



**N° 339**

**1988 CITROËN AX TURBO  
SUPERPRODUCTION  
EX-JP JARIER  
480CH POUR 800 KG !  
La CITROËN LA PLUS  
PUISSANTE  
50 000 / 60 000 €**

Conscient de l'échec de BX4TC groupe B en rallyes, Guy Verrier, alors responsable du service compétition Citroën, était fermement décidé à relever l'image de marque du constructeur au travers de participations ambitieuses.

A l'aube de la saison 1987, la Superproduction (ainsi rebaptisée) était donc en pleine euphorie grâce à l'arrivée de nouveaux constructeurs ou d'équipes semi-officielles avec notamment les Peugeot 505 Turbo et autres Audi Quattro. Citroën-Sport avait placé la barre haute en engageant deux AX Turbo pour Carole Vernier et Jean-Pierre Jarier. Le financement de la saison était assuré par les concessionnaires tandis que la construction des voitures était déléguée à la société Danielson (dirigée à l'époque par Joseph Le Bris).

Ils choisirent une AX tout simplement parce qu'il n'y avait aucun autre coupé récent dans la gamme Citroën, et le challenge était excitant, d'essayer de faire triompher une aussi petite voiture ! La première version était motorisée par un 4-cylindres en ligne turbocompressé de 1360 cm<sup>3</sup> qui développait 330 ch en 1987, puis 380 ch début 1988. L'arrivée du 1580 cm<sup>3</sup> change la donne puisque le 4-cylindres en ligne turbocompressé se voit affublé d'un deuxième arbre à came et développe à présent 480 ch. Il avait reçu un certain nombre de perfectionnements techniques issus de la Formule 1, notamment l'injection d'eau, une gestion électronique intégrale sophistiquée, des soupapes traitées au sodium, une distribution en aluminium. Mais la modification la plus spectaculaire de la deuxième version concernait les suspensions arrière constituées de deux larges bras obliques ancrés au centre de châssis, répondant ainsi à la demande des pilotes afin de limiter l'usure des pneumatiques. Jean-Pierre Jarier l'emmène sur le podium à Albi à l'automne 1988.

En 1996, un exemplaire est mis en vente par le Crédit Agricole de Bourges suite à un montage financier avec la société Danielson. Son actuel propriétaire l'achète alors et entreprend une remise en route après presque dix années de stockage dans les ateliers du préparateur. Certains éléments avaient été « pillés » suite à des cambriolages ; le capot fut remoulé et les pièces manquantes retrouvées.





**N° 383**  
**1966 CITROËN BURTON**  
**Châssis n° 7070579**  
**CARTE GRISE FRANÇAISE**  
**10 000/ 13 000 €**

La Burton fut étudiée à partir de 1998 et apparue officiellement en 2000. Burton se targue d'être aujourd'hui le plus grand constructeur de sports car de Hollande! Comme quoi la 2CV mène à tout.

La Burton offre un espace pour les bagages qui frise l'opulence puisque ce sont 610 litres à l'arrière plus 100 litres sous le capot avant qui vous sont offerts. Certes c'est une 2 places à (petit) moteur mais quand même. L'automobile est personnalisable selon vos souhaits. Ailes façon « cycle » ou rattachée à la carrosserie, intérieur de 2Cv ou totalement original, jantes au choix, c'est selon votre budget et vos goûts. Question performance, la Burton dispose du 600 cm<sup>3</sup> de 28 ch de la 2 cv et propose un 0 à 100 km/h en 13

s pour 140 km/h en pointe. La voiture présentée est en bon état de marche et de présentation. La carte grise est mentionnée cabriolet 4 places. Ce kit car a été réalisé sur une base de Citroën 2cv azam de 1966.

*Burton was studied from 1998 and appeared officially in 2000. Burton boasts of being today the largest manufacturer of sports cars in Holland! Like what the 2CV leads to everything.*

*The Burton offers a luggage space that borders the opulence since it is 610 liters more than 100 liters under the rear bonnet offered to you. Certainly it is a 2 places with (small) motor but still. The car is customizable according to your wishes. Way Wings "cycle" or attached to the body, inside of 2Cv or totally original, choice of wheels, it depends of your budget and your tastes. Performance*

*question, Burton has the 600 cm<sup>3</sup> 28 hp of the 2 CV and offers a 0 to 100 km / h in 13 s to 140 km / h in a point. The car is presented in good working condition and presentation. The gray card is mentioned convertible 4 seats. This kit was produced for a Citroën 2CV azam base 1966.*





**N° 316**  
**1980 CITROEN CX TISSIER**  
**Bagagère**  
**Châssis n°HS438094**  
**Mécanique 2,5 DIESEL**  
**TURBO 95 CH**  
**FOURGON ORIGINAL**  
**10 000 / 12 000 €**

En 1972 Pierre Tissier conçoit un porte voiture sur base de DS, Le véhicule est homologué et c'est alors la création de l'A D P T « Application Des Procédés Tissier ». En 1973 la production des DS commence (bagagère 6 roues, plateau 6 et 8 roues). En 1977 commence la production des CX bagagères 6 roues et des plateaux 6 ou 8 roues. Il y a eu 80 exemplaires de CX bagagères petit volume 2 portes comme celle que nous présentons. Elles ont été fabriquées pour la société Hollander qui les utilisait pour le transport rapide de presse. Plusieurs versions de bagagère et de plateau ont existé : des 4 portes et des grands volumes. D'autres déclinaisons: ambulances, porte voiture ...etc...

existent. Cette CX a été restaurée chez les établissements Tissier en 1998 : Changement de la tête motrice et de la mécanique. Le compteur indique 9500 kms qui correspondent au kilométrage depuis sa remise en état dans les établissements Tissier. La mécanique totalise 200000 kms. La voiture est entretenue : la distribution, les freins, les pneus et la batterie sont récents. Le contrôle technique montre un véhicule avec un châssis sain sans corrosion et sans fuite hydraulique.

La charge utile est de 1520 kg. Le poids total en charge est de 3490 kg. Le poids à vide est de 1920 kg. L'essai sur une centaine de kilomètres est concluant. Cette Tissier roule régulièrement et part pour toutes distances. Il est très rare de croiser une « TISSIER » de nos jours.

*In 1972 Pierre Tissier designs a tow car on the basis of a DS, the vehicle is certified and that is the creation of the A TPD "Application The Processes Tissier." In 1973 the production of the DS starts (bagagere 6 wheels, tray 6 and 8*

*wheels). In 1977 starts the production of the CX Bagagères 6 wheels and trays 6 or 8 wheels.*

*There were 80 copies of CX Bagagères small volume 2 doors like the one we present. They were manufactured for the company Hollander who used them to fast press shipping. Several versions of bagagere and tray existed: 4 doors and large volumes. Other versions: ambulances, car door ... etc ... exist. The CX has been restored in Tissier establishments in 1998: Change the drive head and mechanics. The counter shows 9500 kms since its restoration in Tissier institutions. Mechanical totals 200,000 kms. The car is maintained: distribution, brakes, tires and battery are recent. Technical inspection shows a vehicle with a healthy frame without corrosion and without hydraulic leak. The payload of 1520 kg. The gross weight of 3490 kg. The curb weight is 1920 kg. The test on a hundred kilometers is conclusive. This Tissier rolls regularly and share for all distances. It is very unusual to see a "TISSIER" nowadays.*



**N° 317**

**1973 CITROEN DS  
23IE PALLAS  
Châssis n° 00FG8225  
CARTE GRISE FRANÇAISE  
10 000 / 15 000 €**

Dessinée par le designer italien Flaminio Bertoni, en collaboration avec André Lefebvre, ingénieur issu de l'aéronautique, la DS ainsi que l'ID sont produites par Citroën entre 1955 et 1975. Aboutissement d'une évolution mécanique de 17 ans, le chef-d'œuvre de Citroën atteint alors son zénith. Approchant les 190 km/h, la DS 23 IE peut mettre à profit ses remarquables qualités routières et atteindre un niveau de performances enfin digne des plus rapides berlines européennes, comme les BMW et les Alfa Romeo.

Le modèle présenté est une DS 23 à injection électronique, finition Pallas avec boîte mécanique de 1973. Son propriétaire l'a achetée à un Citoëniste aguerri. Son intérieur en tissu rouge est en bon état. C'est une voiture qui roule régulièrement. Elle possède un contrôle technique en règle.

*Designed by the Italian designer Flaminio Bertoni, in collaboration with André Lefebvre, an engineer from the aircraft, the DS and ID are produced by Citroën between 1955 and 1975. The culmination of a mechanical evolution of 17 years, the masterpiece of Citroën then reached its zenith. Approaching 190 km / h, the DS 23 IE can build on its outstanding driving characteristics and achieve a level of performance finally worthy faster European sedans such as*

*BMW and Alfa Romeo.*

*The model is an electronic injection DS 23 Pallas with mechanical gearbox of 1973. Its owner bought it to a seasoned Citoëniste. Its interior in red tissues is in good condition. This is a car that runs regularly. It has a technical inspection in order.*





**N° 315**

**1969 CITROËN ID 19**  
**« Découvrable »**  
**Châssis n° 3902626**  
**CARTE GRISE DE COLLECTION**  
**12 000 / 15 000 €**

ID ou DS? Idée ou Déesse? A en juger par le succès rencontré par l'ID, celle-ci n'était à n'en point douter une excellente idée. Citroën n'était pas là pour jouer à fleurets mouchetés en ce mois de mai 1957 lorsque fut lancée l'ID. Bien au contraire, en dotant sa nouvelle mouture de la merveilleuse suspension hydraulique de la DS mais en revoyant un peu la dotation à la baisse, le constructeur du Quai de Javel s'assurait des débouchés commerciaux auprès d'une population plus soucieuse de son portefeuille mais désireuse de s'offrir le raffinement et la fameuse ligne de la DS, couchée sur le papier par Flaminio Bertoni et André Lefebvre. L'ID 19 que nous vous présentons

aujourd'hui est très particulière car elle a été modifiée en découvrable par le garage Versailles automobile en 2004. Une attestation accompagne cette transformation prouvant qu'elle a été effectuée conformément aux données usine (renforcement du châssis et arceau de sécurité). La mécanique fonctionne à merveille. Les assises sont d'origine.

Aujourd'hui s'offre à vous l'opportunité d'acquérir une berline 4 « vraies » places découvrable, peu courante sur le marché !

*ID or DS? Idea or Goddess? Judging by the success of the ID, it was with no doubt a great idea. Citroën was not there to play barbed in May 1957, when the ID was launched. On the contrary, by equipping its new version of the wonderful hydraulic suspension of the DS but by reviewing some staffing down the manufacturer from Quai de Javel ensured market opportunities with a population more concerned*

*of its portfolio but wishing to offer the refinement and the famous line of the DS, put on paper by Flaminio Bertoni and André Lefebvre.*

*ID 19 that we present today is very special because it was amended in discoverable by "Versailles automobile" garage in 2004. A certificate that accompanies this transformation was performed according to factory data (chassis strengthening and ROPS). The mechanical works great. The seats are original.*

*Now available to you the opportunity to acquire a sedan 4 "real" seater, uncommon on the market!*



**N° 346**

**1985 CITROEN MEHARI**  
**Châssis n°**  
**VF7AYCA0014CA1978**  
**CARTE GRISE FRANÇAISE**  
**8 000/ 12 000 €**

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal! La France vivait quelques «événements». Il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les ballades en plein air. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la 2cv. Disponible en 2 places on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une «Jeep» à la française. En 1978, la méhari reçoit des freins avant à disques et une calandre démontable. C'est le troisième et dernier modèle commercialisé jusqu'en 1987 pour un total de 41 805 exemplaires. La Méhari AZUR est une série spéciale et possède un système de capote qui lui est propre et était disponible qu'en une seule version en deux tons bleu et blanc.

Les jantes sont ajourées et spécifiques au modèle. Elle est très estivale dans son nom et sa présentation. Comme la 2CV Charleston, à l'origine la production devait être limitée. Lancée en avril 1983, il était prévu 700 exemplaires mais devant le succès le modèle intègre le catalogue Citroën. Comme les autres Méhari, elle était proposée en deux ou quatre places. L'exemplaire proposé est une deux places sur la carte grise. Cette Méhari a été immatriculé le 27 juin 1985 pour la première fois. Très bien restaurée, c'est la vraie voiture de plage à la française. Amusante la version AZUR est considérée comme la plus jolie des Citroën Méhari.

May 11, 1968 is the launch of the Mehari whose presentation is in Deauville. It started very badly! France lived some "events". It was a fun car designed for outdoor walks. The basic structure is the platform of the Citroën Dyane which itself descends from the 2CV. Available in 2 places you could choose the optional rear seat to transform it into a 4 seats. The body is made of ABS plastic. It can be seen as a modern interpretation of a "Jeep" in French. In 1978, the Mehari gets front brake discs and a removable grille.

This is the third and last model sold until 1987 for a total of 41,805 copies. Mehari AZUR is a special series and has a soft top system of its own and was available in one version of two blue and white tones. The wheels are pierced and it's a specific model. It is summer in its name and its presentation. Like 2CV Charleston, originally the production had to be limited. Launched in April 1983, it was expected 700 copies but in front of the success the model incorporates the Citroën catalog. Like other Mehari, it was available in two or four seats. This model is a two-seater on the registration card. This Mehari was registered in June 27, 1985 for the first time. Very well restored, this is the real french beach car. Funny, the AZUR version is considered as the prettiest of Citroen Mehari.





ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

TÉLÉPHONES

**AUTOMOBILIA, AUTOMOBILES  
& CANOTS AUTOMOBILES**

Dimanche 14 JUIN  
à 11h00

OSENAT FONTAINEBLEAU  
5, rue Royale , 77300 Fontainebleau  
Tél. : 00 33 (0)1 64 22 27 62

Formulaire à retourner au  
Fax : 00 33 (0)1 64 22 38 94

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société Osenat Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

NOM / NAME	
ADRESSE / ADDRESS	
ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS	
N° DE TELEPHONE / TELEPHONE	N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT / LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € / TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €
(hors frais de vente et hors TVA) /	(excluding buyer's premium and VAT)

	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€
	€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

Merci de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)  
*Required bank reference*





N° 318

**1970 CITROEN SM**  
**Châssis n° SB0917**  
**Une des toutes 1<sup>ères</sup>**  
**CARTE GRISE DE COLLECTION**  
**20 000 / 25 000 €**

La Citroën SM est lancée en mars 1970. Elle est animée par un moteur V6 à 90° de 2 670 cm<sup>3</sup> de cylindrée à trois carburateurs double corps Weber et d'une puissance de 170 ch DIN (au régime très raisonnable de 5 500 tr/min). Le couple est de 23,5 mkg à 4 000 tr/min. Cette mécanique à deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres a été développée directement par l'ingénieur Alfieri de Maserati sous la direction du bureau d'études de la rue du Théâtre dans le quartier du Quai de Javel à Paris.

Notre SM est en très bel état d'origine. Son magnifique intérieur a très bien vieilli. Sa carrosserie n'a aucun défaut (peinture refaite dans les années 90) et sa mécanique tourne comme une horloge. C'est une voiture très saine qui a été entretenue avec beaucoup de respect. En effet son propriétaire

qui la possède depuis octobre 2010 a fait monter 4 pneus neufs en 2011, ainsi qu'un réglage carburateur et un passage en allumage électronique. En 2013 elle a connu une grosse révision : les freins et la direction ont été revus, les sphères d'amortisseurs changées. Puis une nouvelle pompe HP, un démarreur, et un alternateur neufs furent montés en 2014.

*The Citroën SM was launched in March 1970. It is powered by a 90 ° V6 engine of 2 670 cm<sup>3</sup>, three Weber carburetors dual body and an output of 170 hp DIN (at very reasonable speed 5500 rev / min). The couple is 23.5 kgm at 4000 r / min. This mechanical two overhead camshafts*

*per cylinder was developed by the engineer Alfieri Maserati led by the office of the street Theater in the district of Quai de Javel in Paris.*

*Our SM is in very good original condition. Its magnificent interior has aged well. Its body has no default (painting redone in the 90s) and mechanical runs like clockwork. This is a very healthy car which was kept with much respect. Indeed the owner who possesses since October 2010 has raised 4 new tires in 2011, and an adjustment carburetor and a passage in electronic ignition. In 2013 it experienced a big revision: the brakes and steering have been revised, the dampers spheres changed. Then a new HP pump and a new starter motor were mounted in 2014.*





**N° 385**

**1952 CITROËN 11 BL**  
**Châssis n° 590 128**  
**CARTE GRISE FRANÇAISE**  
**MÊME PROPRIÉTAIRE DEPUIS**  
**39 ans**  
**12 000 / 15 000 €**

La Citroën Traction est lancée le 18 avril 1934. C'est une voiture révolutionnaire : caisse monocoque, 4 roues indépendantes, freins hydrauliques, roues avant motrices, lignes aérodynamiques. Le modèle 11cv fait son apparition au Salon de Paris 1934. Le succès est bien sûr au rendez-vous. Après une longue interruption due à la guerre, la Traction ressort des usines Citroën. La " 11 " renoue avec la production à la fin 1945. Faute de matière première, seule la berline (Légère ou Normale) reprend du service et uniquement en noir. Les modèles d'après guerre sont facilement

reconnaisables au capot à rangée de crevés. Son moteur est le 1,9 l de 56 ch, apparu peu de temps avant la guerre sur les versions "11 Performance". La routière de Citroën atteint alors les 115 km/h (contre 105 pour la première 11). La voiture présentée est en parfait état de carrosserie, de sellerie et de mécanique. Elle est prête à prendre la route !

*The Citroën Traction was launched the 18 April 1934. It is a revolutionary car: monocoque body, 4-wheel independent, hydraulic brakes, front-wheel drive, aerodynamic lines. The 11HP model appeared at the Paris car show in 1934. The success is of course the appointment. After a long interruption due to the war, Citroën Traction spring plants. The "11" returns to production in late 1945. In the absence of material, only the sedan (Light or Normal) is back in action and only in black. Postwar models are easily recognizable to the hood row punctured. Its engine is the*

*1.9 liter 56 hp, appeared shortly before the war on versions "11 Performance". Citroën road then reaches the 115 km / h (against 105 for the first 11). The car is presented in perfect bodywork, upholstery and mechanics. She is ready to hit the road!*

