) en découvrable avec toit en Alpaga noir repliable sur toute sa longueur. Seulement sept exemplaires de ces transformations sont actuellement référencés.

Achetée à la fin des années 1990 par son actuel propriétaire, elle a fait l'objet de tout un ensemble de travaux de restauration, extérieur et mécanique à partir de 2013. Elle a une carrosserie rouge Masséna en excellent état. Les chromes sont en bon état et sans trace d'oxydation. L'intérieur en cuir brun avec moquette beige en très bel état de présentation est d'époque et n'a pas été restauré (il faudra remonter les panneaux de portes et la moquette du coffre). La planche de bord et toute son instrumentation en très bon état sont conformes au modèle d'origine. Le moteur a été remplacé par un moteur de DS23 qui a vu sa chaîne de distribution remplacée et l'ensemble mécanique présente un bel aspect dans un compartiment moteur très propre. La voiture est équipée de pneus Vredenstein neufs. Un modèle rare dans cette configuration.



Registered on 25th October 1972, this DS 20 is a model 1973 saloon, transformed by AEAT (Anciens Établissements Ansare & Teisseire) in "decouvrable" (cabrio coach or semi convertible) with black alpaca wood folding on all roof length. Are referenced only 7 cars with these transformations. Bought at the end of the 1990's by the current owner, the exterior and the mechanicals has been restored in 2013. The excellent condition body is painted in Massena red. The chromes are in good condition, without oxidation. The brown leather upholstery is in good original condition. The door panels and the boot carpet will need to be re-fitted. The dashboard and the instruments are conformed to the origin. The engine has been replaced by a DS 23 engine with new timing. The car is fitted with new Vredenstein tyres. It is a very rare car in this configuration.

55 000 - 75 000 €





221

## CITROËN KÉGRESSE 6 CYLINDRES

1929

Adolphe Kégresz, francisé en Kégresse, est un surdoué de la mécanique, là où André Citroën était un surdoué du marketing.

Il débuta dans les garages du Tsar Nicolas II, et à la demande de celui-ci, mettra au point les premiers systèmes d'autochenille pour se déplacer facilement dans la neige. Il accompagna le Tsar dans ces déplacements sur le front durant les premières années de la guerre 14/18 comme responsable des services automobiles militaires et aida aussi la société Renault dans la conception de véhicules militaires, ce qui lui permettra de rejoindre la France à la suite de la révolution Russe de 1917.

Engagé par Citroën, il crée le département tout terrain de la marque en 1919 pour y concevoir les célèbres autochenilles avec l'ingénieur Jacques Hinstin, qui serviront les révolutions marketing voulues par André Citroën lui-même, en participant à quatre expéditions : la traversée du Sahara en 1923, la Croisière noire en 1924 et 1925, la Croisière jaune en 1931 et 1932, puis la Croisière blanche en 1934.

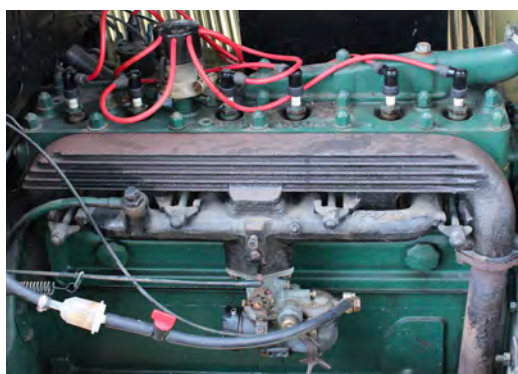
Après de nombreux essais, les armées françaises et polonaises s'équiperont en autochenille Citroën.

Elles connaîtront aussi des applications civiles et privées, comme ce sera le cas pour notre exemplaire, équipé d'un simple plateau arrière et sorti de la fameuse collection Citroën de Trigano.

Elle est issue de la version ultime, la P19 dont environ 600 exemplaires ont été construites, les dernières étant sous-traitées à Chenard et Walcker. Conçues sur une base de Citroën C6 avec son 6 cylindres de 2 litres 5 de 42 chevaux et sa boîte de vitesse à 3 rapports, elles furent notamment les versions utilisées dans la croisière jaune. Plus puissantes naturellement que les autres versions en 4 cylindres, les P14, elles offraient une plus grande vitesse de pointe.

Le système de chenille se compose d'une bande de caoutchouc épaisse armée s'enroulant autour de deux poulies dont une motrice, recevant aussi le frein à levier à main. Contrairement au char ou la chenille est en acier, cela offre plus de légèreté et surtout moins de bruit en fonctionnement. Un train de galet assure la fonction porteuse. Ce système sera largement copié par les américains et deviendra le précurseur des Halftracks de 39-45.





En bon état de fonctionnement grâce à une restauration ancienne mais peu utilisé depuis, ce monument de technologie et d'Histoire, aux capacités tous terrains exceptionnelles et aux performances routières honorable grâce à son rare 6 cylindres, est à préserver dans une belle et vraie collection ! Il est d'ailleurs officiellement recensé par le ministère de la culture comme bien culturel au sens du patrimoine, document à l'appui qui sera fourni à l'acquéreur.

*In good working order due to a restoration, old, but not really in much use since. This historic vehicle, exceptional for its technology and its history, amazing off-road performances and also, with good road handling and speed because of its 6-cylinder engine. It is to be treasure in a discerning collection! This vehicle is officially mentioned in a document by the French Ministry of culture, document which will be given to the new owner.*

**35 000 - 40 000 €**





222

## CITROËN DS3 WRC CHASSIS N°2 USINE

2011

En 2009, Citroën présente la DS 3 Inside, préfigurant la DS 3 de série du salon de Paris 2009. Le Groupe PSA tente un pari osé de lancer une nouvelle marque sur le créneau du premium. Ce sera DS, grâce à l'incroyable image de la DS de 1955 dans le monde entier, véritable icône de l'automobile. La DS 3 renouvellera le genre, un peu ressassé, de la Mini, avec beaucoup de modernité et de classe. Les ventes seront au rendez-vous, notamment grâce à l'image insufflée par les victoires de Sébastien Loeb sur sa version rallye, engagé dans le championnat du monde. L'ensembles de ces voitures ont été dans l'équipe Citroën sport. Ce châssis est Numéro 2 Spec 2014 .

### Fiche technique :

- Moteur de 330Ch et moins de 800km au compteur (Potentiel du moteur estimé à 3.000km avant révision)
- L'ensemble des transmissions, c'est-à-dire boîte de vitesse et pont ne compte que 400 km (Potentiel de 3.000km estimé avant révision)
- L'embrayage est neuf.

### Palmarès :

**2012** : 5 manches du championnat du monde des rallyes avec au volant Thierry NEUVILLE au sein du Citroën Racing Junior Team (Première saison en WRC) et quelques bons résultats dont une 5ème place en Argentine et une 4ème au Rallye de France

**2013** : Dani Sordo au rallye de Suède et ensuite 5 rallyes avec Robert Kubica (actuel pilote Williams F1) dont le WRC Portugal et l'ERC des Açores

**2014** : Victoire en championnat du Moyen-Orient des Rallyes avec Khalid Al.Qassimi (principal financeur des programmes Citroën Racing Abu-Dhabi) dont 1 victoire et 5 podiums

**2015** : quelques rallyes avec des clients gentlemen et 2 manches du WRC avec Stéphane Lefebvre intégré au programme Junior Citroën

**2016** : clients gentleman

**2017** : clients gentleman

**2018** : Victoire au Rallye du Touquet avec Stéphane Lefebvre



Le châssis de cette voiture est entièrement refait à neuf car la voiture à été complètement refaite depuis une grosse sortie de route. La voiture est en superbe état.

*In 2009, Citroën launched the DS 3 Inside, prefiguring the DS 3 series of the Paris Motor Show 2009. The PSA Group is trying a gamble to launch a new brand in the premium segment. It will be DS, thanks to the incredible image of the 1955 DS around the world, a true icon of the automobile. The DS 3 will renew the genre, a little overhauled, like the Mini, with a lot of modernity and class. Sales will be at the rendez-vous, thanks to the image generated by the victories of Sebastien Loeb on his rally version, entered in the world championship.*

*All these cars have been used by the Citroen sport team. This chassis is Number 2, of 2014*

#### **Technical features :**

- 330 bhp engine and less than 800km (Potential of the engine estimated at 3,000 km before service).

- Transmission, including gearbox and axle, only 400 km (Potential of 3,000km estimated before service).

- The clutch is new.

#### **Palmares :**

**2012 :** 5 rounds of the world rally championship with driver Thierry NEUVILLE for the Citroën Racing Junior Team (first season in WRC) and some good results including a 5th position in Argentina and a 4th one at the Rallye de France.

**2013 :** Dani Sordo at the Swedish Rallye and then 5 other rallyes with Robert Kubica (current Williams F1 driver) including the WRC Portugal and the ERC of the Azores.

**2014 :** Victory in the Middle East Rally Championship with Khalid Al Qassimi (main sponsor of the Citroën Racing Abu-Dhabi programs) including 1 victory and 5 podiums

**2015 :** Some rallies with a few private clients and 2 WRC drivers with Stephane Lefebvre who was in the Junior Citroën program.

**2016 :** Private clients.

**2017 :** Private clients.

**2018 :** Victory at Le Touquet Rallye with Stéphane Lefebvre

*The car in superb condition, chassis been completely re-done by a professional, following an accident.*

**Prix sur demande**



223

### CITROËN TRÈFLE 5HP

1925

Sa dénomination officielle est Citroën Type C, mais elle est plutôt connue sous les noms de 5HP, Trèfle, ou même Citron en référence à la couleur jaune de ses débuts. Alors qu'après-guerre, les constructeurs, incités par les gouvernements, lancent la fabrication de cyclecar, très rustique et plus proche du cycle à 4 roues que de la voiture, André Citroën préfère encore innover en lançant plutôt une petite auto, bien équipée (démarrateur électrique !) mais économique. En 1922, année de son lancement, le succès est immédiat.

Fort de 856 cm<sup>3</sup> et de soupapes latérales, le moteur développe 11 chevaux, et la boîte de vitesse à 3 rapports permet d'accrocher les 60km/h.

Notre modèle est en très bel état de présentation, complet, et a été stocké au sec dans un garage par le concessionnaire Citroën qui l'a repris. Après une longue immobilisation, à la suite d'une longue immobilisation la voiture est en état de marche et démarre au quart de tour.

*This car is in very nice presentation state, complete, and has been dry-stored by the Citroen main dealer who bought it. After this long "sleeping" period, it will need a full restart job, but the engine is not seized.*

**12 000 - 16 000 €**





224

## PEUGEOT 202

1939

En 1938, les conséquences de la crise de 1929 sont encore bien présentes dans la tête des Français. D'ailleurs, et malheureusement, beaucoup de constructeurs ne passeront pas ce cap et disparaîtront corps et âme.

Peugeot, déjà rôdé aux véhicules populaires et accessibles, avec la BB dessinée par Ettore Bugatti, la Quadrillette puis la 201, ne peut que continuer dans cette voie.

Après avoir lancé avec beaucoup de succès la 402, puis la 302, raisonnablement moderne et cédant à la mode de l'aérodynamisme avec la célèbre ligne « fuseau Sochaux », c'est au tour de la 202 de pointer le museau de sa calandre aux phares centraux en janvier 1938.

Munie d'un petit quatre cylindres de 1133 cm<sup>3</sup>, avec soupape en tête, d'une culasse en Alpax, la 202 offre 30 chevaux à 4000 tours minutes. Avec sa ligne très moderne et très belle, avec sa réputation de fiabilité Peugeot, ses six chevaux fiscaux, la voiture reçue un excellent accueil. Malheureusement, les événements politiques et la guerre entameront sérieusement sa carrière. Elle reprendra néanmoins dès celle-ci terminée, en

attendant l'avènement de la 203. Seulement 140 000 exemplaires seront donc produits.

Notre 202 de janvier 1939 est entièrement d'origine et complète. Elle est équipée d'un grand toit ouvrant manuel, spécialité de Peugeot depuis cette série 02 et jusqu'à la série 04. Achetée par son propriétaire actuel il y a 24 ans en 3<sup>ème</sup> main, elle se présente en bon état de fonctionnement. Documents et fascicules du modèle seront fournis par le propriétaire.

Une très belle petite auto, au style bien spécifique avec ses phares cachés derrière la calandre et à l'excellente fiabilité. Idéal dans une collection pour s'ouvrir sur une avant-guerre.

*Registered in January 1939, this 202 is fully original and complete. Fitted with a large sunroof (a speciality of Peugeot from series 02 till series 04). The current owner bought the car 24 years ago, in 3rd hand. It is in good presentation and working order. Documents and brochures related to the model will come with the car. A good "entry" to the world of the pre-war vehicles.*

**5 000 - 7 000 € Sans réserve**





225

## CITROËN 15/6 H

1955

On ne présente plus la Citroën Traction si chargée d'Histoire, d'émotion et de révolution. Imaginée par le génie visionnaire extraordinaire d'André Citroën pour sortir des terribles effets de la crise de 29, il lui aura manqué quelques mois, quelques semaines pour sauver son empire. Sa genèse a été une course contre la montre pour être présentée début 1934. Mais hélas, le temps a malgré tout manqué et André Citroën est chassé de son usine pour manque de trésorerie. Pire, il décèdera peu de temps après sans connaître l'immense succès de ce modèle qu'il a voulu et qui aura sauvé la marque. Pour le public et les concurrents, le choc est grand : caisse monocoque tout acier, ligne basse et effilée, traction avant, freinage hydraulique, ...

Le modèle évoluera vite de la Traction 7 A à la 11 A avec l'accroissement de la cylindrée du moteur, avant l'évolution suprême, la 15 avec son moteur 6 cylindres introduite en 1938. Ce 6 cylindres en ligne de 2 867 cm<sup>3</sup> offrait une puissance respectable de 77chevaux lui permettant d'atteindre un petit 140 km/h en toute sécurité avec l'excellence de sa tenue de route.

C'est encore celle-ci, vaisseau amiral de la marque qui recevra dès 1954 les premières suspensions hydrauliques sur les roues

arrières, préfigurant celles de la DS un an plus tard. L'Etat et l'Elysée passèrent commande de nombreuses 15-6, et notamment pour le Président, munie de carrosseries spécifiques, l'une réalisée par Chapron, l'autre par Franay !

L'exemplaire proposé est une voiture vendue au Danemark en 1955 sous le numéro de série 728581. Sur les 1381 15-6 fabriquées en 1955, elle est la 900ième. Les Citroën vendues à l'export faisaient l'objet d'un soin attentif, généralement mieux finies. Pour preuve, les phares chromés que n'avaient pas les françaises.

Son propriétaire actuel lui a apporté les améliorations suivantes, afin d'en faire une voiture très fiable sur tous parcours et par tous temps : pistons bombés portant la puissance de 78 chevaux à environ 85, passage de 6 à 12 volts, dynamo remplacé par un alternateur, allumage électronique, vase d'expansion pour le circuit de refroidissement d'eau et ventilateur à l'avant du radiateur, modification du circuit oléopneumatique en liquide vert LHM nettement moins corrosif que le rouge, changement des sphères et du système hydraulique en conséquence, coupe circuit batterie, direction assistée électrique,





phares longue portée, avertisseur italien, pneus en 185X400 au lieu des 165 pour une encore meilleure tenue de route, clignotants arrières renforcées, batterie dans le coffre arrière pour libérer de la place dans le capot moteur et y mettre un chauffage amélioré, ...

La voiture a été en outre repeinte en gris bruyère en assortiment avec le drap des sièges. Une liste impressionnante qui en fait une auto encore mieux à même de s'insérer dans la circulation actuelle, qui plus est sur de longues distances !

*The vehicle offered for sale was sold new in Denmark in 1955, chassis number 728581. Among the 1,381 15/6 built in 1955, this one is the 900th. The Citroens sold for exportation were generally better equipped than the French ones. For example, the front chrome light that the French models didn't have. The actual owner of the car upgraded it to make it very reliable on any trip and any weather. Fitted with round top pistons bringing the power from 78 bhp to 85 bhp, 12V electrics rather than 6V, alternator instead of dynamo, expansion tank for*

*the cooling system and fan in front of the radiator, modification*

*of the hydraulic/air system with green liquid LHM less corrosive than the red, new accumulators according to the new liquid, battery cut-off switch, electric power steering, high power main beam, Italian style horn, cigar lighter socket for iPhone or Coyote, 185x400 tyres instead of 165 for better handling, reinforced rear indicators, battery inside the boot to free space under the bonnet for an upgrade heater system...*

*The car has also been resprayed in colour Grey bruyere, matching with the fabric clothe of the seats.*

*An impressive list of upgrades which makes the car more "up-to-date" in modern traffic, and for long distances drive.*

**25 000 - 35 000 € Sans réserve**



226

### PEUGEOT 202 UH CARROSSERIE G2X

1948

En 1938, les conséquences de la crise de 1929 sont encore bien présentes dans la tête des Français. D'ailleurs, et malheureusement, beaucoup de constructeurs ne passeront pas ce cap et disparaîtront corps et âme. Peugeot, déjà rôdé aux véhicules populaires et accessibles, avec la BB dessinée par Ettore Bugatti, la Quadrillette puis la 201, ne peut que continuer dans cette voie. Après avoir lancé avec beaucoup de succès la 402, puis la 302, raisonnablement moderne et cédant à la mode de l'aérodynamisme avec la célèbre ligne « fuseau Sochaux », c'est au tour de la 202 de pointer le museau de sa calandre aux phares centraux en janvier 1938.

Muni d'un petit quatre cylindres de 1133 cm<sup>3</sup>, avec soupape en tête, d'une culasse en Alpax, la 202 offre 30 chevaux à 4000 tours minutes. Avec sa ligne très moderne et très belle, avec sa réputation de fiabilité Peugeot, ses six chevaux fiscaux, la voiture reçue un excellent accueil. Malheureusement, les événements politiques et la guerre entameront sérieusement sa carrière. Elle reprendra néanmoins dès celle-ci terminée, en attendant l'avènement de la 203. Environ seulement 140 000 exemplaires seront donc produits.

Notre modèle proposé est une Canadienne 202 UH de 1948 bénéficiant des freins hydrauliques. Seul 30 358 exemplaires en ont été produits. Achetée en 2008 pour une restauration qu'elle n'a pas eue, faute de temps, son propriétaire fait tourner régulièrement le moteur à la manivelle pour s'assurer qu'il ne se bloque pas. Elle est complète, avec son immatriculation d'époque. Une très belle petite auto, complète, au style bien spécifique avec ses phares cachés derrière la calandre et sa carrosserie de Canadienne en bois apparent, et donc une bonne base pour un projet de restauration

*Offered for sale is a 1948 Canadienne 202 UH fitted with hydraulic brakes. Only 30,358 samples have been made. Bought in 2008 in the view to restored it, but this has never happened. Time to time, the engine has been "turned" by its current owner, to avoid it to be seized.*

*A good restoration project, the car is complete. With its specific style (front lights behind the front grille and Canadienne body with wooden frames, this is a very nice-looking car.*

**3 000 - 4 000 €**





227

## CITROËN GERI

1980

C'est en 1968 qu'apparaît pour la première fois la Dyane, conçue initialement pour remplacer la 2cv. Pour ne pas choquer les aficionados de cette dernière, les dirigeants de Citroën prennent l'option d'en faire une version très ressemblante mais modernisée, en remplaçant les rondeurs par des angles. Elle s'intercale ainsi dans la gamme entre la 2 cv et l'Ami 6.

Convaincu de la nécessité de s'ouvrir à l'international, Citroën s'associe avec Tomos, une société détenue par le gouvernement Yougoslave pour créer une co-entreprise 50/50 appelée Cimos. Cimos Citroën y produit : 2 CV, CX, DS, Ami 6, Ami 8, Dyane et GS. Deux voitures, sur la base du Dyane, ont été produites localement, mais n'ont jamais été exportées: la Dak (une Acadiane courte) et la Geri (un pick-up), celle-ci produite à seulement 900 unités de 1981 à 1985, ce qui en fait une des productions les plus confidentielles de Citroën.

Pour l'anecdote, le gouvernement Yougoslave payait régulièrement Citroën avec des céréales et des matières premières, une équipe au siège de la marque se chargeant de la revente de ces produits ! Aujourd'hui, seuls 18 Geris sont survivantes et

l'une des plus conservées au monde se trouve à Paris, France ou elle a été exposée longtemps au Conservatoire Citroën.

Le modèle proposé à la vente a reçu une restauration complète en 2015, essentiellement avec des pièces d'origine. Il a été importé cette même année en France. Issue d'une des plus petites productions de Citroën avec seulement 900 unités et 16 survivantes, cette Dyane Pick-up est à collectionner pour sa rareté !

*Nowadays, only 16 Geris are still in existence and one of the most looked after in the world is in Paris where it was shown on display for a long time at the Conservatoire Citroen (Citroen Museum). It is this one that is for sale today and has been fully restored in 2015.*

*These cars are one of the smallest productions for Citroen with 900 made, and only 16 left. This Pick-up Dyane is to be collected because of rarity.*

16 000 - 24 000 €

« Copyright photos 2 CV Magazine »





228

### PEUGEOT 205 GTI 1.9

1992

C'est en mars 1983 que le sacré numéro, 205, sera commercialisé pour la première fois. Ce sera le plus grand succès commercial de la marque, puisque plus de 5 millions d'exemplaires seront produits, faisant d'elle la quatrième voiture française la plus vendue après la Renault 4, la Renault 5 et la Citroën 2cv. Conçu sous l'ère de Jean Boillot, de la famille des illustres pilotes Peugeot d'avant la guerre 14-18, elle aura aussi le sacré mérite de sauver le constructeur d'une situation financière délicate. Jean Boillot, toujours lui, pour appuyer le lancement de ce véhicule mythique aura l'idée de génie de l'engager en compétition avec la 205 Turbo 16. Couronnée de deux titres au championnat du monde, ainsi qu'au Paris-Dakar elle se devait d'avoir sa version sportive pour concurrencer ainsi la Volkswagen golf GTI.

Apparue en 1984, collant au style de la mythique et prestigieuse Turbo 16, la 205 GTI rencontrera immédiatement un immense succès, jusqu'à devenir une icône de l'industrie automobile à ce jour. L'exemplaire que nous proposons est une quatrième main et appartient au même propriétaire depuis 22 ans. Elle est encore dans sa belle couleur verte Sorento d'origine, teinte qui n'aura été disponible qu'entre 1991 et 1993. Disposant du

moteur 1.9 le plus puissant et le plus désirable, elle est équipée d'une boîte manuelle à 5 vitesses. Utilisée très régulièrement, elle affiche 263 000 km. Le véhicule dispose d'un dossier d'entretien complet depuis 1996 ainsi que l'ensemble des contrôles techniques. Elle est équipée d'un système d'alarme et est exempte de rouille. Grâce à son entretien méticuleux, cette 205 GTI 1.9 fonctionne à merveille et apportera beaucoup de plaisir à son futur propriétaire.

*The actual owner (the 4th) owns this particular car for 22 years. The car is still in its original Sorento Green colour (shade of paint only available from 1991 to 1993). Fitted with the more powerful 1.9L engine, it also has a 5-speed gearbox. Regularly in use, the odometer shows 263,000 km. The file includes service history since 1996 and most of the controles techniques. There is an alarm system and the car have no corrosion.*

*Because of its meticulous maintenance, this 205 GTI 1.9L works very well and will give its new owner a lot of pleasure for years to come.*

**10 500 - 12 000 €**





229

## PEUGEOT 201 COUPÉ SPIDER

1931

On ne présente plus la 201, le véhicule de la marque qui a inauguré comme dénomination la série des 3 chiffres avec le 0 central, principe déposé par Peugeot jusqu'au 909.

Lancé au salon de Paris en 1929, elle offre une carrosserie élégante, des roues avants indépendantes, un prix abordable et une fiabilité sans faille. Elle permettra ainsi à la marque de traverser la crise de 29, ce qui ne sera pas le cas de beaucoup d'autres marques.

Décliné en plusieurs types de carrosserie par le constructeur lui-même, les plus attachantes sont bien sûr le cabriolet et le coupé spider.

Acheté par son premier propriétaire en novembre 1933 sous le numéro de série 325 893, cette auto en état général moyen est une excellente base de restauration pour une 201 à la carrosserie coupé spider très originale. La base est globalement complète il manque juste quelques éléments d'instrumentation de bord. Les pneus neufs n'ont jamais servi.

*Chassis number 325 893 was bought by its first owner in November 1933. This car in average condition and is a good base for a restoration. This very unusual car, Coupe Spider bodywork (dicky seat) is almost complete, just a few instruments are missing. Note that the new tyres have never been in use.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**







230

## MÉHARI 4X4

1982

Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation ! Carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique fait pour durer. D'ailleurs, ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît la version 4x4 pour 4 années supplémentaires. Digne héritière de la 2 CV Sahara qui était munie de 2 moteurs et donc de 4 roues motrices, la Méhari 4x4 est un engin aussi exceptionnel aux performances tout-terrain ahurissantes.

En effet, sa légèreté, ses suspensions à grand débattements, ses porte-à-faux très court autorisent des franchissements que de gros 4x4 ne peuvent réussir. Son look n'est pas en reste, avec comme différence avec la version 2 roues motrices : des pare-chocs avant et arrière renforcés, une sortie d'essence à droite, une roue de secours sur le capot en option et des feux arrière monoblocs. Produite à seulement 1 213 exemplaires, cette version 4x4 est à acquérir absolument !

Notre Méhari 4x4 n'a que 42.000 km d'origine et se présente en excellent état d'origine, toutes options, avec sa roue de secours sur le capot, sans rouille sur sa plateforme et juste trois petites fissures dans la carrosserie. Elle est de juin 1982, nr identification 00ce5041, et est donc une des dernières produites. Son propriétaire actuel l'a achetée en 1983 avec 12 000 km (le bon de commande est présent dans l'ensemble de la documentation) et l'a toujours méticuleusement entretenue depuis, ne roulant finalement que très peu avec, essentiellement d'ailleurs sur son domaine privé.

*Our 4x4 Mehari only has 42,000 km, full options, spare wheel on the bonnet, is in excellent original condition. Without rust on its platform there is only 3 small cracks on the body. Registered in June 1982 (chassis 00CE5041), it is one of the last made. The current owner bought it in 1983 with 12,000 km (order form in the file of the car), has always maintained. He never drove it extensively, mainly used on his private land.*

**38 000 - 45 000 €**





231

## TALBOT SAMBA RALLYE

1983

Au sortir de la crise pétrolière de 1973, l'heure est plutôt à la rationalisation chez Peugeot, surtout après les rachats successifs de Citroën et Chrysler Europe. Ainsi la Peugeot 104 prêtera sa plateforme et une partie de sa caisse à Citroën pour la LN, puis à Simca devenu Talbot pour la Samba.

Très critiqué pour le « copier/coller » 104 et LN, le groupe modifiera plus en profondeur cette première pour accoucher de la Samba. La structure sera allongée, le dessin gagnant ainsi en équilibre.

Présentée pour la première fois en 1981, elle aura la chance d'être déclinée en version rallye et cabriolet (ce qui ne sera pas le cas de sa donneuse, la 104). La version Rallye recevait une culasse spécifique et deux carburateurs double corps Weber 40 lui permettant d'atteindre 90 chevaux à 6 700 tr/min, ce qui pour 780kg annonçait de belles performances.

Le véhicule a reçu en 2007 une nouvelle peinture et un check up complet, et est régulièrement suivi depuis, notamment sur la synchronisation de la carburation. Entièrement d'origine, sellerie, autocollants, mécanique, il disposera d'un contrôle tech

nique de moins de 6 mois. Une belle petite auto, légère et sportive, fiable et surtout l'une des dernières Talbot !

*In 2007, this car has the benefit of a new paint and a full check-up, and has been regularly maintained since, especially the synchronization of the carburation. Fully original (seats, stickers, mechanicals), the car will be delivered to the new owner with a less than 6 months controle technique.*

*A nice little car, light and sporty, reliable and one of the last Talbot.*

**13 000 - 17 000 €**





232

## PEUGEOT QUADRILETTE

1924

La type 161, communément appelée « Quadrilette », a été présentée au salon de Bruxelles en 1920 mais sa production ne commencera réellement qu'en avril. Il en fut produit au total 3500.

C'est en 1922, qu'elle prit la dénomination de type 172, et ce jusqu'en 1924, équipée alors du moteur NE2 de 9,5 chevaux à 2000 tours minutes. De 1924 à 1925 la 172BC lui succède avec le moteur NE3 de 720 cm<sup>3</sup>, avant de devenir en 1925 la 172 R qui perdurera jusqu'en 1927. Produite à 27 119 unités, elle devient ainsi une des versions les plus abouties de la Quadrilette. Elle recevra logiquement le moteur NE4, de 11,5 chevaux à 2200 tours, avec comme particularité des poussoirs de soupapes réglables.

Elle sera déclinée en carrosserie cabriolet torpédo, cabriolet à pointe bateau, torpédo grand sport et camionnette tôle. Il est bon de savoir que la fabrication de la cinq chevaux Citroën, la fameuse Citron, fut stoppée au début de 1926 lui laissant ainsi le champ libre.

Le modèle proposé à la vente a restauré en 2013 par un professionnel, ossature bois, carrosserie et sellerie. Le reste des pièces mécaniques, y compris le châssis a été sablé et repeint. Les garnitures de freins sont neuves. La voiture est parfaitement en état de rouler.

*The car offered for sale has been restored in 2013 by a professional (wooden frame, bodywork and upholstery). The rest of the mechanical components has been sanded, this includes the chassis which has been resprayed. The brakes have been checked. The car is in driving condition.*

**9 000 - 12 000 €**





233

**PEUGEOT 204 COUPE DE JUILLET 1970, PREPAREE PAR CONDRIER**

1977

Introduite en 1965, la 204 aura marqué un grand virage dans l'histoire et le classicisme de bon aloi de la maison Peugeot. En effet, elle est la première traction avant de la marque avec un moteur transversal, qui plus en est tout en aluminium. Un an plus tard, coupé et cabriolet, dessinés par Paul Bouvot feront à leur tour leur apparition et rencontreront un grand succès grâce à une alchimie très réussie d'un très beau dessin et d'une mécanique fiable et moderne. Acquise par le pilote bien connu des années 70, Dominique Restellini, ancien concessionnaire Peugeot, ce coupé sérieusement préparé a couru environ 4 années, sans incident majeur et sans accident. Son meilleur score sera de finir 2ème du championnat de France des rallyes régionaux en 1976 et 1977, ce qui est remarquable pour une auto de 1970.

Il faut dire qu'avec une cylindrée portée à 1288 cm<sup>3</sup>, de grosses soupapes, un arbre à came spécifique, 2 carburateurs double corps Weber 40 DCO, des bielles et un vilebrequin allégés, une admission polie ... elle passe allègrement les 100 chevaux, pour atteindre vraisemblablement 120 chevaux selon son pilote. Compte tenu de la légèreté de la voiture, on imagine aisément

la bête de rallye qu'elle a été, et qu'elle est encore face à certaines GTI plus récentes ! Son tableau de bord Jaeger (accès- soire d'époque), ses sièges courses habillés du velours rouge d'origine, des jantes Targa d'époque de 5 et demi/13 pouces et un arceau lui apportent une touche bien romantique des autos de course de cette époque. La banquette arrière a naturellement été remplacée et la roue de secours trouve sa place arrimée dans le coffre arrière. Une grille d'aération supplémentaire a été rajoutée en arrière du capot pour alimenter les deux gros carburateurs double corps Weber. Le dossier complet de transformation de la voiture sera remis à l'acquéreur ainsi que des articles de ses exploits.

La voiture présente quelques stigmates de courses, mais n'a jamais subi de choc ou de sortie de route importante. L'histoire complète de cette 204 de compétition unique (deuxième du championnat de France des rallyes en 1976 à 1977 aux mains de Monsieur Restellini, concessionnaire Peugeot) sera fournie par lui-même avec un dossier de presse particulièrement complet. Ce véhicule est d'ailleurs resté en sa possession jusqu'à ce jour. Voilà une occasion unique d'acquiescer une voiture de rallye par-





ticulièrement originale, unique, très performante, à l'historique limpide et remarquable, et qui plus est éligible dans beaucoup de course historique, comme le Tour Auto.

*Bought in 1970 by Dominique Restellini, a well-known driver and ex-Peugeot Main Dealer, this well-prepared Coupé has been racing for 4 years, without accident, nor major incidents. Its best result has been 2nd at the French Regional Rallye Championship in 1976 and 1977, good performance for a car of 1970.*

*The engine capacity is increased to 1,288cc, big valves, special cam shaft, 2 carburetors Weber 40 DCO, etc... The power of the engine is over 100bhp, probably 120bhp according to its driver. Jaeger dashboard, racing red velvet seats, period Targa wheels 5 ½ / 13" and roll cage gives the car a "romantic" touch of the racing cars from this era... The rear seat has been replaced and the spare wheel is strapped inside the boot. A louvre has been added on the bonnet to bring more air to the carburetors. A complete file related to the race preparation and to the car race history will be passed onto the new owner. The car shows a few marks related to racing but has never had a major crash. A last detail, the car is still in the same hand since 1970, the man who raced it, Mr. Restellini. This car is a unique Rallye car, with good race history, and eligible in many historic events, like the Tour Auto...*

**2 500 - 3 500 € Sans réserve**





234

### PEUGEOT 403 CABRIOLET CHAPRON DIRECTION DE COURSE TOUR DE FRANCE (CYCLISTE)

1957

Un matin d'avril 1955, la place du Trocadéro à Paris se retrouve envahie par une toute nouvelle voiture très attendue par les possesseurs de 203, la Peugeot 403. Sage évolution de la 203, reprenant la majorité de ses composants mécaniques mais modernisés, ils ne seront certes pas dépaysés ! Plus grande et plus cossu, offrant pour la première fois une belle ligne ponton dessinée par Pininfarina (une première pour Peugeot...mais pas une dernière !), la cylindrée passe de 1290 cm<sup>3</sup> à 1468 cm<sup>3</sup> pour atteindre 58 chevaux.

Un an plus tard, au salon de Paris 1956, pour les années modèles 1957, Peugeot annonce l'arrêt du cabriolet, des familiales et des commerciales 203, immédiatement remplacés par leurs homologues 403. Directement dérivé de la berline, avec une structure renforcée, le cabriolet comprend juste la suppression du toit, deux portes rallongées au lieu de 4 et une belle capote toile avec un rhodoïd pour lunette. Quelques équipements rajoutent une touche luxueuse à l'auto comme les sièges cuirs et des enjoliveurs à rayons. La voiture affiche une grande sobriété et donc une grande classe : du sérieux bien dans l'image Peugeot !

Seulement 2050 exemplaires seront produits, non pas à Sochaux, mais à la Garenne-Colombes, spécialisée dans les véhicules spéciaux. Sa célébrité sera bien sûr assurée par l'inspecteur Colombo, qui a défaut de montrer une auto en bon état, affichait clairement son côté indestructible !

Acquis en 1979 par son propriétaire actuel, celui-ci remarque 4 vraies places, un coffre plus court et des accroches de drap, d'antennes et fanions un peu partout. Il découvre ainsi une des très rares versions Chapron conçues spécialement pour la direction du Tour de France cycliste, voiture que l'on retrouve sur beaucoup de reportage des « Tour » d'époque.

Outre l'agrandissement de l'habitacle, le célèbre carrossier Parisien a allongé la capote avec un train d'arceau supplémentaire et a réalisé deux magnifiques sièges arrière en cuir. Là encore, on reconnaît l'extraordinaire travail de Chapron avec tout le soin apporté aux détails.

Ce qui rend cette auto très spécifique, très désirable, c'est son extraordinaire état de conservation d'origine. En effet, la voi-



ture a gardé son gris métallisé et n'a subi aucune restauration. Même l'autoradio d'époque est encore au tableau de bord. On imagine bien le directeur de course allumer ce poste pour écouter les commentateurs du Tour !

Un très beau cabriolet, sobre et aux discrètes rondeurs des années 50/60, unique par sa carrosserie Chapron, exceptionnel par son état d'origine et de conservation, chargé d'Histoire du Tour de France, un monument ! De plus très robuste et facile à entretenir, avec ses 4 vraies places, rares pour un cabriolet, il est idéal pour les longues et belles balades au soleil en famille! N'hésitez pas à vous mettre dans la peau du directeur de course !

*Bought in 1979 by its actual owner, this one notes 4 real spaces, a shorter boot and hooks for flags, many aeralis etc... He has found one of the very rare Chapron model, specially made for the race direction of the Tour de France (cyclist). This car is appearing many times on the press reports for the "Tours".*

*Chapron has increased the interior room space, made the*

*hood longer and fitted 2 beautiful black leather rear seats.*

*What also made this car very particular, is its extraordinary original state of preservation. In fact, the car is still with the original metallic grey and has never been restored. Even the radio is original.*

*This is a beautiful convertible, in an amazing original state, unique by its Chapron body style.*

**65 000 - 80 000 €**



235

### **SIMCA 8 GORDINI**

1937

C'est dans l'Emilie Romagne, à Bazzano, située entre Maranello et Bologne, non loin de Modène, que naît le 23 juin 1899 Amédée Gordini. Mais au début du XXe siècle, la région est pauvre et le travail rare. Passionné de mécanique et fasciné par Paris, le jeune Amédée décide d'y partir au début de 1925.

Très rapidement, il trouve un travail dans le garage Cattanéo à Saint Cloud et se loge à proximité, rue de La République à Suresnes. Au printemps 1926, il emprunte pour acheter un local (une ancienne écurie) au 120 de la même rue, pour créer son garage personnel de réparation et d'entretien d'automobiles de toutes marques. En 1928, il obtient le panonceau Fiat et du 17 au 20 mars 1930, il participe à sa première course, le rallye Paris-Nice, avec sa Fiat 514 personnelle.

En 1934, la société SIMCA est créée pour fabriquer en France des Fiat Balilla à Nanterre. Avec son roadster Balilla Coppa d'Oro qu'il a considérablement modifié et amélioré, Gordini remporte de nombreux succès qui lui permettent d'entretenir de très bons rapports avec la direction de Simca. Sa victoire très médiatisée au Bol d'Or 1935, lui rapporte une prime de 20.000-Fr de Simca avec qui il signe un premier contrat sur les

résultats obtenus et pour préparer deux Simca Cinq de course.

Durant l'été 1937, dans le plus grand secret, Gordini reçoit une des toutes premières nouvelle Fiat Balilla 508 C type 8 (commercialisée sous le nom de Fiat 1100 en Italie et de Simca 8 en France) pour la transformer en voiture de course, avec la consigne de ne pas la montrer avant un accord de Simca (le modèle de série sera présenté au Salon de l'Auto de Paris 1937).

Dans l'atelier Gordini de Suresnes, la carrosserie est immédiatement déposée. Plusieurs goussets sont soudés pour rigidifier le châssis qui reçoit quatre amortisseurs à friction en plus de ceux hydraulique d'origine. Des tambours de frein en aluminium avec des moyeux Rudge et des roues à rayons « fil » et jante en tôle, remplacent ceux d'origine. Le réservoir d'essence d'origine, en porte-à-faux arrière, est remplacé par un autre positionné au centre, juste derrière le dossier des sièges et sur la droite, pour compenser le poids du pilote.

Sur le moteur, la culasse est rabotée et les chambres de combustion, tout comme les conduits, sont soigneusement poli. Le vilebrequin et les bielles sont équilibrés, alors que le volant

moteur est allégé. Pour la carrosserie, Amédée Gordini la dessine dans un style proche de celui des deux Simca Cinq Gordini, mais avec les ailes rattachées à la partie centrale. C'est le charpentier Launay de Suresnes, qui dessine le grand plan à l'échelle 1, avec toutes les sections et la fine charpente en frêne, qu'il réalisera. Gabriel Beausser, tôlier-formeur engagé par Gordini en 1936, martel avec une très grande dextérité la tôle d'aluminium de 1mm et de dural de 0,8mm d'épaisseur. L'ensemble est très profilé avec la portière droite plus petite que la gauche et le dessous du châssis, entièrement caréné. La calandre, ornée de l'insigne Simca-Fiat, reprend la forme de cœur de la Simca 8.

Alors que la première Simca-8-Gordini se termine, le « Sorcier » ne pense qu'à en fabriquer une seconde à la carrosserie différente. Henri-Théodore Pigozzi, PDG de Simca, donne son accord, mais demande à ce qu'aucune des deux Simca-8-Gordini ne soient engagées en course avant le Bol d'Or 1938 !

A cette époque, la course du Bol d'Or à un retentissement médiatique aussi important que celui des 24 Heures du Mans. Il s'agit également d'une course de 24 heures, mais avec un seul pilote qui peut être aidé par un mécanicien à son stand ou sur le circuit s'il est alors passager de la voiture. La cylindrée est limitée à 1500cc avec des classements en catégorie Course et Sport, 1100cc, 750cc et 500cc. Pour sa première sortie, la Simca-Gordini de 1937, arbore sa nouvelle immatriculation 726-RL8.

L'épreuve se dispute sur le circuit de 5km de Montlhéry, empruntant la bretelle des « Quatre Bornes ». Le dimanche 5 juin à 17h30, juste après l'arrivée du Bol d'Or des motos, le départ est donné façon Le Mans. Au premier tour, c'est la Riley 1500 de Marcel Contet qui passe en tête, devant l'Amilcar 1100 de Georges Grignard et la Simca-Gordini d'Amédée Gordini, qui suit un tableau de marche très précis, de concert avec Jean Breillet sur la Balilla-Gordini. Ils sont soutenu au stand par Suzanne, la compagne d'Amédée, qui gère l'intendance, les mécaniciens Athos, Libère et Loris, ainsi que le tôlier Gaby Beausser.

Après six heures de course, alors que la nuit est tombée, Contet est toujours leader devant Breillet et Gordini. A quatre heures



du matin, la Riley faiblit et Breillet et Gordini en profitent pour la dépasser. La moyenne est alors de 106km/h. A la mi-course, Contet, qui demande beaucoup à sa Riley, repasse en tête, mais à 9h28', un piston percé le contraint à l'abandon.

Amédée Gordini accélère son rythme pour passer Breillet et mener rapidement la course en lui prenant quatre tours en deux heures! Sans avoir rencontré le moindre problème, la Simca-Gordini 726-RL8 – châssis n°823885 (numéro correspondant vraisemblablement à la série Fiat) remporte magistralement sa première course après avoir parcouru 2456,334kms à 102,347km/h de moyenne. Ce coup d'éclat publicitaire enchante la direction de Simca qui rembourse tous les frais engagés par Gordini pour cette course, plus un prime de 35.000-Fr (le prix d'une berline Simca 8 est alors de 23.900-Fr).

Dix jours plus tard, pour les 24 Heures du Mans 1938, Amédée Gordini pilote avec José Scaron, sa deuxième Simca-8-Gordini, immatriculée 735-RL8 – châssis n°803068 et confit la vainqueur du Bol d'Or à l'équipage Jean Viale et Jean Breillet. Ils abandonnent au 110e tour, après l'éclatement d'une durite d'huile, peu avant celui de Gordini au 139e tour, pour la même raison. Pour le reste de l'année, la Simca-Gordini 726-RL8 est confiée à Jean Breillet, mais toujours engagée par l'Écurie Gordini. Il abandonne aux 24 Heures de Spa-Francorchamps, termine 7e du Grand Prix de la Baule et 3e de la Coupe du Casino. Le 3 septembre, au célèbre Tourist-Trophy à Donington-Park, Breillet est 1er de la catégorie 1100cc. Si aux 12 Heures de Paris c'est un nouvel abandon, la saison se termine par une victoire de catégorie à la Course de Côte Lapize. Pendant l'inter-saison 1938/1939, la portière droite est mise aux dimensions de la gauche.

Pour les 24 Heures du Mans 1939, Amédée Gordini construit une troisième Simca-Gordini sur base d'un châssis de Simca 8 modifié (810404). Mais auparavant, c'est entre les mains de la première (823885) que Robert Cayeux termine 7e du Rallye Olazur et 2e du Grand Handicap à Montlhéry. Aux 24 Heures du Mans, elle est confiée à Guy Lapchin et Charles Plantivaux qui se classent 13e au classement général et 2e de la catégorie 1100cc et de la Coupe Biennale remportée par le « Patron ». Le 9 juillet à Reims, Joseph Paul termine 6e et 3e de catégo-





rie. Mais la deuxième guerre mondiale est déclarée ! En 1940, une bombe destinée à l'usine Talbot de Suresnes, s'abat au 122 de la rue de La République, endommageant fortement l'atelier Gordini voisin. Amédée Gordini est contraint de déménager et loue un grand atelier au 69/71 boulevard Victor à Paris 15e.

Après la libération, Gordini vend 823885 à l'Ecurie Blanche et Noire d'Ernest Friederich à Nice. Elle est alors engagée dans la Coupe Robert Benoist, ou elle retrouve les deux autres Simca-8-Gordini, avec Robert Cayeux qui se classe 7e. En 1946, Albert Alin achète 823885 et l'immatricule 1035-FE4, et c'est sans-doute à ce moment que la plaque de châssis avec l'insigne Simca-Fiat est remplacée par une plus récente avec l'insigne Simca à l'hirondelle. Il termine à des places honorables, les sept courses ou il est engagé, toujours par l'Ecurie Gordini, puis à partir de mai, par l'Equipe Gordini Simca, en raison du nouveau contrat de sponsoring, qui sera renouvelé jusqu'en 1950.

Le pilote amateur Jacques Lapaillerie, de Bordeaux, se porte acquéreur de 823885 en 1947. Il la modifie (entre 1947 et 1953) en passant la direction et le pédalier de gauche à droite, la batterie de droite à gauche, en posant un large pare-brise plat et en installant un moteur d'Aronde. Il s'engage dans le Grand Prix de Bordeaux 1953 ou il se classe 4e, ce qui est la dernière

course connue de 823885.

En 1963, le grand collectionneur Christian Chassaing de Borredon, achète 823885 à Jacques Lapaillerie et pose l'immatriculation 6299-SE-75 qui est aussi celle...de sa Peugeot moderne ! Il possède la maison Abbatiale du Bec-Hellouin ou en 1968 il ouvre un musée dans le parc, pour y exposer sa très belle collection d'automobiles de différentes époques, dont plusieurs de course, sa grande passion. Lors des Grand Prix de Rouen, il aimait inviter dans sa grande demeure, de nombreux pilotes de Formule 2, à qui il confiait volontiers ses voitures de collection pour une promenade dans la région. C'est ainsi qu'en 1970, la Simca-Gordini 823885 est conduite par Emerson Fittipaldi (futur Champion du Monde 1972 et 1974), avec comme passager, son frère Wilson.

Après le décès de Ch. Chassaing de Borredon en 1986, c'est son épouse Colette qui reprend la gestion du musée et de la propriété. La Simca-Gordini est alors immatriculée 3339-SP-27. Mais cela est trop lourd à gérer et en 1993, elle cède l'ensemble de la propriété et du musée à Jean-Paul Lafuge qui possède le garage Athanée à Paris. Les voitures sont ainsi dispersées petit à petit et le propriétaire actuel achète 823885 à la fin des années 1990 et l'immatricule 917-BRV-78, puis 8244-XF-

94. Elle est exposée en 2012 et en 2018 au Mans Classic parmi les voitures historiques ayant véritablement participées aux 24 Heures du Mans, ou elle obtint le Prix Fiva 2018.

Il n'y a eu que trois Gordini fabriquée sur la base d'un châssis de Simca 8 modifié, toutes différentes. Celle de 1939 se trouve dans la Collection Schlumpf – Musée Nationale de l'Automobile, celle de 1938 se trouve dans la collection de Christian Huet et celle de 1937 est proposée à la vente, ce qui est une opportunité exceptionnelle d'acquérir une véritable automobile unique et historique, éligible dans de nombreuses manifestations.

Avec cette unique Simca-Gordini de course est joint un moteur Gordini tout aussi rare, réalisé sur la base de certains éléments Simca. Amédée Gordini avait conservé ce moteur, boulevard Victor à Paris, avec d'autres moteurs de sa fabrication. Après son décès en 1979, son fils Aldo l'a donné avec, entre autres, la monoplace O1GC, au musée du Bec Hellouin qui la fait restaurer et installer dans monoplace.

Examen visuel sans démontage: Le bloc moteur en fonte n'a pas de numéro, mais une référence de fonderie du 22-8-47. Il a trois paliers et sur le côté droit deux sorties et deux entrées d'huile pour un réservoir et un radiateur d'huile. L'entretoise en alu entre le bloc et le carter d'huile ainsi que la connexion provisoire de ses orifices, indique qu'il y a deux pompes à huile superposées pour une lubrification à carter sec. A l'arrière du bloc il y a la fixation pour un support de boîtier de direction. Le volant moteur fixé par quatre boulons est d'origine Gordini tout comme le vilebrequin.

La culasse n°265-47 a été légèrement rabotée de 2mm environ. La pipe d'admission et le collecteur d'échappement sont d'origine Simca, le carburateur est un Solex de 40 et il y a une pompe à eau. Le carter des culbuteurs a un reniflard d'huile et deux écrous de fixation réalisés par l'atelier Gordini. Sans démontage il n'est pas possible de savoir s'il a de grandes soupapes et des ressorts renforcés. Ce type de moteur avait une puissance de 75cv en 1947/48 pour une cylindrée de 1220cc, qui est peut-être celle de ce moteur.

*It was in Emilia Romagna, in Bazzano, between Maranello and Bologna, not far from Modena, that Amédée Gordini was born on 23rd June 1899. But at the beginning of the 20th century, this area is poor and the work is rare. Passionate about mechanics and fascinated by Paris, the young Amédée decided to leave his country in early 1925.*

*Very rapidly, he finds a job in the garage Cattaneo in Saint Cloud and lives nearby, rue de la Republique in Suresnes. In the spring of 1926, he borrowed money to buy a warehouse (a former stable) at no 120 on the same street, to create his own garage, repair and maintenance of cars of all makes. In 1928, he obtained the Fiat main agency and from 17th to 20th March 1930, he entered his first race, the Paris-Nice rally, with his personal Fiat 514.*

*In 1934, the company SIMCA was created to manufacture in France the Fiat Balilla, in Nanterre. With his Balilla Coppa d'Oro roadster, which has been significantly modified and improved, Gordini has achieved many successes, that allow him to maintain a good relationship with the management of SIMCA. His*

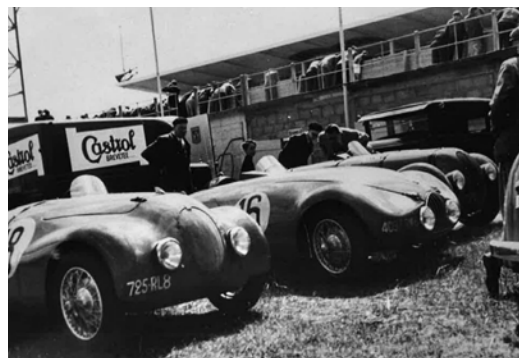
*highly regarded victory at the 1935 Bol d'Or earned him a bo*

*nus of 20,000 French Francs from Simca, with whom he signed a contract on these results to race prepare two Simca 5.*

*During summer 1937, in the greatest secrecy, Gordini received one of the first new Fiat Balilla 508 C type 8 (marketed under the name Fiat 1100 in Italy and Simca 8 in France) to turn it into a racing car, with the instruction not to show it before receiving the "go ahead" from Simca (the model will be shown at the 1937 Paris Motor Show).*

*In the Gordini's workshop in Suresnes, the bodywork is immediately deposited. Several gussets are welded to stiffen the chassis that receives four friction dampers in addition to those hydraulic original. Alloy brake drums with Rudge hubs and wire wheels and sheet metal rims replace the original ones. The original far rear petrol tank is replaced by another positioned in the middle, just behind the seat and on the right, to compensate for the driver's weight.*

*On the engine, the cylinder head is skimmed and the combustion chambers, like the ducts, are carefully polished. The crankshaft and connecting rods are balanced, while the flywheel is lightened. For the bodywork, Amédée Gordini designed it in a similar style of the two Simca 5 Gordini, but with the wings attached to the central part of the body. It is the carpenter Launay de Suresnes, who draws the large-scale plan 1, with all the sections and the fine ash wood frame, that he will make. Gabriel Beausser, a trainer coach builder engaged by Gordini in 1936, hammers with a great dexterity the sheet of aluminium of 1mm and duralumin of 0,8mm of thickness. The result is a very profiled*



body with the right door smaller than the left door, the underside of the chassis fully streamlined. The grille, fitted with the Simca-Fiat badge, takes on the "heart-shape" look of the Simca 8.

As the first Simca-8-Gordini finishes, the «Wizzard» only thinks of making a second one with a different body. Henri-Théodore Pigozzi, CEO of Simca, agrees, but asks that none of the two Simca-8-Gordini are entered in competition before the Bol d'Or 1938!

At that time, the Bol d'Or Race has the same media impact as the 24 Hours of Le Mans. It is also a 24-hour race, but with only one driver who can be helped by a mechanic at his stand or on the circuit if he is then a passenger of the car. The engines capacities are limited to 1500cc with different classes, Race and Sport, 1100cc, 750cc and 500cc. For its first outing, the 1937 Simca-Gordini is registered 726-RL8.

The event is played on the 5km circuit of Montlhéry, taking the «Quatre Bornes» ramp. Sunday, 5th June at 17h30, just after the finished of the Bol d'Or for motorcycles, the "Le Mans" style start of the race was pronounced. In the first round, Marcel Contet's Riley 1500 takes the lead, in front of Georges Grignard's Amilcar 1100 and Amédée Gordini's Simca-Gordini, which follows a very precise racing progression arrangement, in collaboration with Jean Breillet on the Balilla-Gordini. They are supported by Suzanne, Amédée's partner, who manages the stewardship, the mechanics Athos, Libère and Loris, as well as the coach builder Gaby Beusser.

After six hours of racing, while the night fell, Contet is still leader in front of Breillet and Gordini. At four o'clock in the morning, the Riley slow down, Breillet and Gordini take the opportunity to overtake. The average speed is then 106 km/h. At mid-race, Contet, who asks a lot to his Riley, returns to the lead, but at 9h28, a broken piston forced him to retire.

Amédée Gordini increase his pace to overtake Breillet and swiftly lead the race by gaining four laps in two hours! Without having encountered any problem, the Simca-Gordini 726-RL8 - chassis n ° 823885 (number corresponding probably to the Fiat series) wins its first race after having traveled 2456,334kms at an average speed of 102,347 km/h. This publicity pleased the management of Simca who reimburses all costs incurred by Gordini for this race, plus a premium of 35,000-French Francs (the price of a Simca 8 saloon is 23.900-French Francs).

Ten days later, for the 24 Hours of Le Mans 1938, Amédée Gordini matted with Jose Scaron, drove the second Simca-8-Gordini, registered 735-RL8 - chassis n ° 803068 and gave the drive of the Bol d'Or winner's one to the team Jean Viale and Jean Breillet. They retired on the 110th lap, after the bursting of an oil line, shortly before Gordini have a similar issue on the 139th lap.

For the rest of the year, the Simca-Gordini 726-RL8 is given to Jean Breillet, but still entered by the Gordini Team. He retired at the 24 Hours of Spa-Francorchamps, finished 7th in the Grand Prix of La Baule and 3rd in the Coupe du Casino. On 3rd September, at the famous Tourist-Trophy in Donington-Park, Breillet finished 1st in the 1,100cc category. If the 12 Hours of Paris is a "do not finished", the season ended with a class victory at the Course de Cote (hillclimb) Lapize. During the inter-season 1938/1939, the right door is modified to reach the same dimensions of the left door.

For the 24 Hours of Le Mans 1939, Amédée Gordini built a third Simca-Gordini based on a modified Simca 8 chassis (810404). But before, it is with the first (823885) that Robert Cayeux finishes 7th of the Rally Olazur and 2nd of the Grand Handicap in Montlhéry. At the 24 Hours of Le Mans, it is entrusted to Guy Lapchin and Charles Plantivaux who rank 13th overall and 2nd in the 1,100cc category and the Coupe Biennale was won by the «Patron». On 9th July in Reims, Joseph Paul finished 6th overall and 3rd in his class. But the second world war was declared! In 1940, a bomb launched for the Talbot factory in Suresnes fell down on 122 rue de la République, severely damaging the nearby Gordini workshop. Amédée Gordini is forced to move and rent a large workshop at 69/71 boulevard Victor, in Paris.

After the Second World War, Gordini sells 823885 to Ernest Friederich's Racing Team "Blanche et Noire" in Nice. The car is then entered in the Coupe Robert Benoist, alongside the other two Simca-8-Gordini, with Robert Cayeux who ranks 7th. In 1946, Albert Alin bought 823885 and registrated it 1035-FE4, and it is probably at this moment that the chassis plate of the car with the Simca-Fiat badge is replaced by a more recent one, with the Simca logo depicting a swallow. He finishes in honorable places the seven races where he is engaged, always by Ecurie Gordini, but then from May, by Team Gordini Simca, because of the new sponsorship contract, which will be renewed until 1950.

The amateur driver Jacques Lapaillerie, of Bordeaux, acquires 823885 in 1947. He modifies it (between 1947 and 1953) while passing the steering and the pedals from left to right, the battery from right to left, by fitting a flat windscreen and an engine from an Aronde. He entered the 1953 Grand Prix de Bordeaux where he finished 4th, which is the last known race of chassis 823885.

In 1963, the famous collector Christian Chassaing de Borredon bought 823885 of Jacques Lapaillerie and registered it 6299-SE-75 which was also that ... of his modern Peugeot! He owns the Abbey House of Bec-Hellouin where in 1968 he opened a museum in the park, to show his beautiful classic car collection of different periods, including several racing ones, his big passion. During the Grand Prix de Rouen, he liked to invite many Formula 2 drivers to his home, to whom he would happily entrust his vintage cars for a drive in the region. Thus in 1970, the Simca-Gordini 823885 is driven by Emerson Fitipaldi (future 1972





and 1974 World Champion), with his brother Wilson for passenger.

In 1986, after the death of Ch. Chassaing de Borredon, his wife Colette took over the management of the museum and of the estate. The Simca-Gordini is then being registered 3339-SP-27. But this is too much to handle and in 1993, she sells the entire property and museum to Jean-Paul Lafuge, owner of the Athanée garage in Paris. The cars are all sold one after one and the current owner buys 823885 at the end of the 1990s, registered it 917-BRV-78, then 8244-XF-94. The car is on show at the 2012 and 2018 Le Mans Classic, among other historic cars that competed in the 24 Hours of Le Mans, where it won the 2018 Fiva Award.

There were only three Gordini made, based on a modified Simca 8 chassis, all different. The 1939 one is in the Schlumpf Collection - National Automobile Museum, the 1938 is in the private collection of Christian Huet and the 1937, offered for sale now, which is an exceptional opportunity to acquire a real unique and historic car, eligible for many events.

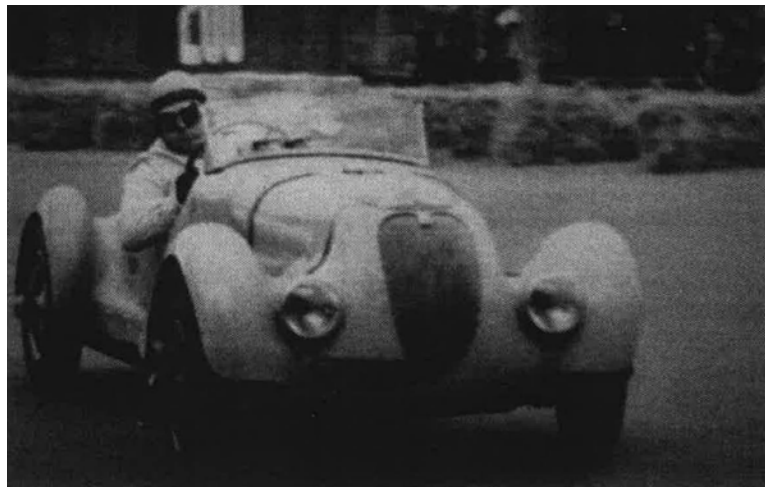
With this unique racing Simca-Gordini is joined an equally rare Gordini engine, made on the basis of some Simca elements. Amédée Gordini had kept this engine, boulevard Victor in Paris, with other engines he built. After his death in 1979, his son Aldo gave it with, among others, the 01GC single-seater car, to the Bec-Hellouin museum, which restored it and fitted it into this single-seater.

Visual inspection without disassembly: The cast iron engine block has no number, but a cast reference of 22-8-47. It has three bearings and on the right side two outlets and two oil inlets for a tank and an oil cooler. The aluminium spacer between the block and the oil sump and the temporary connection of its orifices indicates that there are two superimposed oil pumps for dry sump lubrication. At the rear of the block there is the attachment for a steering box support. The flywheel fixed by four bolts is an original Gordini just like the crankshaft.

The cylinder head n° 265-47 was slightly skimmed of about 2mm. The admission pipe and the exhaust manifold are of Simca origin, the carburetor is a Solex of 40 and there is a water pump. The pushers housing has an oil breather and two nuts made by the Gordini workshop. Without disassembly it is not possible to know if it has big valves and reinforced springs. In 1947/48, this type of engine had a power of 75hp for a capacity of 1220cc, which is perhaps that of this engine.

**Expertise et rédaction Christian Huet**

**700 000 - 800 000 €**



## PALMARES

DATE	EVENT	RACE #	DRIVER	RESULT
<b>1938</b>				
<i>June 6-7, 1938</i>	17 <sup>e</sup> - Bol d'Or à Montlhéry	30	Amédée Gordini	1 <sup>er</sup> au classement général 1 <sup>er</sup> catégorie Sport 1100 cc
<i>June 18-19, 1938</i>	15 <sup>e</sup> - 24 Heures du Mans	38	Jean Viale - Jean Breillet	Abandon, 110 <sup>e</sup> tour
<i>July 9-10, 1938</i>	24 Heures de Spa-Francorchamps	62	Jean Viale - Jean Breillet	Abandon, 6 <sup>e</sup> Tour.
<i>August 20, 1938</i>	Grand prix de La Baule - Coupe du Casino	8	Jean Breillet	7 <sup>e</sup> du Grand Prix 3 <sup>e</sup> de la Coupe du Casino.
<i>August 21, 1938</i>	Concours d'Elégance de La Baule	8	Jean Breillet	2 <sup>e</sup> catégorie Course
<i>September 3, 1938</i>	12 Heures de Paris à Montlhéry	66	Jean Breillet	Abandon à la 2 <sup>e</sup> heure
<i>September 25, 1938</i>	Course de Côte Lapize à Montlhéry	127	Jean Breillet	1 <sup>er</sup> catégorie 1100cc
<b>1939</b>				
<i>May 5, 1939</i>	2 <sup>e</sup> Rallye Olazur		Robert Cayeux	7 <sup>e</sup>
<i>May 6, 1939</i>	Grand Handicap Olazur à Montlhéry		Robert Cayeux	2 <sup>e</sup>
<i>June 17-18, 1939</i>	16 <sup>e</sup> 24 Heures du Mans	41	Guy Lapchin-Charles Plantivaux	13 <sup>e</sup> à la distance 2 <sup>e</sup> catégorie 1100cc 2 <sup>e</sup> de la Coupe Biennale
<i>July 9, 1939</i>	Coupe de la Commission Sportive à Reims	32	Joseph Paul	6 <sup>e</sup> à la distance 3 <sup>e</sup> catégorie 1100cc
<b>1945</b>				
<i>September 9, 1945</i>	Coupe Robert Benoist au Bois de Boulogne	3	Robert Cayeux	7 <sup>e</sup> à la distance 3 <sup>e</sup> catégorie 1100cc
<b>1946</b>				
<i>April 22, 1946</i>	Coupe du Casino à Nice	10	Albert Alin	4 <sup>e</sup>
<i>May 12, 1946</i>	Grand Prix de Marseille	7	Albert Alin	8 <sup>e</sup>
<i>May 19, 1946</i>	1 <sup>er</sup> G.P. du Forez - Coupe de la ville de Saint Etienne	7	Albert Alin	4 <sup>e</sup>



236

## PEUGEOT 204 BERLINE

1965

Introduite en 1965, la 204 aura marqué un grand virage dans l'histoire et le classicisme de bon aloi de la maison Peugeot. En effet, elle est la première traction avant de la marque avec un moteur transversale, qui plus en est tout en aluminium, sa boîte de vitesse faisant bloc avec le différentiel et le moteur (partageant la même huile), sa dynamo verticale ... Dessinée toujours par Pininfarina, reprenant la calandre du célèbre concept car Cadillac dit Jackie Kennedy, elle sera 3 années de suite la voiture la plus vendue en France.

Issue des toutes premières générations de 204 avec ses petits feux arrière, ses pare-chocs arrières en deux morceaux et son bloc compteur parallélépipédique, plein de charme, cette voiture se présente dans un excellent d'origine, avec un très faible kilométrage (32 788 km) que confirme son état. Mise à la route pour la première fois en février 1966, avec le numéro de série 604 63, l'intérieur, la sellerie et la planche de bord sont comme neuf.

Stocké de longues années chez le concessionnaire Peugeot local, le véhicule nécessitera cependant une remise en route général et un contrôle technique.

Une occasion exceptionnelle d'acheter une 204 de toute première série, véhicule rare dans un état rare.

*In excellent original condition, and only showing 32,788 km on the odometer (that might be correct according to the car condition), very charming car with its small rear lights, its 2 pieces rear bumpers and its typical instrument cluster, all features coming from the first generation of 204's. First registered in February 1966, chassis number 604 63, the interior, the dashboard and the upholstery are like new.*

*Stored for many years at a local Peugeot main dealer, this car will need attention before starting it again and will need a Controle Technique. Rare car in rare condition...*

**3 000 - 4 000 € Sans réserve**





237

## TALBOT LAGO T26

1948

Anthony Lago, ingénieur de l'école Polytechnique de Milan, après avoir vendu des Isotta-Fraschini à Londres, s'installe à Paris pour prendre la direction de l'usine Talbot de Suresnes, qu'il rachète en 1934 suite à l'effondrement du groupe franco-anglais.

Passionné d'automobile et de sport automobile en particulier, il redonne à la marque Talbot tout son aura, et en fait même, une des dernières marques françaises engagées au plus haut niveau de la compétition, en monoplace comme au Mans juste après-guerre.

Notre Talbo Lago Record T26 affiche 26 chevaux fiscaux, 170 chevaux réels, grâce à son gros moteur six cylindres 4,5 litres, à soupapes en tête commandées par deux arbres à cames, aux chambres de combustion hémisphérique et muni de deux carburateurs Weber. De ce moteur, seront dérivées de nombreuses versions de course. Montée avec une boîte pré-sélective Wilson très confortable d'utilisation, elle est capable d'atteindre 170 km/h, ce qui en fait une des voitures de tourisme les plus rapides de son époque.

Ce coach a été vendu pour la première fois en 1948. Il était en livrée «Crème du Japon», et intérieur cuir vert, livrée d'origine qu'il arbore toujours.

Acquise en 2004, cette Talbot a bénéficié d'une restauration en profondeur sur 8 années : châssis, moteur, boîte Wilson, circuit électrique, tôlerie, boiserie de carrosserie, sellerie, ciel de toit, tout a été démonté, rénové ou changé (un dossier complet de photos sera remis à l'acquéreur). Le magnifique tableau de bord, peint imitation bois comme les Facel est constellé de multiples compteurs d'origine, d'une très belle montre Jaeger et de nombreux boutons d'époque au charme désuet. Sa carte grise est française, avec les numéros de châssis n° 3305, de moteur n° 26305 et de carrosserie n° 100304, l'ensemble Matching number.

Equipée de ses jantes Rudge d'origine à rayons, d'un toit ouvrant, de phares avant profilés et d'une ligne classique très équilibrée et profilée, elle est le symbole des dernières voitures de luxe/sportive à la française, capable de croiser à 170 Km/h en 1948, le tout dans un état exceptionnel !



*Sold new in 1948, the colour combination was "Crème du Japon" with green interior, original colours still on nowadays*

*Bought in 2004, this Talbot has undergone a 8 year extensive restoration: Chassis, engine, Wilson gearbox, electrics, bodywork, wooden body frames, upholstery, headlining, everything has been put apart, refurbished or replaced (a complete photographic file comes with the car). The amazing dashboard is painted on a wooden style, like the Facel, and is fitted with multiple original instrument including a Jaeger clock and plenty of periods buttons.*

*The car has French registration documents, chassis number 3305, engine number 26305, body number 100304, all is matching.*

**78 000 - 90 000 €**





238

### PEUGEOT 205 GTI 1 LITRE 9 GRIFFE

1991

C'est en mars 1983 que le sacré numéro, 205, sera commercialisé pour la première fois. Ce sera le plus grand succès commercial de la marque, puisque plus de 5 millions d'exemplaires seront produits, faisant d'elle la quatrième voiture française la plus vendue après la Renault 4, la Renault 5 et la Citroën 2cv. Conçu sous l'ère de Jean Boillot, de la famille des illustres pilotes Peugeot d'avant la guerre 14-18, elle aura aussi le sacré mérite de sauver le constructeur d'une situation financière délicate. Jean Boillot, toujours lui, pour appuyer le lancement de ce véhicule mythique aura l'idée de génie de l'engager en compétition avec la 205 Turbo 16. Couronnée de deux titres au championnat du monde, ainsi qu'au Paris-Dakar elle se devait d'avoir sa version sportive pour concurrencer ainsi la Volkswagen golf GTI.

Apparu en 1984, collant au style de la mythique et prestigieuse Turbo 16, la 205 GTI rencontrera immédiatement un immense succès, jusqu'à devenir une icône de l'industrie automobile à ce jour. L'exemplaire que nous proposons est une troisième main, issu de la très belle et rare série Griffes (3000 exemplaires seulement). Equipée d'un intérieur cuir anthracite et d'une sobre moquette grise plus luxueuse que le tapis rouge d'ori

gine, d'une très belle et originale teinte vert fluorite, de jantes alliages dont le voile central est peint en anthracite du plus bel effet, des baguettes latérales sombres sans le rouge, cette série est aujourd'hui très recherchée. Elle a été probablement inspiré par une 205 GTI 1.9 litres que c'était fait faire sur mesure le directeur sportif de Peugeot Sport, Jean Todt ! Au niveau mécanique, elle disposait déjà de l'ABR (ABS Peugeot), du moteur 1.9 le plus puissant mais conservait fort heureusement un échappement classique, sans pot catalytique, lui permettant d'afficher toujours ces 130 chevaux, ce qui ne sera plus le cas pour les GTI suivantes (122 chevaux avec le pot catalytique...).

Acquise en 2004 à 123 000 km par un ex salarié en concession Peugeot, elle a bénéficié de tous les conseils et entretiens des mécaniciens de la concession. Elle affiche à ce jour moins de 149 000 km, a toujours couché dans un garage, n'a jamais été sur circuit et participe régulièrement à des sorties de club d'autos anciennes.

Les disques de freins avant et les étriers ont été changés en 2005, la ligne complète d'échappement en 2006, la courroie de distribution et la pompe à eau en 2016, et le radiateur et





4 pneus neufs en 2018. Un voile de peinture a été appliqué en 2016 sur la carrosserie (mais pas les jantes) par un professionnel. Grâce à son entretien méticuleux, cette 205 GTI 1.9 fonctionne à merveille et apportera pendant de belles années encore, beaucoup de plaisir à son futur propriétaire, avec cette exclusivité de la série Griffes particulièrement réussie et recherchée.

*The car for sale has only had 3 owners from new and is of the very beautiful and rare series Griffes (only 3000 cars made). Fitted with an anthracite leather interior and grey carpet (more luxurious than the original red carpet), beautiful and original green fluorite colour alloy wheels whose central hubcap is painted anthracite for the most beautiful effect, dark side body trims without red line, this series is now much sought after. It was probably inspired by a 205 GTI 1.9L that was made on special request for the director of Peugeot Sport, Mr. Jean Todt! On the mechanical side, it already had the ABR (ABS Peugeot), the most powerful 1.9L engine but fortunately kept a classic exhaust, without catalytic converter, allowing the car to fully use the 130 bhp, which will no longer be the case for the following GTIs (122 bhp with the catalytic converter ...). Acquired in 2004*

*at 123,000 km by a former employee in a Peugeot dealership, it benefited from all the advices and services from the workshop technicians. It currently shows less than 149,000 km, has always been kept in a garage, has never been on race tracks and regularly participates in classic car clubs' events.*

*The front brake discs and callipers were renewed in 2005, the full exhaust line in 2006, as well as the timing belt and the water pump, the radiator and 4 new tires in 2018. A veil of paint was applied in 2016 on the body (but not the rims) by a professional.*

*Thanks to its meticulous maintenance, this 205 GTI 1.9 works perfectly and will bring for many more years, a lot of pleasure to its future owner, a very exclusive "Griffes" series, for a discerning collection.*

**19 000 - 22 000 €**



239

### PEUGEOT 306 CABRIOLET PININFARINA

1994

La Peugeot 306 marqua un retour à la normal en succédant à l'étrange Peugeot 309, initialement prévue pour remplacer la Talbot Horizon.

Présentée en 1993, la gamme 306 s'étendra de la berline compacte cinq portes, au coupé trois portes, au break, et enfin au cabriolet. Réalisé en collaboration avec Pininfarina, comme du temps de la grande époque des 404 et 504 cabriolets, celui-ci sera en effet le dernier produit par le carrossier turinois pour Peugeot. La ligne de production jouxtera d'ailleurs celle de certaines Ferrari. Ce cabriolet 306 sera aussi la dernière version commercialisée par Peugeot à être équipée d'une capote en toile, sans arceaux fixe (un vrai cabriolet), contrairement à la 205 CTI.

Dessinée bien entendu par le célèbre carrossier, la voiture fera sensation par ces lignes d'une extrême pureté lors de sa première présentation en 1994. Elle peut être considérée comme une digne héritière à la française des MG et Triumph décapotable. Il y aura environ 50 000 ventes en tout juste 4 ans.

Le modèle en vente est un des premiers véhicules sortis des

chaines de fabrication en début 1994, de couleur rouge avec un aileron à l'arrière. Equipé du moteur 2.0l 8 soupapes de 123 chevaux, proche de son ancêtre la 205 GTI 1.9l, il affiche un kilométrage raisonnable de 118 900km. La capote d'origine et en très bon état, le propriétaire ne roulant exclusivement qu'en été et l'hiver la voiture étant au garage.

Une voiture à préserver et entretenir soigneusement, car elle est certainement appelée à devenir un collector, symbole des derniers vrais cabriolets. Elle a d'ailleurs été élue cabriolet de l'année en 1994 à sa sortie, et en 1998 à Genève pour saluer son arrêt ! Le contrôle technique a été passé récemment et la voiture ne présente aucuns défauts majeurs.

*The car offered for sale is one of the first produced in 1994, red with a rear spoiler and fitted with a 8 valves 2.0L engine, similar to the 1.9L of the 205 GTI. The mileage shows 118,900 km. The original soft-top is in very good condition, the owner only using it in summer time. The car is garage during the winter period. This model was awarded the 1994 and 1998 "Car of the Year" and is definitely a future classic.*

**2 500 - 3 500 €**





240

## CITROËN 2CV DOLLY

1985

On ne présente plus la 2 CV, tant elle est mondialement connue et mondialement collectionnée. Voulu par Pierre Boulanger pour le monde rural à faible revenu, son cahier des charges était simple « 4 places, 50Kg de bagages, traction avant, 60Km/h, facile d'entretien et capable de traverser un champ labouré sans casser les œufs transportés dans un panier ! » ou en synthèse « 4 roues sous un parapluie ! »

Dès 1939, 250 voitures sont produites, mais la guerre stoppe l'élan et le patron donne l'ordre de toutes les détruire, ce qui heureusement ne sera pas totalement le cas. Reprenant leur copie, les techniciens de Citroën améliorent certains points avant la présentation officielle au salon de Paris en octobre 1948. L'accueil ne sera pas immédiatement enthousiaste comme la DS. Il est vrai que son style spartiate ne suscite pas l'adhésion de tous, et son dépouillement surprend, mais petit à petit, ce sera une autre histoire !

En mars 1985, Citroën commercialise une série spéciale Dolly de 3000 exemplaires, dont 1500 pour la France, reconduite en octobre de la même année pour 2000 exemplaires dont 600 pour la France. Basées sur la 2 cv 6, elles reçoivent une dé

coupe de couleur spécifique, des roues peintes en blanc, des enjoliveurs de Dyane 6, deux pare-soleil et des sièges de 2cv Charleston.

Le véhicule proposé est en parfait état suite à une restauration méticuleuse effectuée il y a moins d'une dizaine d'années. Elle est 3ème main, mais pratiquement deuxième main car elle a été revendue très vite entre la 2ème et la 3ème main. Elle a été achetée en 2009 par son propriétaire actuel et affiche 98 585 km et entretenue régulièrement chez un concessionnaire CITROËN de l'Yonne. Les pneus sont récents.

*The car offered for sale shows an excellent condition, following a meticulous restoration done less than 10 years ago. It has 3 owners from new, but is a virtually 2 owners' car, the second owner has kept it for a very short period of time. The current owner bought it in 2009, it shows a mileage of 98,585 km and it is regularly serviced at a Citroen main dealer in the French district of Yonne. The tyres are recent.*

**8 000 - 10 000 €**





241

## CITROËN C4

1931

Après la Type A de 1919, la 5 HP de 1922, puis la B14 de 1926, Citroën lance en 1928 son AC 4 pour André Citroën, quatre cylindres, plus communément appelée la C4. La montée en gamme se poursuit comme les cadences de production. Avec dix cm de plus en longueur, neuf cm en largeur mais neuf cm plus basse, ce modèle gagne naturellement en prestance sur la route, accentuée par de plus petites vitres et une caisse aux coins rayonnés. Comme toutes les voitures de cette époque, elle dispose d'un solide châssis indépendant sur lequel est posé une caisse tout acier. On n'est en effet plus très loin de la caisse monocoque qui viendra à peine six années plus tard avec la Traction révolutionnaire. Doté d'un robuste quatre cylindres en ligne de 1 630 cm<sup>3</sup> d'une puissance de 30 chevaux, accouplé à une boîte trois vitesses non synchronisés, l'AC 4 pouvait emmener ses 1 200 Kg à à près de 90 km/h. Elle gagnera la réputation d'une auto sérieuse, robuste, économique à l'achat et bien finie avec un intérieur en drap et des tapis caoutchouc. Sa robustesse lui vaudra même d'être déclinée en autochenille, les fameuses autochenilles de la croisière jaune d'André Citroën.

Reprise, restaurée il y a 25 ans et stockée par un concessionnaire collectionneur Citroën de l'Ouest, notre C4 ne demande qu'à être réveillée. Son moteur est redémarré régulièrement et affiche au compteur moins de 15 000 km. En bel état, il manque cependant le pare-buffle avant, le bouchon de radiateur, les enjoliveurs et un chrome d'aile.

Une belle occasion de mettre dans sa collection une Citroën d'avant-guerre, robuste et prête à partir !

La feuille de mise en route originale est disponible.

*Bought and restored 25 years ago by a Citroen main dealer in the West of France, it has been stored till now. Its engine has been started regularly and the odometer shows 15,000 km. In good condition, however, the front bar, the radiator plug, the hub caps, the right-wing spare wheel and a chrome garniture are missing. It is a good opportunity to add a pre-war Citroen in a collection of classics.*

**4 500 - 6 500 €**





242

## PEUGEOT 404 SUPER LUXE

1965

Introduite en 1960, la 404 affiche une belle continuité dans l'histoire de la marque, avec ses devancières 203 et 403 : continuité dans la mécanique, propulsion, moteur réalésé, pont arrière rigide, ..., mais aussi continuité dans la stratégie avec les dérives diesel, coupé, cabriolet, break et plateau, tout comme la coopération avec Pininfarina, initiée avec la 403. Elle présente une ligne moderne et racée, très appréciée dès son lancement par le public et les journalistes. Avec un capot plongeant (grâce au moteur incliné, une première à Sochaux), des ailes proéminentes et une sobre casquette sur sa lunette arrière se prolongeant sur les ailes et les feux, son style ne sera pas pour rien dans son succès et sa longévité exceptionnelle, en parallèle même de la 504 lancée en 1968.

Notre modèle de 1965 est une Super Luxe, bénéficiant de tous les atouts d'origine de la version super luxue : enjoliveurs chromés couvrant toute la jante, toit ouvrant, vide poche centrale, montre, ..., mais avec l'option extrêmement rare de sièges en velours beige, en remplacement des sièges cuirs. En effet, Peugeot étant tout à fait conscient que certains clients pouvaient être allergiques au cuir offrait cette option assez peu connue de ces sièges en velours. Ils sont en excellent état

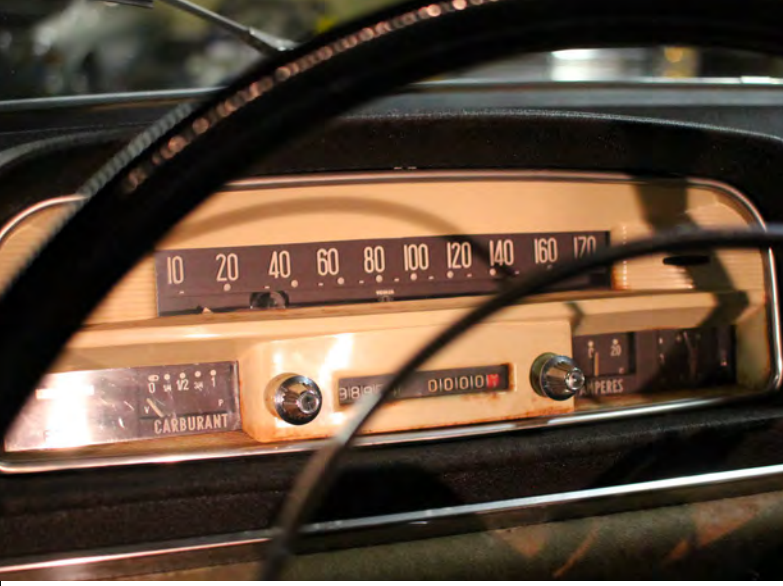
d'origine, comme l'ensemble de la planche de bord de première génération avec son cadran longiligne. De couleur rouge bordeaux, elle aura besoin d'un bon lustrage pour retrouver sa brillance d'origine.

Mise en circulation pour la première fois en juillet 1965 sous le numéro de série 5189403, Elle se présente en version carburateur nettement plus facile d'utilisation et d'entretien que la version à injection. Achetée en première main en 1982 par le concessionnaire, et immobilisée depuis, elle demandera une remise en route générale. C'est l'occasion unique d'acquérir une 404 Super Luxe en excellent état d'origine, avec une particularité extrêmement rare de sièges en velours.

*First registered in July 1965, chassis number 5189403 is a carburetted version, much more usable than the fuel injected version. Bought from the first owner in 1982 by the main dealer and has never been put on the road since. The car will require a thorough check before restarting. This is a unique opportunity to acquire a very good original 404 Super Luxe with a rare feature, fitted with velvet seats.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**







243

## PEUGEOT J9 CONFORT

1985

Présenté la même année que la 204 en 1965, le fourgon J7 dispose aussi de la traction avant, mais avec le moteur de la 404 essence et diesel. Décliné en multiples carrosseries, particulièrement bien pensé, ce fourgon J7, puis J9 quand il recevra les moteurs de la 504 8cv essence et 7cv diesel, fiable et robuste, rencontrera un succès mérité.

Immatriculé pour la première fois en avril 1980 ce fourgon affiche au compteur 4620 km. Il fait donc partie des toutes dernières séries de ce fourgon J7/J9. Il est ainsi équipé du tout dernier tableau de bord de la version confort, matelassé avec des compteurs provenant de la 104 et un volant de la 504. Son numéro de série est le 4004457. Il se présente dans un état exceptionnel, avec une peinture beige métallisé en excellent état d'origine sur lequel des adhésifs spécifiques aux couleurs Peugeot, très années 80, ont été rajoutés. La planche de bord et les sièges sont eux aussi dans un excellent état d'origine et la caisse arrière est pratiquement comme neuve, ce qui est très rare pour ce genre de véhicule. Il est vrai que le propriétaire, le concessionnaire, confirme qu'il n'a bien que 4620 km d'origine.

*First registered in April 1980, this van shows 4,620 km at the odometer. This is one of the last of the J7/J9 series. Fitted with the very last dashboard of the Confort series, with instruments coming from the 104 and 504 steering wheel. Chassis number 4004457 is in exceptional condition, with very good original metallic beige paint, bearing some Peugeot colours stickers, very 1980's!!! The dashboard and the seats are in excellent original condition, as well as the rear "box" which is virtually as new. Its actual owner, Peugeot main dealer, is confirming that this van only has an original 4,620 km.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**





244

## SIMCA 1301

1970

C'est au salon de Genève 1964 que Theodore Pigozzi révèle lui-même sa toute nouvelle Simca 1300, remplaçante de l'Aronde, alors qu'il sera limogé quelques mois plus tard par les nouveaux patrons de Poissy venant de Chrysler, à qui il a vendu l'entreprise. La 1300 est donc sa dernière œuvre, œuvre d'un visionnaire et d'un passionné de l'automobile à qui l'on doit cette jeune marque Simca, qui en quelques décennies aura bousculé les grands du milieu, Renault, Peugeot et Citroën. L'argumentaire distribuée alors au journaliste stipulait : « Claires et élégantes, les Simca 1300 et 1500 apparaissent comme une nouvelle race de voiture, avec la répartition rationnelle des volumes et des masses : toute la lumière en haut et tout le poids en bas ». En effet, les très faibles montants de vitre génèrent une très grande surface vitrée et donc une extrême luminosité dans l'habitacle, tout en allégeant considérablement le style.

Sobre, racé, la nouvelle Simca 1300 ne manque pas d'élégance, à défaut d'innovation technique. Au moins, la mécanique a le mérite d'être connue et éprouvée ... En 1967, la 1300 (comme la 1500) recevra un restyling profond avec nouvelle face avant, coffre allongé, nouvelle planche de bord à 4 cadrans circulaires dans un panneau en bois,... Elle prendra l'appellation de Simca 1301, pour bien montrer qu'elle succède à la 1300.

Le véhicule présenté à la vente a été mis en circulation pour la première fois en décembre 1970 sous le numéro de série FB315171G. Il affiche au compteur 82 038 km. De couleur blanc crème d'origine couplé à un intérieur rouge du plus bel effet. Le tableau de bord à quatre compteurs est lui aussi en état d'origine parfait. Le véhicule nécessite une remise en route après probablement une vingtaine d'années de stockage au sec. Cette voiture restera toujours comme un monument de l'histoire automobile, puisqu'elle est la dernière vraie Simca, le dernier modèle conçu sous l'ère de Théodore Pigozzi avant le rachat par Chrysler et l'éviction de celui-ci. A conserver religieusement!

*The car offered for sale here has been first registered in December 1970, chassis number FB315171G. The odometer shows 82,038 km. The original colour is creamy white with red interior. The 4 instruments dashboard is in perfect original condition. After probably a good 20 years of dry storage, this car will need to be restarted. This car will always be an icon in the French car history, this is the last model of the Theodore Pigozzi era before the brand purchased by Chrysler.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**





245

### CITROËN ZX RALLYE RAID EX. VATANEN

1991

Dans la continuité des succès des 205 et 405 Turbo 16 au Paris-Dakar, Citroën, sous la houlette de Guy Frequelin son directeur, aligne pour la première fois la ZX Rallye Raid à la Baja Espagnole en juillet 1990. Cette Baja sert de test en vue du très médiatisé Paris-Dakar, qu'elle remporte sans coup férir dès janvier 1991. Dans un clin d'œil aux Autochenilles de la mission Asie et à l'AX de la muraille de Chine, elle remporte en 1992 le Paris Moscou Pékin. Au vu du succès de ces Rallyes raids, un championnat du monde sera créé en 1993 et Citroën y affrontera Mitsubishi avec succès puisque Lartigue rapportera les titres conducteurs et constructeurs.

En 1994, la domination sera totale avec un deuxième titre et la victoire au Paris-Dakar, suivi d'un troisième titre en 1995, 96 et 97, gravant ainsi dans le marbre 5 ratitres consécutifs ! Equipé du 4 cylindres 2 litres 5 turbo promettant environ 300 chevaux, d'une boîte de vitesse à 7 rapports, de 4 roues motrices, elle est une digne ancêtre des récentes 3008 DKR. Le véhicule proposé à la vente a participé à 5 courses avec Citroën Sport : le rallye des Pharaons en 1990 à la 4ème place avec Vatanen, le Paris-Dakar à la 6ème place avec Ambrosino et le Pharaon en 1991 avec la 3ème place, toujours avec Ambrosino, le Paris Le Cap à la 3ème place avec Lartigue en 92, puis de nouveau le

Paris Dakar en 1993, 7ème avec Ambrosino. Il a subi une profonde restauration par le spécialiste Gache. Le calculateur de démarrage d'origine permet bien de faire partir le moteur et le second calculateur «de route» permet de rouler. Une voiture extraordinaire pour évoluer dans le désert, à très haute vitesse, certainement à même de participer sans honte à des rallyes raids actuels comme historique, et un monument de l'histoire automobile et plus spécifiquement de Citroën.

*The car offered for sale has entered in 5 races for Citroen Sport: The 1990 Pharaoh's Rallye (4th with Ari Vatanen), The 1990 Paris - Dakar (6th with Ambrosino) and the 1991 Pharaoh's (3rd with Ambrosino), the 1992 Paris - Cape Town (3rd with Pierre Lartigue), then the New Paris - Dakar in 1993 (7th with Ambrosino). Then it has undergone an extensive restoration by specialist Gache and performed very well for the last time 3 years ago. The engine starts well with the Starting Computer and the «road computer» allows to drive the car easily. An extraordinary car to cross the deserts in high speed, a car to enter historic and modern Rallye raids. An iconic automobile in the car history, and more specifically, in Citroen history.*

**Prix sur demande**





246

## PEUGEOT 177M WEYMAN

1927

Lancé en 1923, la Peugeot 177 restera très proche de sa devancière la 163. En six ans, elle existera sous 7 versions différentes. Équipé d'un moteur de 1L4 à soupapes latéral de 28 ch, ces 177 type M ou B seront produites à Audincourt et à Sochaux et furent connus à l'époque comme de bonnes et robustes ouvrières.

La carrosserie Weyman, très réputée entre les deux guerres, notamment auprès des constructeurs de luxe comme Hispano, Talbot, DELAGE, etc. se composait de tissu souple plastifié étanche fixé sur une ossature en bois. Elle avait le mérite d'être extrêmement légère, ce qui n'était pas inutile au vu des puissances de l'époque et des masses déjà très élevées des châssis. Son application pour la Peugeot 177 fut conçue toujours dans l'esprit d'une excellente visibilité avant latérale et arrière avec de grands vitrages, ce qui n'était pas toujours le cas de ses concurrentes.

Acquise en 1994 par son propriétaire actuel, celui-ci a entrepris une restauration en profondeur sur 10 ans. Chaque pièce sera démontée, rénovée ou changée : châssis, trains roulants, mécanique, électricité, carrosserie, peinture, structure bois,

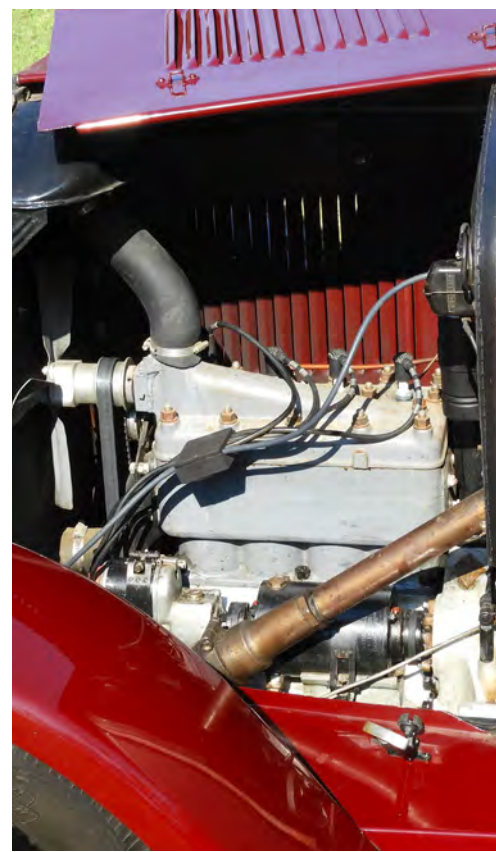
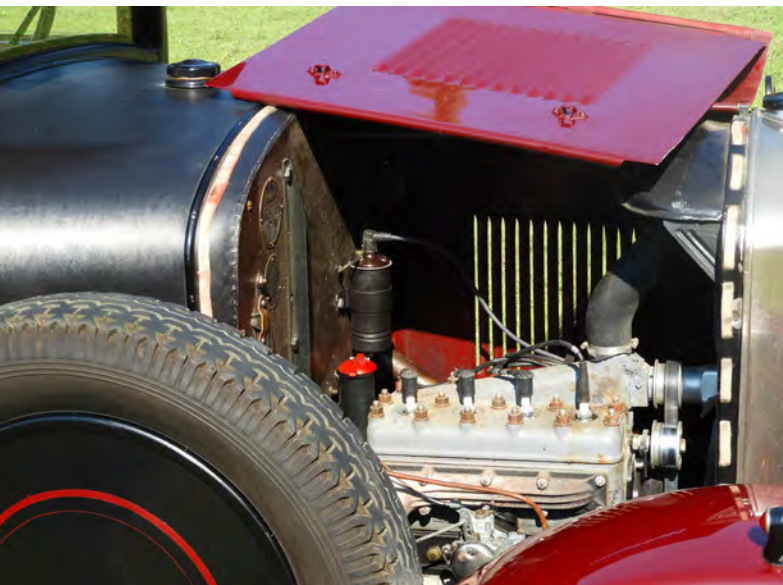
skaï extérieur et sellerie,..., tout a été remis à neuf. Ce n'est qu'en 2004 qu'il pourra de nouveau l'immatriculer. Carrossée en faux landaulet 4 portes, il arbore une belle peinture rouge bordeaux conforme à l'origine. Selon un article de La Vie de L'Auto, qui sera fourni, il n'aurait existé que 130 Peugeot 177 Weyman, dont seul trois seraient identifiés à ce jour.

*Acquired in 1994 by its current owner, the car has undergone a very comprehensive 10 years restoration. Every item has been put apart, restored or changed: Chassis, driving train, mechanicals, electricity, bodywork, paint, wooden frames, external leatherette and upholstery..., everything has been put back to a "new" condition. The car has been re-registered in 2004. Coach in 4 doors "faux Landaulet", the body is painted in Burgundy red as original.*

*According to a press article from French magazine "La Vie de l'Auto" (coming with the car), there has been only 130 Peugeot 177 Weyman and only 3 are known today.*

**17 000 - 20 000 €**







247

### PEUGEOT 403 BENNE HYDRAULIQUE JCM

1958

Un matin d'avril 1955, la place du Trocadéro à Paris se retrouve envahie par une toute nouvelle voiture très attendue par les possesseurs de 203, la Peugeot 403. Comme sa sœur aînée 203, elle sera déclinée progressivement en cabriolet, break et plateau utilitaire, très appréciée des artisans du monde de l'industrie pour son exceptionnelle robustesse. Cette dernière version bénéficiera de plusieurs types de plateau arrière, bâché, tôle, réfrigérant ...

Le modèle présenté à la vente est ainsi équipé d'une benne hydraulique particulièrement rare, réalisée pour Peugeot par la carrosserie CM. Une plaque d'origine figure naturellement sur la benne pour en attester. Le véhicule a subi une restauration de qualité en 1990 et a été notamment repeint en blanc en remplacement du gris d'origine. Immobilisé au sec depuis de nombreuses des années, le véhicule est à redémarrer.

*This model fitted with a hydraulic skip is very rare, made for Peugeot by the Bodyshop CM. An original Bodyshop manufacture plate is fitted on the skip. This vehicle has been nicely restored in 1990 and has been resprayed in white, instead of the original grey. Having not being started for many years, it will need a complete restarting job.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**





248

## PEUGEOT 406 TAXI 2

2003

Pour le deuxième opus de Taxi, plusieurs 406 ont été utilisées, certaines de série, certaines, survitaminées issues de la 406 victorieuse au championnat DTM Allemand. Les équipes de Remy Julienne assureront les cascades, alors que Jean-Louis Schlesser jouera son propre rôle de champion de France au volant de la 306 Maxi ... un peu bousculé par notre fameux Taxi.

Henri Pescarolo et Philippe Alliot l'épauleront au volant des 406 pour certaines scènes. La 406 Taxi 2 que nous mettons en vente, vedette du film, est une version de série roulante, 4 portes, équipée du moteur ES9JP de 2946 cm<sup>3</sup> 6 cylindres essence injection et d'une boîte manuelle à 5 rapports.

Fournit par Peugeot directement à Luc Besson pour l'occasion, et sérieusement modifié au niveau carrosserie, le véhicule n'est pas immatriculé ni homologué. Ne disposant pas de frappe à froid sur le châssis, il n'est pas homologable en Europe, entre autre. Néanmoins, une belle héroïne de film, à emmener sur circuit ?

*Supplied directly from Peugeot to film director Luc Besson, with heavily modified bodywork, the car is not registered, nor homologated. There is no stamped chassis number and no possibility of homologation in Europe. However, this "film star" could be used on a circuit.*

**8 000 - 10 000 € Sans réserve**





249

## CITROËN GS PALLAS

1978

Entre l'Ami 6, voire l'Ami 8 de 1970 et la DS, le trou est grand dans la gamme. Citroën a clairement besoin d'un modèle dans le créneau intermédiaire. Mais les clients fidèles de la marque se demandent comment Citroën pourra innover dans ce secteur du milieu de gamme où toutes les voitures se ressemblent pour ne choquer personne. Ils ne seront pas déçus ! Une fois de plus, Citroën arrive avec une vraie Citroën, innovante, belle et originale : la GS, vedette du salon de Paris et élue voiture de l'année en 1971 !

Robert Opron s'est vite mis dans les chaussures de Flaminio Bertoni pour respecter l'ADN de la marque. Il le préservera d'ailleurs encore largement avec la SM et la CX ! Mais revenons à notre GS et ses ingrédients bien Citroën : moteur refroidi par air (4 cylindres), suspension hydropneumatique à hauteur constante (une première dans ce créneau), une ligne très innovante à l'excellent CX et un tableau de bord futuriste avec un tambour défilant derrière une loupe, une poignée de frein à main savamment intégrée dans la planche de bord,... Elle sera l'une des premières Citroën à s'imposer sur de nombreux marchés à l'international avec un volume total de production de 1 896 742 unités.

La finition PALLAS dont dispose notre modèle de janvier 1978 est la finition la plus luxueuse de la gamme, bien dans la continuité des DS Pallas. Muni d'un 4 cylindres à plat opposés, refroidi par air de 1222 cm<sup>3</sup> et 59 ch à 5750 tr/mn, d'un poids à vide de 800 Kg, de 4 Freins à disques assistés, elle offre d'excellentes performances pour l'époque et sa catégorie. La peinture a été refaite par son deuxième propriétaire en 2010, ancien responsable de CITROËN HERITAGE et expert reconnu de la marque.

Cette GS numéro de châssis 060B4337 a eu seulement 3 propriétaires, tous résidents dans le département des Yvelines et affiche selon le dernier 59.000 Km depuis l'origine. Elle est en excellent état d'origine, seul les sièges avant affaissés mériteraient d'être rembourrés.

La notice et le carnet d'entretien d'origine sont présents dans la boîte à gants.

Encore une Citroën à collectionner impérativement et à faire rouler tant sa modernité de l'époque lui permet de s'intégrer sans difficulté dans la circulation d'aujourd'hui !



*Chassis number 060B4337 only has had 3 owners, all in the Yvelines district (near Paris).*

*The PALLAS finished of our January 1978 car is the most luxurious variant among all the GS models. The second owner of this car had the paint redone, he was one of the heads of CITROEN HERITAGE, and one of the brand expert.*

*According to the last owner, this GS have only 59,000 km from new. The car is in excellent original condition, except for the seats which would need re-padding.*

*The owner's manual and the service book come with the car.*

*A collectable Citroen, which modernity at the time of engineering enable the car to be driven at ease in modern days traffic.*

**3 500 - 4 500 €**





250

## PEUGEOT 208 RALLYCROSS

2016

Lorsque Peugeot quitte le championnat du monde d'endurance avec ses magnifiques 908 HDI FAP il se tourne vers le rallycross, plus à même de promouvoir la 208 juste lancée. Développé en commun avec le Team Hansen, expert en la matière, cette 208 est équipée du moteur 4 cylindres 2l Turbo développée par Peugeot et ORECA. Il affiche une puissance d'environ 550 chevaux pour un couple colossal de 830 N.m. Le régime maxi du moteur frôle les 8000tr/min, gage d'une bonne fiabilité. La boîte de vitesse séquentielle mécanique est à 6 rapports et comme il se doit, la transmission est intégrale, sur les 4 roues avec différentiels avant et arrière mécaniques. Dotée de rapport très court pour une excellente nervosité, la vitesse maxi atteint les 180km/h pour une masse de 1130kg, alors que le 0 à 100km/h se fait en environ 2s, digne d'une fusée !

Il s'agit d'une des premières 208 de Rallycross construite pour la 1ère Saison du Championnat du Monde de Rallycross en 2014. Cette voiture porte le numéro de châssis N°4 et a participé à l'intégralité du championnat 2014 et 2015 avec plusieurs pilotes à son volant: Timmy Hansen, Timur Timerzyanov et Davy Jeanney.

Pour sa toute première saison en 2014, saison d'apprentissage, Peugeot a fini 3ème du Championnat du Monde Constructeurs et 4ème au classement Pilote dont 2 podiums (Canada - France) et une victoire (Italie).

En 2015, Peugeot a remporté le championnat du Monde Constructeurs et Timmy Hansen a fini 2ème et Davy JEANNEY 5ème dont 5 victoires (Allemagne-Canada-Norvège-France-Turquie) et 2 podiums (Portugal-Belgique). Comme à son habitude, les équipes de Peugeot Sport ont très vite appris cette nouvelle spécialité, puisque dès la 2ème saison, ils décrochaient le titre.

L'auto a depuis été maintenue et suivie selon les préconisations et les standards du constructeur par une équipe professionnelle. En 2017 elle a également été utilisée par Sébastien Loeb pour la réalisation du film servant à la nouvelle attraction à son effigie au parc d'attraction Futuroscope.

Un monument du sport automobile à l'historique limpide, un « must » dans une collection !





*This car is one of the first 208 Rallycross especially built for the first season of the 2014 Rallycross World Championship. Chassis No 4 has competed in the all the 2014 and 2015 Championship with a few different drivers like Timmy Hansen, Timur Timerzyanov and Davy Jeanney. In the 2014 season, Peugeot finished 3rd in the World Manufacturers Championship and 4th in the Driver's Championship, with 1 victory (Italy) and 2 podiums (Canada-France).*

*In 2015, Peugeot won the title for the World Manufacturer's Championship, for the drivers, Timmy Hansen who finished 2nd. Davy Jeanney finished 5th, that including 5 victories (Germany - Canada - Norway - France - Turkey). As usual, Peugeot-Sport very quickly learned how to take the lead!*

*Since then, the car has been regularly maintained by a specialist team, according to manufacturer's recommendation. In 2017, Sebastien Loeb used the car for the making of a short movie, in conjunction with the Futuroscope in Poitiers (France).*

*This car is a "must have" in a collection dedicated to rally cars...*

**Prix sur demande**





**251**  
**CITROËN MÉHARI**  
1971

Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation !

Carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique fait pour durer. D'ailleurs, ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît une version 4x4 pour 4 années supplémentaires.

Le véhicule affiche 71.000km sous le numéro de série 02 CA 5106. Restauré en 2008, avec nouvelles capotes nouveaux sièges et peinture verte, il est comme neuf. Propriété d'un concessionnaire Citroën Allemand, il est particulièrement entretenu et soigné.

Une voiture très recherchée, qui offre des valeurs sûres et en même temps beaucoup de plaisir !

*The car shows 71,000 km and the chassis number is 02 CA 5106. Restored in 2008 including new hoods, new seats and green paint, it is like new. Own by a German Citroen main dealer, it is meticulously cared and maintained. A well desired car, a good value and a lot of pleasure!*

**15 000 - 18 000 €**





252

### **CAMION SIMCA MARMON V8, EX ARMÉE FRANÇAISE**

1973

Produit par Unic et motorisé par le V8 Simca-Ford de 100 ch SAE, ce camion à la cabine semi-avancée découvrable dispose de quatre roues motrices Marmon et d'un blocage du différentiel arrière. Il peut transporter 12 personnes plus le conducteur ou 1 500 kg de matériel. Fabriqué entre 1964 à 1973, il a été remplacé par le Saviem TP3.

Le modèle proposé est en version bâché. Ce camion bien connu de l'armée française fonctionne parfaitement. Acheté comme il se doit au domaine par son propriétaire actuel, et compte tenu de son gabarit et de sa valeur très abordable, il ne sera pas déplacé sur le lieu de la vente.

*The model offered for sale is a soft covered version. Well known from the French Army, this truck works very well. Bought from an Army Sale by its actual owner, according to its size and its very affordable value, it will not be displayed on the auction site.*

**1 500 - 2 500 € sans réserve**





253

**CITROEN CX PRESTIGE EX AMBASSADE  
DE YUGOSLAVIE A PARIS**

1987

Le lancement officiel de la CX a eu lieu au salon de Paris 1974. Le public découvre avec joie et fierté que Designers et ingénieurs ont réussi l'impossible : remplacer le mythe DS ...Ils avaient réussi, ... et avec quel panache ! Encore une vraie Citroën, une grande Citroën, qui marquera l'histoire. Les professionnels ne se sont d'ailleurs pas trompés puisqu'ils l'élisent voiture de l'année en 1975.

Le modèle proposé est un des plus prestigieux de la gamme, « la Prestige » bien nommée ! Allongée de 25 cm, puis avec un pavillon rehaussé à partir de 1978 (selon les rumeurs, à la demande du Président Giscard d'Estaing), elle offre des places arrière exceptionnellement spacieuses. Voiture des grands de ce monde, digne héritière de la Bugatti Royale, le Président Chirac l'immortalisera à son tour le soir de son élection en rejoignant son QG de campagne à son bord, en 1995.

Notre modèle est d'ailleurs l'ex véhicule de l'ambassade de Yougoslavie à Paris, document en attestant. Compte tenu des relations privilégiées entre Citroën et le gouvernement de ce pays, avec notamment une entreprise commune Cimos (JV 50/50 entre Citroën et Tomos sur le sol Yougoslave), il est probable que cette voiture ait été donnée par la marque en gage de cette collaboration étroite.

La voiture est une série 2, récemment restaurée par un professionnel (16 000 € de facturs fournies par le cédant), motorisée par l'excellent et

coupleux diesel 2.5 litres et équipée d'une boîte automatique idéale pour la classe de l'engin. L'intérieur présente bien et la voiture, immatriculée en Allemagne, est prête pour toutes distances.

Une Citroën élégante, prestigieuse, moderne, confortable et à l'excellente tenue de route, au style intemporel et bénéficiant de la rareté de sa carrosserie rallongée, qui aura véhiculé avec classe l'ambassadeur d'un grand pays !

*The car on offered is a one of the most prestigious of the series, named "Prestige". It is longer of 25 cm and the rear roof is a tiny bit higher! This car is an ex-vehicle from the Yugoslavian Embassy in Paris, and this is documented. It is probable that Citroen at the time gave the car to the Yugoslavian government, according to the excellent relationships between the French car maker and the Yugoslavian government. The car is a series 2, recently professionally resprayed and fitted with the 2.5L Diesel engine with an automatic gearbox.*

*The interior is in good condition and the car is ready for any trip. Registered in Germany. An elegant and comfortable Citroen, rare in the long wheel base version, which would have transported an Ambassador.*

**17 000 - 20 000 €**





254

## PEUGEOT 205 GTI 1.6

1985

C'est en mars 1983 que le sacré numéro, 205, sera commercialisé pour la première fois. Ce sera le plus grand succès commercial de la marque, puisque plus de 5 millions d'exemplaires seront produits, faisant d'elle la quatrième voiture française la plus vendue après la Renault 4, la Renault 5 et la Citroën 2cv. Conçu sous l'ère de Jean Boillot, de la famille des illustres pilotes Peugeot d'avant la guerre 14-18, elle aura aussi le sacré mérite de sauver le constructeur d'une situation financière délicate. Jean Boillot, toujours lui, pour appuyer le lancement de ce véhicule mythique aura l'idée de génie de l'engager en compétition avec la 205 Turbo 16. Couronnée de deux titres au championnat du monde, ainsi qu'au Paris-Dakar elle se devait d'avoir sa version sportive pour concurrencer ainsi la Volkswagen golf GTI.

Apparue en 1984, collant au style de la mythique et prestigieuse Turbo 16, la 205 GTI rencontrera immédiatement un immense succès, jusqu'à devenir une icône de l'industrie automobile à ce jour.

L'exemplaire que nous proposons dispose du particulièrement robuste. Elle est équipée d'une boîte manuelle à 5 vitesses.

Cette Peugeot 205 GTI moteur 1.6 litres 115 Ch de 1987 (n°VF-320CB6201051098) affiche 202 000 Km au compteur. La voiture en parfait état se présente dans une livrée anthracite refaite, conforme à

l'origine. L'intérieur, tableau de bord et volant, sont dans un excellent état et les tapis de sol rouge sont neufs comme la sellerie Quartet avec ceintures de sécurité noires. Les garnitures de porte et de toit sont en bon état. Le moteur d'origine avec distribution neuve, révisé et vidangé, fonctionne correctement avec de bonnes montées en régime. Pneus, amortisseurs, plaquettes de freins avant et pompe à eau sont neufs. Une auto qui attire la sympathie partout où elle passe, une auto très vive et plaisante à conduire, et une icône de l'industrie automobile ! A conserver aussi soigneusement que son précédent propriétaire !

*The car offered here is fitted with the particularly reliable 1.6L engine, 5 speed gearbox.*

*This Peugeot 205 GTI 1.6L, 115 bhp, first registered in 1987 (chassis VF-320CB6201051098) shows 202,000 km at the odometer. In perfect condition, the anthracite colour paint has been redone, according to originality. Interior, dashboard and steering wheel are in very good condition. The red carpet mats are new, same with the "Quartet" upholstery with black seat belts. The original engine is in good condition, having been serviced with new timing belt and water pump. Tyres, shocks and front brake pads are also new.*

*An iconic French GTI!*

**11 000 - 12 000 €**







255

## PEUGEOT 307 WRC «FULL SPECS»

2005

Champion du monde en 2000, 2001 et 2002 avec la 206 WRC, Peugeot se remet de nouveau à l'ouvrage dès 2003. Ecartant la récente berline 307 jugée trop volumineuse, les techniciens se rabattent sur la 307 CC (Coupé Cabriolet). Présentant une répartition des masses plus équilibrées, ainsi qu'un empattement long, elle offre de nombreux atouts, surtout une fois débarrassée de son lourd et complexe système de toit. Les premiers roulages auront lieu à la fin du mois de janvier 2003 et ce n'est que six mois plus tard en juillet, que Marcus Gronholm et Richard Burns pourront à leur tour piloter cette nouvelle monture.

Équipée d'une boîte Hewland désormais transversale à cinq rapports et du moteur XU7 dérivé de la berline 406, cette nouvelle bête de rallye s'annonce redoutable.

Elle fera ses débuts officiels au rallye de Monte-Carlo 2004 avec Markus Gronholm et Freddy Loix. Démontrant immédiatement ses capacités en prenant la tête lors des premières spéciales, elle devra se contenter d'échouer aux portes du podium suite à une sortie de route de Marcus. 2005 sera la dernière saison de Peugeot en rallye (comme pour Citroën), une décision prise au plus haut niveau du directoire par Jean Martin Foltz. La dernière victoire de la 307 WRC sera acquise par Markus au rallye de Finlande 2005. Malgré un haut niveau technique et d'excellentes performances, elle trouvera malheureusement pour ses

2 saisons 2004 et 2005 un certain Sébastien Loeb et sa Citroën sur sa route, qui trustera les couronnes.

Seulement 18 châssis ont été construits dont uniquement 4 avec les spécifications maximums, dites « full spec ». Elles comprennent un différentiel central piloté électroniquement en plus des différentiels avant et arrière, et un calculateur moteur plus élaboré développé par Peugeot Sport (réglable de la voiture, la dernière à l'avoir selon PH Sport à Clermont-Ferrand, calculateur d'une valeur de 80 K€).

Ces quatre autos ont été vendues à Bozian Racing lors de la fin du programme officiel.

La voiture proposée à la vente est celle d'Hari Rovenpera en 2004, 4ème au championnat du monde. Elle servira ensuite de voiture de développement pour l'usine en 2005 avant d'être cédée à Bozian Racing qui la fera courir avec Manfred Stohl en 2006 (podium en Australie, Nouvelle-Zélande, et Grande-Bretagne). Reconvertie en 2008 pour le championnat de France des rallyes qu'elle remportera aux mains de Dany Snobeck avec 4 victoires et deux podiums, elle finira sa carrière en location sur le championnat de France de Hongrie et même sur certaines courses du WRC.

Equipé du 4 cylindres Turbo de 2 litres de 350 chevaux, d'une boîte de vitesse séquentielle avec changement hydraulique, elle reçoit naturel-



lement une transmission sur les 4 roues avec 3 différentiels, avant, arrière et central particulièrement redoutable, le tout pour une masse de 1230 Kg. Une occasion incroyable d'acquérir une des quatre 307 WRC d'usine « full spec » au pedigree parfaitement connu, un monument de l'histoire de Peugeot en rallye.

*The car offered for sale is Hari Rovenpera's one in 2004, 4th in the World Championship. This car was used in 2005 by the factory for testing and development for the other Rallye Cars. The same year, the factory sold it to Bozian Racing. The car was raced by driver Manfred Stohl and finished among the first 3 in Australia, New-Zealand and Great-Britain. In 2008, the car was adapted for the French Rallye Championship, with driver Dany Snobeck, who gained 4 victories and 2 podiums. This Rallye Car then finished its racing career on loan to the French Hungarian Championship, and on a few other WRC meetings.*

*Fitted with the turbocharged 4-cylinder engine, 2L and 350bhp, sequential hydraulic gearbox, the transmission is all wheel drive with 3 differentials (front, rear and central). The weight is 1,230 kg.*

*This is a very rare opportunity to acquire one of the 4 "works" 307 WRC with the "full specification" and a very clear and prestigious history. An iconic car in the Peugeot Rallye story.*

**Prix sur demande**



256

## PEUGEOT 106 RALLYE

1992

C'est en 1973 que Peugeot boucle sa gamme 04, en introduisant la 104, la plus petite voiture européenne en quatre portes, une révolution pour Peugeot. Fort d'une carrière d'une quinzaine d'années accompagnée de nombreux restyling, il faudra attendre 1991, pour que sa remplaçante soit à son tour présentée : la Peugeot 106 sautant ainsi la numérotation 05, largement couvert il est vrai par la célèbre 205.

La réputation de Peugeot en sport automobile, notamment en rallye grâce à la 205 Turbo 16 et sous l'impulsion de Jean Todt, est à son apogée. Le marketing de la marque en profite donc pour l'exploiter au maximum.

Très intelligemment, celui-ci décline la gamme sportive en deux catégories. D'un côté, les GTI/XSI, sophistiqués et huppés (donc plus lourde) avec leurs moteurs à injection, de l'autre côté les « rallye », plus rustiques avec moteur plus petit à régime plus pointu, plus dépouillés et plus légers (810kg), plus abordables, et finalement particulièrement efficaces. Présentées en 1993, les premières séries ne sont disponibles qu'en trois couleurs.

Équipé du moteur 1 litre 3, celui-ci est poussé dans cette version à 98 chevaux à 7200 tours minutes, ce qui est assez élevé.

Malgré tous ces atouts, seuls les puristes et les vrais sportifs s'intéresseront à cette version. Elle ne sera donc commercialisée qu'à

11 000 exemplaires, ce qui est assez peu et en fait une version rare de la gamme 106, et donc une version montante dans les collecteurs Peugeot.

Notre version, numéro de série VF31CMFZ250647007 du 12/08/1994, est équipée du 1.3L injection

100 cv / BV manuelle 5 rapports. La mécanique a été complètement reconditionnée, la carrosserie repeinte et l'intérieur est en parfait état. Elle a été équipée intelligemment façon Groupe A d'époque mais rien d'irréversible, avec une ligne échappement sport, des jantes 16 pouces SPEEDLINE CORSE avec élargisseurs de voie, de pneus TOYO Proxes T1R, en 195/40 R16 80V, des amortisseurs BILSTEIN /Ressorts EIBACH, des sièges baquets montés réglables et inclinables et un volant OMP à peau retournée. La ligne d'échappement avec catalyseur et ses sièges avant (tissus abimés) d'origine seront fournis par le vendeur.

Cette 106 est une auto espagnole, elle y a passé toute sa vie au Sud, entre Grenade et Malaga, où elle a été conservée au sec.

L'auto approche les 200.000km (c'est une information qui se trouve sur les documents espagnols), lors de la réfection courant 2017 il a été décidé de mettre le compteur à 100.000km. Elle a donc environ 4000km depuis sa réfection.

La mécanique a été complètement révisée en Espagne avec change-



ment de la distribution, de la pompe à eau, de l'embrayage, des disques AV, des tambours AR, pneus, du réservoir d'essence (fuite en partie supérieur), d'un joint de culasse neuf (avec vis et joints admission/échappement neufs), des joint spi vilebrequin et Arbres à cames neufs, ... L'auto est exempte de rouille.

Une jolie « bombinette », dans un état exceptionnel, fiable et très performante, prête à courir pour le plaisir, ou à traverser l'Europe sans souci ! Le peu de modèle vendu par Peugeot à l'époque en fait en plus une version à collectionner, une valeur sûre !

Offered here is Chassis number VF31CMFZ250647007 launched on 12/08/1994 and fitted with the 1.3L fuel injected engine (100bhp) matted t a 5-speed manual gearbox. The engine has been redone and the body resprayed. The interior is in very good condition.

The car has been upgraded as a Group A spec but can be easily downgraded to original spec. Currently the car is fitted with a sports exhaust, 16" Speedline Corse wheels, TOYO Proxes T1R tyres (195/40 R16 80V), Bilstein shocks with Eibach springs, adjustable bucket seats and OMP steering wheel. An original catalyst exhaust and fabric front seat (fabric teared) will be given by the vendor.

This car has spent all its life in the south of Spain, hence always dry

stored.

The car has nearly 200,000 km according to the Spanish documentation at its restoration in 2017. We note that the odometer was put back to 100,000 kms at this time. The car has driven approximately 4,000 kms since its refurbishment.

The engine has been fully checked in Spain with new timing kit, water pump, clutch, front disc, rear drums, tyres, fuel tanks, head gasket, big end bearing, cam shafts, etc... The car also has no corrosion.

It is ready to race or to tour Europe!

**6 000 - 8 000 €**



257

## PEUGEOT 204 BERLINE

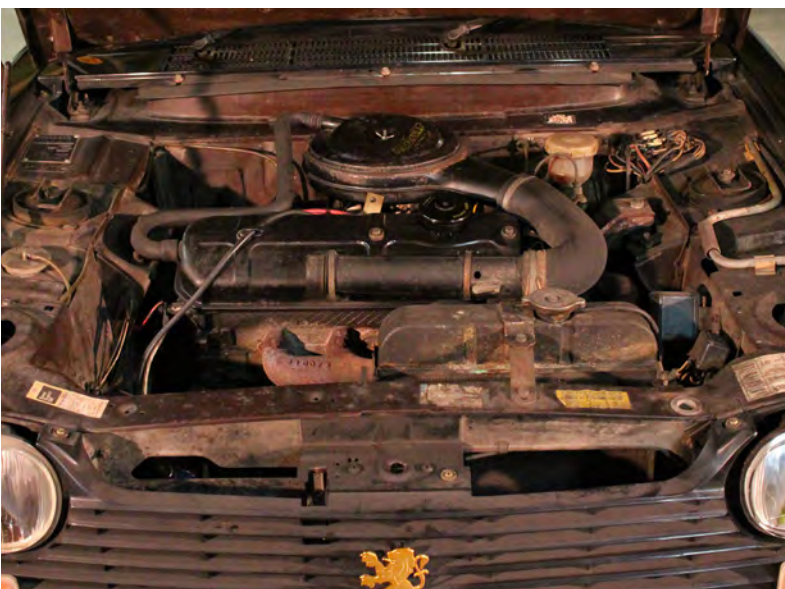
1975

Introduite en 1965, la 204 aura marqué un grand virage dans l'histoire et le classicisme de bon aloi de la maison Peugeot. En effet, elle est la première traction avant de la marque avec un moteur transversale, qui plus en est tout en aluminium, sa boîte de vitesse faisant bloc avec le différentiel et le moteur (partageant la même huile), sa dynamo verticale ... Dessinée toujours par Pininfarina, reprenant la calandre du célèbre concept car Cadillac dit Jackie Kennedy, elle sera 3 années de suite la voiture la plus vendue en France.

Le modèle 204 berline que nous présentons est issue d'une collection privée, de première main, la voiture est présentée avec sa peinture noir d'origine en bon état ainsi que ses sièges d'un très beau marron. Jamais restauré et conservé au sec depuis 30 ans, elle se distingue par une large calandre grillagée dotée de deux phares élargit. C'est une occasion unique de s'offrir un beau modèle de 204 d'origine.

*The 1975 Peugeot 204 Saloon offered here comes from a private collection. This is a one owner car. This model was distinguished by the mesh grille and the expanded lights. The car is in an original black paint and has beautiful brown seats. Never restored and dried-stored for the last 30 year. This is a unique occasion to get an beautiful original 204.*

**2 000 - 4 000 € Sans réserve**





258

## PEUGEOT 505 TURBO INJECTION

1984

En 1979, la Peugeot 504 est commercialisée avec succès depuis déjà 11 ans, lorsqu'apparaît sa successeur, la 505. Comme à son habitude, la marque n'apporte pas de révolution, mais une certaine continuité qui sied à sa clientèle. Propulsion (ce sera la dernière), motorisation identique au départ, et style sage mais toujours plein de classe. La face avant reprend beaucoup de trait de sa devancière, alors que l'arrière abandonne le pan coupé, critiqué par certains, bien que pour une fois très originale.

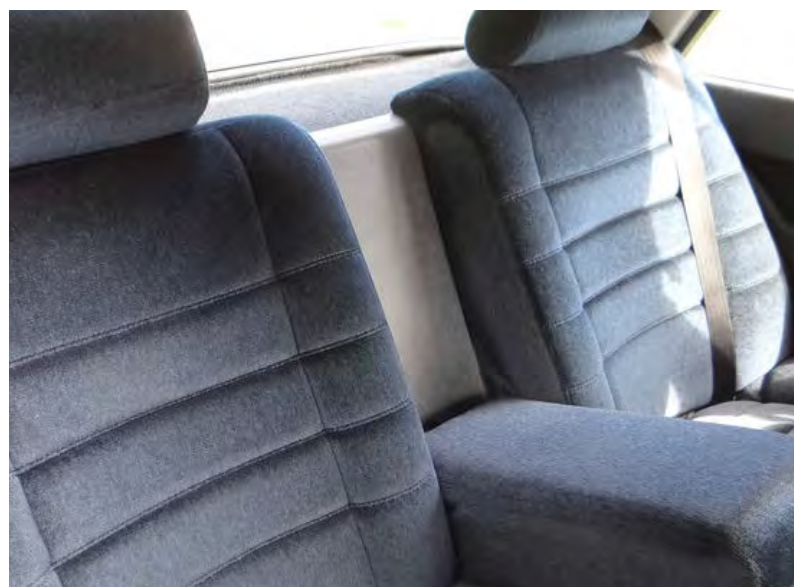
Pris par un programme de développement copieux, Peugeot fait appel au centre de Weissach de Porsche pour préparer une version turbo « plus méchante » que les sages 2 litres à injection, issus de la 504 TI. Reprenant alors le 2.2 litres de Chrysler/Simca, les ingénieurs aboutiront à un solide 150 chevaux, transformant radicalement les performances de cette sage 505. Muni d'un becquet, d'une peinture bi-ton, dotée de trains roulants très performant comme Peugeot sait les faire, cette 505 en a étonné plus d'un !

Datant de novembre 1984, sous le numéro de série VF3551A96E1668283 avec des papiers belges, notre 505 Turbo Injection grise alu est équipée d'une boîte manuelle.

*Dated from November 1984, chassis number VF3551A96E1668283, Belgian registered, this grey 505 Turbo Injection is fitted with a manual gearbox.*

**8 500 - 9 500 €**







259

## PEUGEOT 205 GTI 1.9

1987

C'est en mars 1983 que le sacré numéro, 205, sera commercialisé pour la première fois. Ce sera le plus grand succès commercial de la marque, puisque plus de 5 millions d'exemplaires seront produits, faisant d'elle la quatrième voiture française la plus vendue après la Renault 4, la Renault 5 et la Citroën 2cv. Conçu sous l'ère de Jean Boillot, de la famille des illustres pilotes Peugeot d'avant la guerre 14-18, elle aura aussi le sacré mérite de sauver le constructeur d'une situation financière délicate.

Jean Boillot, toujours lui, pour appuyer le lancement de ce véhicule mythique aura l'idée de génie de l'engager en compétition avec la 205 Turbo 16. Couronnée de deux titres au championnat du monde, ainsi qu'au Paris-Dakar elle se devait d'avoir sa version sportive pour concurrencer ainsi la Volkswagen golf GTI.

Apparue en 1984, collant au style de la mythique et prestigieuse Turbo 16, la 205 GTI rencontrera immédiatement un immense succès, jusqu'à devenir une icône de l'industrie automobile à ce jour.

L'exemplaire que nous proposons est une troisième main, acquise en 2003 par un passionné. Disposant du moteur 1.9 le plus puissant et le plus désirable, elle est équipée d'une boîte manuelle à 5 vitesses. Très soigneusement entretenue, et dormant dans un garage, elle se

présente en très bon état de conservation, exempte de rouille. Une expertise faite en 2010, avec l'ensemble du dossier d'entretien dûment tamponné par les concessionnaires, sera fourni par le cédant.

Courroie de distribution changée en bonne et due forme, embrayage neuf, allumage révisé, injecteurs nettoyés régulièrement, pompe à eau changé, cette 205 GTI 1.9 fonctionne à merveille. Elle a reçu récemment 4 pneus neufs et affiche 176 000 km au compteur.

Une auto qui attire la sympathie partout où elle passe, une auto très vive et plaisante à conduire, et une icône de l'industrie automobile ! A conserver aussi soigneusement que son précédent propriétaire !

*The car on offer has had 3 owners from new, purchased in 2003 by an enthusiast. Desirable 1.9L engine and 5 speed gearbox. In a very good order, the car is garaged and meticulously serviced. No corrosion. A file including a valuation done in 2010 will be given by the vendor.*

*Timing, clutch, water pump replaced, spark system serviced, injectors cleaned regularly, this 205 GTI 1.9 is working marvellously. Recently 4 new tyres have been fitted and the mileage shows 176,000 km on the odometer. A car which brings a big smile.*

**12 000 - 14 000 €**





260

## PEUGEOT 204 BERLINE

1970

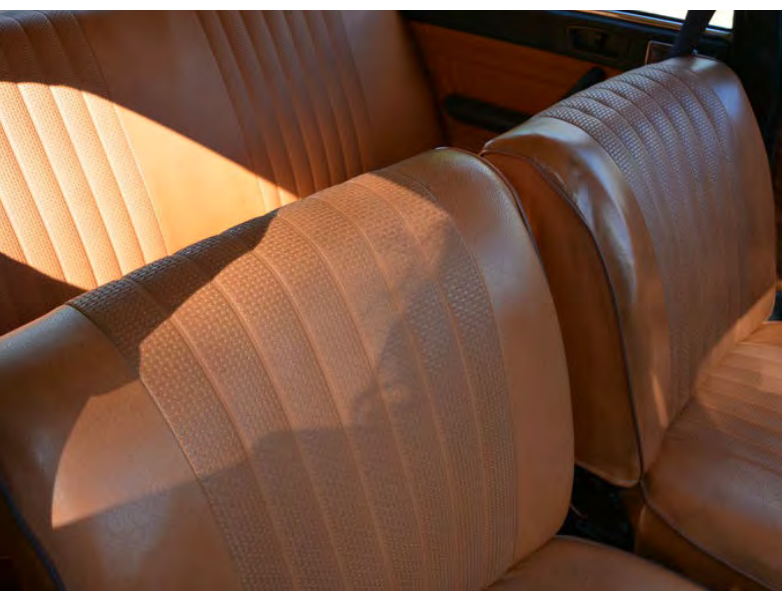
Introduite en 1965, la 204 aura marqué un grand virage dans l'histoire et le classicisme de bon aloi de la maison Peugeot. En effet, elle est la première traction avant de la marque avec un moteur transversal tout en aluminium, sa boîte de vitesse faisant bloc avec le différentiel et le moteur (partageant la même huile), sa dynamo verticale, ... Dessinée toujours par Pininfarina, reprenant la calandre du célèbre concept-car Cadillac dit Jackie Kennedy, elle sera 3 années de suite la voiture la plus vendue en France.

Dotée d'une carte grise française, l'auto est une première main affichant moins de 55 000 km au compteur mais avec probablement un tour complet soit moins de 155 000 km, ce qui est exceptionnel. Conservant le beau vert empire d'époque et un intérieur beige du plus bel effet, elle a bénéficié d'une réfection de l'embrayage (fourchette), d'un circuit de refroidissement neuf, de freins révisés, d'un silencieux neuf et de pneus neufs, tout ce qu'il faut pour reprendre la route en toute sérénité. Son numéro de châssis est le 8854988, délivré le 29 septembre 1970.

Une jolie berline, pleine de charme et de classe, confortable et fiable mais toujours très moderne dans son comportement et ses performances !

*French registered, the car is still in its first hand and shows less than 55,000 km at the odometer which is probably less than 155,000 km, which is exceptional. Bearing a beautiful period Empire Green colour with beige interior, the car has benefited from a clutch service (forks), a new cooling system, serviced brakes, new exhaust silencer and new tyres, everything to take the road with a peace of mind. Chassis number 8854988, first registered on 29th September 1970.*

**4 000 - 5 000 €**





261

## CITROËN XM V6

1997

Présentée en 1989, la XM déclenche un vrai coup de tonnerre dans la planète Citroën. Tous y voient une digne descendante des Traction, DS, CX et même SM...Citroën revient sur le haut de gamme après la crise pétrolière avec une automobile au style futuriste et à la technologie innovante.

Ligne en flèche acérée, grand porte-à-faux avant mais court à l'arrière, pavillon flottant sur de multiples panneaux vitrés, le tout confère à la voiture beaucoup de dynamisme et de classe. Suivant la grande tradition maison, l'aérodynamisme est aussi soigné avec un Cx inférieur à 0,3. Fabriquée dans l'usine de Citroën à Rennes, en Bretagne, la voiture a fait l'objet de tous les soins qu'une haut de gamme nécessite comme par exemple la présence d'une vitre de séparation entre l'habitacle et le coffre, articulée, qui isole du bruit venant de ce dernier. L'intérieur est particulièrement cossu offrant une excellente habitabilité et de profonds sièges cuirs. L'hydraulique Citroën est bien sûr de rigueur et procure à l'auto un confort extrême qu'aucun de ses rivaux, Allemands et autres, ne peut offrir, le tout allié à une tenue de route de très haut niveau.

Le modèle présenté est une série 2 V6 de 135 000 km à boîte automatique, de la finition haut de gamme VSX, d'une jolie teinte extérieure bleue nuit (bleu Mauritius), et d'une sellerie bien conservée en cuir noir. Equipée d'un téléphone d'époque, la voiture a été aussi montée

sur des jantes aluminium accessoires.

Reprise par un concessionnaire Citroën Allemand, elle est en parfait état de marche.

*The model offered for sale is a V6 series 2, automatic transmission with 135,000 km, high end version VSX. Very nice colour combination dark blue (Mauritius blue) with nicely preserved black leather upholstery. Fitted with a period telephone system, the car has accessories alloy wheels.*

*Part/exchanged by a German Citroen main dealer, the car is in perfect working order.*

**4 000 - 5 000 €**





262

## CITROËN GS A

1986

Entre l'Ami 6, voire l'Ami 8 de 1970 et la DS, le trou est grand dans la gamme. Citroën a clairement besoin d'un modèle dans le créneau intermédiaire. Mais les clients fidèles de la marque se demandent comment Citroën pourra innover dans ce secteur du milieu de gamme où toutes les voitures se ressemblent pour ne choquer personne. Ils ne seront pas déçus ! Une fois de plus, Citroën arrive avec une vraie Citroën, innovante, belle et originale : la GS, vedette du salon de Paris et élue voiture de l'année en 1971 !

Robert Opron s'est vite mis dans les chaussures de Flaminio Bertoni pour respecter l'ADN de la marque. Il le préservera d'ailleurs encore largement avec la SM et la Cx ! Mais revenons à notre GS et ses ingrédients bien Citroën : moteur refroidi par air (4 cylindres), suspension hydropneumatique à hauteur constante (une première dans ce créneau), une ligne très innovante à l'excellent Cx et un tableau de bord futuriste avec un tambour défilant derrière une loupe, une poignée de frein à main savamment intégrée dans la planche de bord... Elle sera l'une des premières Citroën à s'imposer sur de nombreux marchés à l'international avec un volume total de production de 1 896 742 unités.

Après 7 ans d'existence, la GS est restylée, ce qui est plus long que la moyenne des concurrents. Normal, les Citroën étant toujours en avance sur leur temps ! C'est donc en 1977 que quelques modifications

esthétiques voient le jour, comme la calandre et la planche de bord revue. Un peu plus tard en 1979, une modification majeure voit aussi le jour, pour le client comme pour les ingénieurs : le hayon arrière ! Majeure car cela a imposé une refonte complète de la structure monocoque avec. Des calculs, essais de torsion et de crash tests. Cela lui redonnera 9 ans d'existence supplémentaire, aidés par de nombreuses séries spéciales, soit au total, entre phase 1 et phase 2, 16 ans ! Un record pour les concurrents, une normalité pour Citroën, qui par son esprit d'innovation a découvert l'élixir de jeunesse ! 23 ans pour la Traction, 42 ans pour la 2 CV, 20 pour la DS, ... quand les modèles concurrents tiennent péniblement 10 ans !

Notre modèle X1 de 1986 est entièrement d'origine, gris métallisé en bon état apparent mais a souffert d'un stockage partiellement extérieur. Les pare-chocs méritent une nouvelle peinture et son intérieur a pâti du soleil. La mécanique fonctionne correctement, que ce soit moteur, suspension, ...

mais une réfection sera néanmoins la bienvenue.

Encore une Citroën à collectionner impérativement et à faire rouler tant sa modernité de l'époque lui permet de s'intégrer sans difficulté





dans la circulation d'aujourd'hui !

*Our 1986 X1 model is totally original, metallic grey in good visual order but has signs of a partial outdoor keeping. The bumpers will benefit of a respray and the interior has been affected by sunlight exposure. Le mechanicals works well, engine and suspensions, ...But a check-up would be welcome.*

**1200 - 1500 €**





263

### CITROEN BX TZD

1992

À la fin des années 80, les Citroënistes attendent un geste fort de la marque après le rachat par Peugeot et les projets de crise que furent la Visa et la LN. Ils ne seront pas déçus avec la BX, même si la voiture tranche avec les lignes fluides des DS, XM et CX ... : bien que dessinée à l'extérieur de la maison par Bertone, reprise d'un concept car fait pour Volvo, c'est une vraie Citroën ! Présentée en 1982, la BX affiche des lignes droites et anguleuses, mais résolument modernes et dynamiques. On dirait même un coupé à 4 portes tant sa ligne est basse et tendue. L'intérieur, lui aussi, est bien Citroën. On y retrouve les satellites parfaitement intégrés de part et d'autre du volant, monobranche...naturellement ! Le modèle sera un grand succès avec plus de 2 300 000 véhicules produits, déclinés en berline, break, 4X4 et sera même aligné dans le championnat du monde des rallyes avec une version très affûtée. Cela légitimera la sortie des versions GTI et GTI 16 S fort de respectivement 125 et 160 chevaux, cette dernière capable d'atteindre 220 Km/h sur les Autobahn.

La voiture proposée à la vente est une version TZD Turbo Diesel de deuxième série, équipée de la climatisation, d'un toit ouvrant d'origine (option de l'époque, réalisé par Webasto, mais avec un déflecteur fixe rajouté) et d'un intérieur en velours d'origine en très bon état. La distribution a été refaite il y a 2 ans.

*The car offered for sale is a model TZD Turbocharged of the second series, equipped with air conditioning system, a sunroof (period option made by Webasto, but with an added fixed deflector) and an original velvet interior in very good condition. The timing has been done two years ago.*

**2 800 - 3 500 €**





264

## PEUGEOT 404 BERLINE

1960

Introduite en 1960, la 404 affiche une belle continuité dans l'histoire de la marque avec ses devancières 203 et 403 : transmission par les roues arrières, moteur réalésé et modernisé, pont arrière rigide à vis en bronze, ..., mais aussi continuité dans la stratégie commerciale avec les dérivés diesel, coupé, cabriolet, break et plateau.

Moderne et très contemporaine de son époque, la 404 a été dessinée à Turin par Pininfarina, comme la 403.

Elle présente une ligne moderne et racée, très appréciée dès son lancement par le public et les journalistes. Avec un capot plongeant (grâce au moteur incliné, une première à Sochaux), des ailes proéminentes et une sobre casquette sur sa lunette arrière se prolongeant sur les ailes et les feux, son style ne sera pas pour rien dans son succès et sa longévité exceptionnelle, en parallèle même de la 504 lancée en 1968.

Issue des premiers modèles commercialisés par Peugeot suite à sa présentation officielle en 1960, ce modèle dispose de la toute première planche de bord comportant des grilles d'aération inspirées de la DS. C'est d'ailleurs à la demande de Citroën qui en avait déposé le brevet que Peugeot a dû modifier dans l'urgence, dès 1961, cette fameuse grille d'aération pour revenir à un modèle circulaire nettement moins intégré et nettement moins esthétique, que tout le monde connaît. Cette planche de bord blanche avec son volant blanc et ses grilles est donc particulièrement rare et recherchée par les collectionneurs. Les

poignées de porte qui se voulaient aussi très moderne avec un bouton poussoir et dont dispose notre modèle à la vente, ont vite disparu au profit d'une palette certes plus efficace mais là aussi nettement moins belle. Dans un strict état d'origine avec ses sièges orange et sa peinture crème, le véhicule se présente dans un bel état avec un compteur affichant 58 147 km. Elle a été achetée par un concessionnaire Peugeot en 1986 puis immobilisée au sec dans le garage jusqu'à ce jour. Elle nécessite un redémarrage en bonne et due forme. Ce modèle mythique des paysages français des années 60 est une auto parfaitement aboutie dont la réputation de fiabilité n'est plus à faire, ne serait-ce qu'au vu des nombreux rallyes africains qu'elle a remportés. Idéale pour les promenades en club ou en famille, surtout dans cette toute première version particulièrement rare dans cet état d'origine !

*Strictly in original condition` with orange seats and creamy white paint, this car is in good state with 58,147 km at the odometer. Bought by a Peugeot Main Dealer in 1986, this vehicle has been dried stored up to now. It will need a restarting job.*

*This very iconic French car of the 60's is a very well-engineered vehicle, very reliable (hence all the victories in many African Rallyes). Ideal for club's meetings or family Sunday drives, this very first version is rare and in its original condition.*

**2 000 - 3 000 € Sans réserve**



# Comment suivre et participer à la vente ? *How to follow the auction and bid?*

## Drouot LIVE<sup>COM</sup>

Suivre la vente en LIVE depuis votre ordinateur  
et enchérir en direct  
(Inscription gratuite à faire **ici** avant le 15 septembre)

*Follow the auction on your computer and bid live  
(Free registration **here** before the 15<sup>th</sup> September)*

Informations / *Enquiries* : maxime@leclere-mdv.com

### Un lot vous intéresse en particulier ? *Interested in a particular lot?*



Demander à être contacté par  
l'un de nos spécialistes



*Ask to be called by  
one of our specialist*



Demander une présentation «live vidéo» de l'un des lots.  
*Ask for «live video» presentation of one of our lots.*

Pour toute question, information sur un lot ou une inscription :  
*Enquiries, auction registration:*

maxime@leclere-mdv.com  
+33 6 17 69 84 46

# CONDITIONS GÉNÉRALES

LECLERE MDV, SARL dont le siège social est 5, rue Vincent Courdouan (13006) à Marseille, n° RCS 492914551, déclaration n°2006-602, TVA intracommunautaire FR05492914551. Damien Leclere et Delphine Orts, commissaires-priseurs de ventes volontaires.

## CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

Les ventes de véhicules et de lots automobilia intervenant par l'intermédiaire LECLERE MDV, ainsi que les présentes conditions générales de ventes qui les régissent à l'égard des enchérisseurs, sont soumises au droit français. Tout enchère portée par les enchérisseurs sous quelque forme que ce soit (téléphone, internet, ordre d'achat...) ou par le biais de tout intermédiaire implique l'acceptation des présentes conditions générales de vente. L'éventuelle nullité d'une clause n'entraînera pas la nullité des autres conditions, qui resteront par ailleurs applicables.

## SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

Les dates et spécifications avancées quant aux véhicules sont celles données par le vendeur, LECLERE MDV agissant en qualité de mandataire de celui-ci. Les documents disponibles et qui seront remis avec le véhicule sont ceux mentionnés dans la fiche de présentation du véhicule. Il appartient à l'adjudicataire de faire le nécessaire pour procéder aux démarches administratives et douanières consécutives à son achat. Le kilométrage indiqué n'est pas garanti. Il a été relevé au compteur du véhicule. Les informations et reproductions communiquées ont pour but de faciliter l'inspection des véhicules par les enchérisseurs éventuels. Les enchérisseurs sont réputés avoir examiné les véhicules qui peuvent l'être librement durant l'exposition préalable à la vente. S'ils n'ont pas la possibilité d'examiner eux-mêmes les véhicules, il leur appartient d'y procéder par toute personne de leur choix. Les véhicules présentés sont des véhicules de collection dont l'état et le fonctionnement ne sont pas ceux des véhicules actuels : leurs performances et conditions de sécurité leurs sont inférieurs. Ils ont le plus souvent fait l'objet de restaurations. Leur état mécanique et les usures de leurs pièces varient en fonction de leur ancienneté. Les enchérisseurs acceptent de ce fait un aléa. Un véhicule est vendu dans l'état où il se trouve au moment de son adjudication et aucune réclamation ne sera admise sur ce point une fois l'adjudication prononcée. LECLERE MDV et les experts auxquels il est fait appel à cette fin ont établi les indications figurant au catalogue, étant précisé que celles-ci sont susceptibles de rectifications et amendements, seule la présentation du lot au jour de l'exposition telle que portée au procès-verbal de la vente aux enchères faisant foi des spécifications convenues. Les experts de la vacation se tiennent à leur disposition pour répondre à toute question. LECLERE MDV ne pourra en aucun être tenu responsable en cas de non obtention d'un certificat d'immatriculation par l'acheteur auprès de l'administration.

## ENCHÈRES

Le Commissaire-priseur de ventes volontaires dirigeant la vacation a seul qualité pour déterminer les mises à prix et paliers d'enchères.

## MOYENS D'ENCHÉRIR

Il est possible d'enchérir lors de la vente en étant présent ou représenté au jour de la vente, par le biais de sites internet, ou en laissant un ordre d'achat écrit auprès de LECLERE-MDV au plus tard à la clôture de l'exposition.

Les éventuels coûts pour enchérir par tel ou tel moyen incombent à celui qui choisit d'y recourir. Pour être admis à enchérir, toute personne devra préalablement s'être fait enregistrer auprès de LECLERE MDV en lui communiquant ses nom et prénom et en lui remettant copie d'une pièce d'identité en cours de validité. Si l'enchérisseur porte son enchère pour le compte d'un tiers, il devra remettre copie de celle de ce tiers. Si ce tiers est une société, il devra en indiquer la dénomination sociale et justifier être habilité à la représenter en remettant copie de son extrait Kbis ou de tout document équivalent. Pour des raisons techniques ou autres, il est possible que LECLERE MDV ne soit pas en mesure de joindre l'enchérisseur en cas de demande d'enchère téléphonique, ce dont elle ne peut être tenue pour responsable. Les personnes s'étant inscrites disposent d'un droit d'accès et de rectification des informations les concernant, intégrées au fichier client de LECLERE MDV, destinataire de ces données.

## FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

Outre le prix d'adjudication constaté par le coup de marteau, des frais de vente seront dus en sus par l'adjudicataire. Pour lots 1 à 199 (automobilia), les frais sont de 30%TTC (soit 25%HT). Pour les lots 200 à 264 (automobiles) les frais sont de 20%TTC (soit 16,66%HT).

L'adjudicataire sera tenu indivisiblement de payer le prix d'adjudication augmenté des frais de vente calculés dans les conditions ci-dessus, outre s'il y a lieu tous autres frais particuliers.

## EXPORTATION

Il appartient à tout enchérisseur de se renseigner préalablement à la vente s'il envisage d'exporter un véhicule. Le retard ou le refus par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera pas la remise en cause de la vente ni un quelconque dédommagement. La TVA collectée pourra être remboursée à l'adjudicataire à condition que celui-ci présente dans les délais et forme prévus par la réglementation en vigueur les documents justifiant de l'exportation du véhicule acheté.

## ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

La vente est réalisée au comptant et conduite en euros. L'adjudicataire est tenu d'en régler le prix sans délai, par virement, chèque de banque, ou carte bancaire. La délivrance à l'adjudicataire n'interviendra qu'après complet paiement des sommes dues sur le compte de LECLERE MDV et remises des copies de pièces justificatives d'identité des enchérisseurs et adjudicataire. L'enchérisseur ayant porté l'enchère menant à l'adjudication est personnellement responsable du paiement du prix du lot sur lequel il a enchéri, y compris s'il a désigné un tiers pour adjudicataire.

## DÉFAUT DE PAIEMENT

À défaut de paiement par l'adjudicataire, le vendeur pourra opter soit pour la remise en vente du véhicule sur réitération d'enchères aux frais de l'adjudicataire après mise en demeure restée infructueuse adressée dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, soit pour la résolution de plein droit de la vente, soit pour l'action en paiement, sans préjudice des dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Dans l'hypothèse d'une résolution, outre le montant des frais de vente, LECLERE MDV sera en droit de demander à l'adjudicataire des intérêts au taux légal sur les frais de vente par jusqu'à complet paiement du prix, outre s'il y a lieu les autres frais engendrés par ce défaut de paiement. Dans l'hypothèse d'une action en paiement, LECLERE MDV sera en droit d'exiger de l'adjudicataire les sommes ci-dessus, outre le prix revenant au vendeur augmenté des intérêts au taux légal jusqu'à complet paiement du prix. Dans l'hypothèse d'une réitération des enchères, l'adjudicataire défaillant sera de plein droit redevable de l'intégralité des coûts supplémentaires résultant de sa défaillance, de la différence entre le premier prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu sur réitération d'enchères si celui-ci lui est inférieur, outre le montant des frais revenant à LECLERE MDV au titre de la première adjudication augmenté des intérêts au taux légal.

## LITIGES

En cas de litige concernant l'état du véhicule, il appartient à l'adjudicataire d'agir sur le fondement des vices cachés dans les deux ans à compter de sa révélation, dans

### RÉCUPÉRATIONS DES LOTS

Les lots seront à récupérer à partir du lundi 17 septembre au vendredi 21 septembre sur le site de Terre-Blanche

34, rue du Commandant Rolland 25310 HERIMONCOURT

Ouverture du lundi au vendredi : Horaires : 9h00 → 12h00 et 14h → 17h

Contact sur place : Monsieur Maxime LEPISSIER – Téléphone : +33 6 17 69 84 46

**Drouot**LIVE.COM