



YOUNGTIMERS ONLY 01



EXPOSITIONS

Gros et Delettrez - Rive Gauche - 2 rue de Béríte, 75006

Jeudi 15 janvier de 10h à 19h

Vendredi 16 janvier de 10h à 19h

Samedi 17 janvier de 10h à 14h

COMMISSAIRE-PRISEUR

Antoine SAULNIER

+33 (0)1 47 70 20 33

a.saulnier@gros-delettrez.com

RENSEIGNEMENTS

Martial CASTANIÉ

+33 (0)7 43 41 69 15

automobiles@gros-delettrez.com

SPÉCIALISTE

Baptiste NICOLOSI

+33 (0)6 40 60 78 76

nicolosi.artsandcars@gmail.com

Téléphone pendant les expositions et la vente

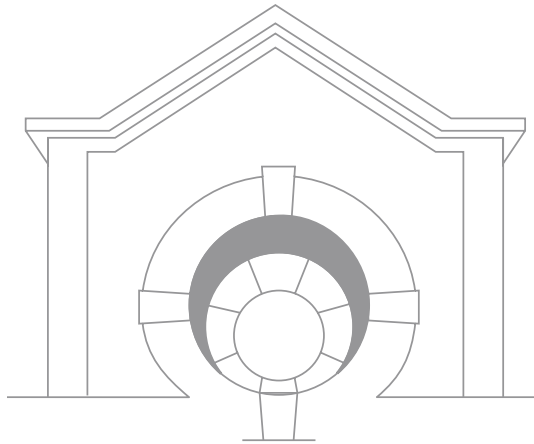
+33 (0)1 42 22 04 17

Gros & Delettrez

Maison de ventes aux enchères

VENTE AUX ENCHÈRES

YOUNGTIMERS ONLY 01



Samedi 17 janvier 2026 à 16h
Gros & Delettrez | Rive Gauche
2, rue de Bérite – Paris 6^e

Le cœur et la raison.

« Le cœur a ses raisons que la raison ne connaît point » disait Pascal.

Il sépare donc dans ses paroles notre rationalité et notre affect. Et jusqu'à peu de temps, je lui aurai donné raison. Pendant toute ma vie, mon cœur, s'est porté sur les voitures d'avant-guerre. Elles font partie de mon quotidien et ont pris une place importante dans chaque étape de mon parcours. J'en ai vu quitter le garage en pleurant à chaudes larmes, d'autres arriver et surtout... Une rester.

Mais le prix à payer est conséquent, ces autos sont des danseuses, et elles coûtent beaucoup de temps et d'argent.

Évidemment, tout cela s'oublie lorsque le huit cylindres en ligne se réveille, mais ceci est une autre histoire. Revenons à nos moutons !

Si mon héritage est d'avant-guerre, la vie, celle que je me suis forgée, est celle d'un petit gars né en 1985. Les automobiles avec lesquelles j'ai grandi à Paris sont de la même époque que moi et en bon passionné d'automobiles et de design, je me suis petit à petit penché sur le sujet youngtimer, qui propose des voitures à sensation, avec bien souvent des prix inférieurs à six chiffres..

Après d'innombrables rendez vous je passe donc le cap et m'offre la Panda 4X4 que vous retrouverez dans ce catalogue. Et quelle révélation, j'en tombe amoureux évidemment, et ma femme et ma fille également, nous traversons la France avec elle, rien ne nous arrêtera !

Je m'amuse à voir ma fille jouer dans la tente de toit de cette boîte à malice en me disant que si des souvenirs de Bugatti me nourrissaient, ma fille aura elle droit aux avant-guerre et aux youngtimers. Ration double !

Notre vente est née de cette envie de mettre en avant ce pan de notre histoire automobile, mais pas n'importe comment ; en proposant des modèles d'exceptions, ceux qu'on ne trouve nulle part ailleurs et qui dans 40 ans, seront inaccessibles.

Je tiens à remercier ici nos clients, qui nous ont fait confiance pour transmettre leurs automobiles. Tous d'authentique bagnolards.

Je m'attarderais notamment sur la collection d'un universitaire bourguignon et son épouse, dont la mémoire d'enfant a été bercée par les marques françaises. L'enfant ayant grandi, il se tournera vers l'Italie et l'Allemagne, notamment avec les Alfa-Romeo et les Volkswagen, allant même jusqu'à Kaboul par la route à bord d'une Cox.

Dans les années 2020, notre collectionneur mit fin à ses activités de pilote privé d'avion / hélicoptère et reportera son intérêt sur des véhicules qu'il avait connu plus tôt, mais qu'il n'avait pas pu acquérir. Une exigence guidera ses choix : l'état d'origine, car comme le disent les Anglais : Only original once !

Je remercie également le Docteur Trin et son épouse. Ils ont acquis dans les années 90 et conservé jusqu'à aujourd'hui ce qui se faisait de mieux à l'époque chez BMW. Ils nous ont confié trois automobiles dans un état exceptionnel grâce au soin dont elles ont bénéficié... il y a presque un peu d'amour là dedans !

Il y a 40 ans, mon père motivait ses amis à acheter des voitures de courses des années vingt (aucun ne le regrette aujourd'hui, je vous rassure).

À mon tour de vous prodiguer un conseil aujourd'hui, achetez une youngtimer ! Et économisez pour une avant-guerre ;-)

Force est de l'avouer :

Si les avant-guerre ont conquis mon cœur, les youngtimers ont conquis mon cœur et ma raison !

Alors à vos enchères, vous ne le regretterez pas dans 40 ans !

Baptiste Nicolosi

RAPPEL DES CONDITIONS PARTICULIÈRES

• Automobilia

L'acheteur paiera à l'ordre de Gros & Delettrez, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 24,17 % HT (soit 29 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 15 % HT (soit 18 % TTC) à partir de 100 000 euros.

Notes à l'intention des acheteurs

Les objets seront stockés immédiatement après la vente au 2 rue de Bérite, 75006 Paris. - Tous les lots sont vendus « en l'état ». L'exposition sur trois jours des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'enchérir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

• Automobiles

L'acheteur paiera à l'ordre de Gros & Delettrez, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 900 000 euros et de 11 % HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 900 001 euros.

Notes à l'intention des acheteurs : - Les véhicules seront déplacés immédiatement après la vente à 1h au Sud-Est de Paris ou en région parisienne. Un forfait de 300 euros HT par véhicule sera facturé. - Les véhicules pourront être retirés, après paiement intégral du montant dû. - A partir du 22 janvier des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 20€ HT par jour. - Tous les lots sont vendus « en l'état ». L'exposition sur trois jours des véhicules permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'enchérir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.





1

1. BOIVENT Jean-Pierre (1937 – 2016)
Jean-Pierre Beltoise - BMW 3.0 CSI 1976
Épreuve d'Artiste, signé BOIVENT
46 x 59cm

40 / 80 €

2. PARIS – ALGER – DAKAR « 10 ans »
Projet d'affiche, technique mixte
Signé en bas à droite Zourkilleres
En bas à gauche présence du logo
« Thierry Sabine Organisation »
50 x 35cm

30 / 50 €

3. ADAMS
Prototype années 1980
Technique mixte, crayon, feutres, et
rehauts de gouaches
Feuille : 53 x 68cm - Encadrement : 74 x
88cm

100 / 200 €



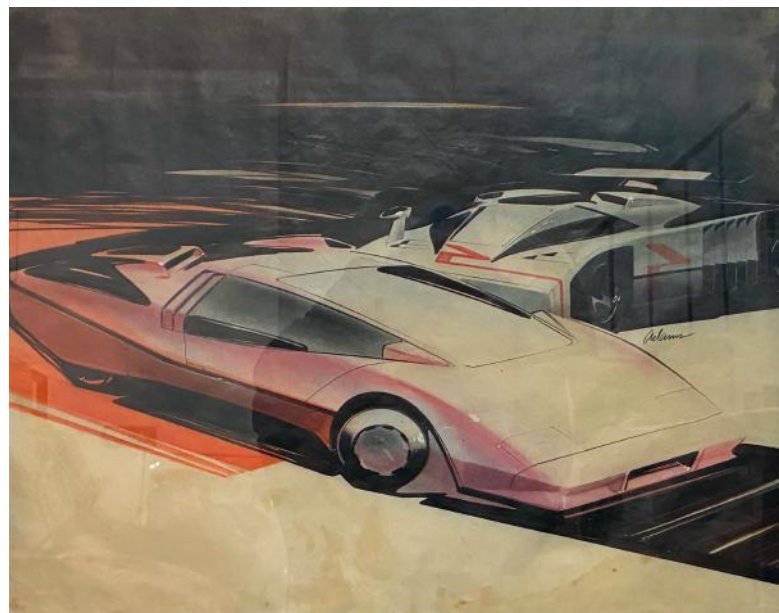
2

4. ZURINI Emmanuel (né en 1942)
Photographie tirage agrandi du pilote automo-
bile Ayrton SENNA (1960 – 1994)
Signée et au dos Emmanuel Zurini 1996
51 x 75cm

Notes :
Emmanuel Zurini est un photographe et sculp-
teur français. Il est l'auteur de clichés de Formule
1 des années 1960 à 2000. Reconverti dans la
sculpture, il réalise principalement des voitures
de course et des trophées en bronze ou en pierre.

Littérature :
M. ZURINI et J. RIVES, Car racing 1965, Éditions
Cercle d'art, 2018

100 / 200 €



3





5. FERRARI 348

Feuillet publicitaire dépliant FERRARI 348
Descriptifs, photographies, caractéristiques moteur et châssis de la Ferrari 348
30 x 30cm

20 / 40 €



6. FERRARI F430

Dossier de Presse Ferrari F430 – Mondial de l'Automobile Paris, Septembre 2004
Version Anglaise – Italienne, comprenant un DVD de présentation – Réf. 2119/04
21 x 21cm
(Déchirures)

20 / 40 €

7. PORSCHE

Panneau de concessions en carton
plume Porsche 911 SC cabriolet 1983
Copyright Blue Moon – 1993 –
Illustration Alain BERTRAND
70 x 99cm

50 / 100 €

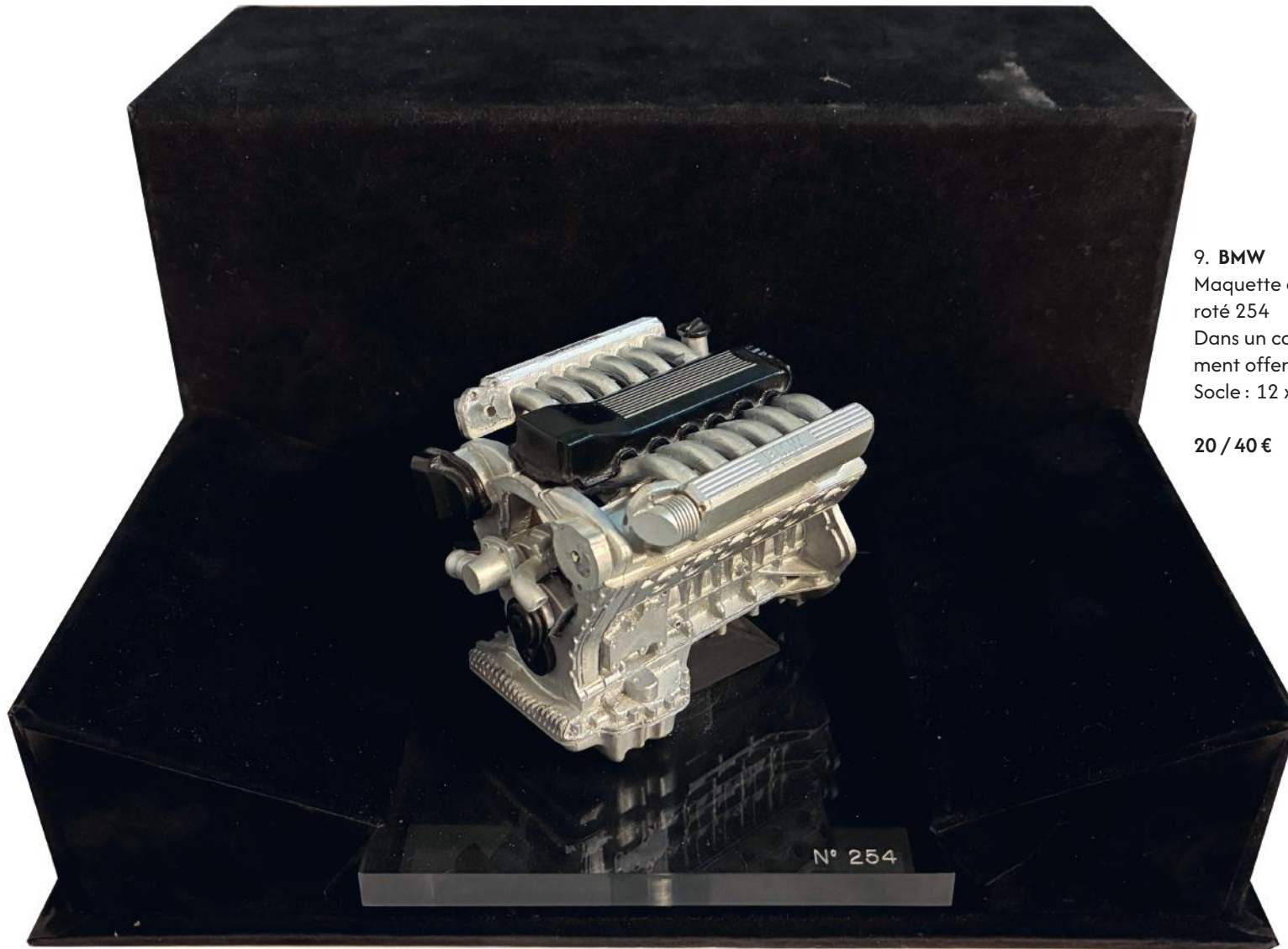


8. PORSCHE

Panneau de concessions en carton
plume Porsche 911 Carrera 1993
Copyright Blue Moon – 1993 –
Illustration Alain BERTRAND
70 x 99cm

On y joint un panneau similaire, 911
Coupé 1963
(Manques et traces d'humidité)

50 / 100 €



9. BMW

Maquette de moteur BMW V12, numéroté 254

Dans un coffret en suédine noir, probablement offert à la presse.

Socle : 12 x 23cm

20 / 40 €

10. AUTOMOBILE CLUB DE MONACO (1890-1990)

Trophée du 58^e rallye de Monte Carlo, reprenant
le badge de calandre émaillée de l'ACM sur un
socle en bois
18x 13cm

Podium :

1^{er} - AURIOL Didier - Lancia Delta HF Integrale 16v

2^e - SAINZ Carlos - Toyota Celica GT-4 (ST165)

3^e - BIASION Massimo - Lancia Delta HF Integrale
16v

30 / 50 €





11. YACCO

Panneau rectangulaire rétro éclairé : YACCO
– L'huile des records du monde
Fonctionnel, et monté sur son support - APIA
n°1 de l'enseigne
(Une face décolorée)
env. 75 x 125cm

150 / 300 €

12. UNIROYAL

Plaque rectangulaire en plastique UNIROYAL
60 x 90cm

20 / 40 €

13. YUGO – RESEAU CHARDONNET

Grande enseigne publicitaire en plastique
blanc
YUGO - Réseau Chardonnet (distributeur
Autobianchi)
Hauteur : env. 145cm - Largeur : env. 100cm
(éclats)

Provenance : Ancien garage de Rouen -
Agent Yugo

100 / 200 €



14. MICHELIN

Panneau MICHELIN en aluminium
double face sur pied
Dimensions de la plaque : 65 x 65cm
CHAGNON S218 – Made in France
Hauteur totale : 220cm
(État d'usage)

150 / 300 €



15. MICHELIN

Rack à pneus MICHELIN sur roulettes
Hauteur : env. 120cm - Longueur : env. 145cm
(État d'usage)

80 / 120 €



16



17



18

16. CITROËN

Lot de quatre jantes de CITROËN BX GTI
(État d'usage)

150 / 300 €

17. BBS

Lot de quatre jantes BBS pour Golf GTI G60
(État d'usage)

400 / 600 €

18. BBS

Volant BBS noir carbone pour Golf GTI
G60
(État d'usage)

300 / 600 €



19. VOLKSWAGEN
Compresseur de VOLSWAGEN GOLF G 60
Neuf de stock

1 500 / 3 000 €



20. VOLKSWAGEN
Compresseur de VOLSWAGEN GOLF G 60
Reconditionné

1 000 / 2 000 €

Collection de Monsieur C.

Les onze véhicules que vous allez découvrir sont le fruit d'une collection construite sur près de 20 ans. Chose rare, l'ensemble des voitures présentées, ont bénéficié d'un entretien avant d'être mise à la vente.

Le maître-mot de cette collection, c'est « authenticité ». En effet, notre universitaire bourguignon n'a eu de cesse de rechercher l'exemplaire le plus original possible du modèle qu'il convoitait.

Le compresseur G-Lader constitue un pilier de cette collection en raison de son extraordinaire inventivité technologique et de son agrément au ralenti comme sur la route.

C'est ainsi que l'on trouve ici une rare golf GTI-G60 raisonnablement kilométrée, achetée avec un moteur dont l'embellage avait pris du jeu et qui a été entièrement reconditionné par le garage Paradise Motors, et réglé par le préparateur Jean-Marc Schorb (Schorb-Auto).

Son compresseur a lui été entièrement reconditionné chez le célèbre Georges.

Une Polo G40 ex-première main, comme sortie d'usine termine ce duo.

La Golf et la BX occupent également une place de choix.

L'Ourane turbo origine patrimoine Citroën de teinte vert Triton est dans un état d'origine quasi-immaculé, et la BX 16 soupapes phase I blanc Meije est devenue exceptionnelle avec cette teinte et ce kilométrage.

Quant aux Golf, notre collectionneur les a voulu en strict état d'origine, sans compromis : Golf GTI II 8 soupapes, golf III GTI et Golf Country (rare en état d'origine, car tant d'entre elles ont sillonné les routes enneigées et salées de nos Alpes)

Il a également pu conserver un rare exemplaire de Golf IV R32 en impeccable état d'origine, proposé avec sa monte Michelin d'origine qui bien que non admis à rouler vu son ancienneté, a été conservée pour attester de la parfaite authenticité du véhicule et de son kilométrage.

Enfin, il avait beaucoup apprécié dans les années 1970 l'Alfetta en privilégiant les versions à phares ronds, dont cet exemplaire Monofaro 1600 cm³ immaculés et jamais repeint est dans un état carrosserie et de soubassements proches du neuf.

Notre collectionneur a souhaité, après avoir rassemblé ces véhicules, les céder ensemble espérant donner autant de joie et de plaisir à leurs futurs acquéreurs. Car pour lui, prendre la route est comme une étreinte vers des sensations chaque fois renouvelées.

21. Zoomer 2010

Neuf - 9 kilomètres au compteur
1^{ère} main
Vendu sans Contrôle Technique
A démarrer

Châssis n°JH2AF66A66K105572
Carte Grise Française

1 500 / 3 000 €

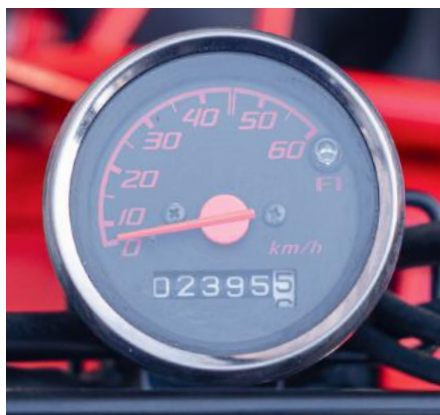


En 2002, avec le Zoomer, Honda a fait le pari de l'originalité en proposant un look tout à fait surprenant, esthétiquement minimaliste. Le Zoomer 50 n'en est pas pour autant un scooter basique. Bien au contraire d'ailleurs, et ce fut un sacré tour de force pour ses concepteurs d'arriver à masquer toute la technologie embarquée dans un engin où tout est apparent.

Le cahier des charges du projet « Zoomer » se résumait à un seul mot : dé-pou-illé.

On aime ou on n'aime pas, mais difficile de rester indifférent. Les japonais, eux, en tombent amoureux. Anticonformiste au possible, avec son cadre tubulaire, sa petite selle monoplace, son large guidon et ses deux phares globuleux, le batracien motorisé fait un véritable tabac au pays du soleil levant, où les motards sont des inconditionnels du scooter et perpétuellement à la recherche d'un look qui sort de l'ordinaire.

L'équipement est assez succinct vu le concept du scooter. Mais comme souvent, le plus intéressant n'est pas visible. En effet, ce Zoomer hérite des technologies éprouvées sur les grosses cylindrées du catalogue Honda, il abrite un monocylindre 4 temps à 4 soupapes et à injection électronique PGM-FI.. Le résultat de cette prouesse est la très faible consommation (2,5 l/100 km) et une pollution exemplaire ! Attention, coup de cœur garanti !



22. Zoomer 2009

2395 kilomètres au compteur
2^e main
Vendu sans Contrôle Technique
A redémarrer

Châssis n°JH2AF66A56K104610
Carte Grise

1 000 / 2 000 €

Pocket rocket!



23. Polo G40 (Type 3) 1993

100 % originale
Historique complet
39 800 km d'origine
État de présentation absolument
parfait
Plaisir de conduite délicieux

CT favorable en date du
10/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis n°WVWZZZ80ZNY242036
Carte Grise Française

15 000 / 30 000 €



Notre auto, immaculée, n'avoue que 39 800 km d'origine ! Elle a été mise en circulation pour la première fois le 2 juillet 1993. Cette G40 a été vendue neuve au garage VAG S.A. Saône à Chalon-sur-Saône. Sa première propriétaire est une femme, cadre de la santé : Madame Marie-Pierre Viellard. L'histoire raconte que son mari lui a offert comme cadeau. Elle laissa bien entendu la voiture dans son état et sa configuration d'origine, ce qui est un cas très rare pour les G40 souvent vite bidouillées ou modifiées, et s'en servit régulièrement jusqu'en 1999. Cette année-là, le tampon de la concession Volkswagen indique que notre Polo G40 avait 28 770 km. Hélas, malade, la voiture est stockée au chaud et Madame nous quitte en 2019.





Pocket rocket, tel est le surnom donné par les amateurs anglais en évoquant cette mini-bombe Volkswagen. Une vraie GTI à l'ancienne, légère et survoltée. Si la Polo est une fourmi, alors la G40 est une fourmi rouge qui pique fort !

Cette Polo survitaminée ne paie pas de mine mais, dès les premiers mètres à son volant, c'est une révélation. Et comme le disait la presse d'époque : « *son moteur justifie à lui seul son achat !* » Oui, il faut l'essayer pour comprendre. La santé du petit bouilleur de la G40 est hors du commun, la puissance arrive tôt dans les tours et sans le moindre temps de réponse, c'est brutal et délicieux. Comment expliquer qu'avec « seulement » 113 ch ses performances soient aussi bonnes ? Côté chiffres, la G40 ridiculisait l'ensemble de ses concurrentes directes : Peugeot 205 GTI, Renault Supercinq GT Turbo ou Fiat Uno Turbo i.e., même sa grande sœur la Golf II GTI était inquiétée... Pour comparaison, les reprises de 80 à 120 km/h sont meilleures qu'une BMW 530d (193 ch) E39 ou qu'une Audi TT 1.8 T de 180 ch ! Aussi, la G40 est petite et légère : 830 kg à vide.

La Polo est un hit : six générations et plus de vingt millions d'exemplaires écoulés depuis 1975. La Polo de deuxième génération débarquait fin 1981. Elle innove en se déclinant dans une attrayante variante Coupé, à la ligne plus râblée, plus sportive, qui séduit les jeunes. Dans l'Hexagone, la cote de popularité de la « fourmi » (sobriquet choisi pour les campagnes de communication) grimpe en flèche. En septembre 1985, au Salon de l'Automobile de Francfort, est dévoilée la G40. Cas unique dans la catégorie des GTI, les ingénieurs optent pour une petite cylindrée – 1 272 cm³ – dotée de l'injection électronique et suralimentée par un compresseur pour 113 ch.

Ainsi, pas de temps de réponse du turbo, le fameux turbo-lag, et une consommation réduite. Les ingénieurs adaptent un ancien brevet de compresseur à spirales remontant à... 1905 ! Le carter en deux parties du compresseur renferme une spirale fixe à l'intérieur de laquelle tourne une seconde spirale, mobile celle-ci et en forme de G. L'air s'engouffre entre ces deux spirales, puis est comprimé et évacué vers le moteur via un échangeur. Si la pression de suralimentation dépend directement de la forme de la spirale – le G donc, vous suivez ? – le débit se joue avec la largeur des spires – ici de 40 mm –, d'où l'appellation G40. Le compresseur tourne aux environs de 10 000 tr/min et un intercooler est chargé de refroidir la température de l'air injecté. Avec 90,4 ch/litre, c'est le meilleur rendement de toutes les GTI d'alors.

Pour asseoir son innovation, en novembre 1985, la fourmi parcourt 5 000 km en 24 heures à la vitesse moyenne de... 208 km/h, un record. Ainsi, la fiabilité de cette nouvelle technologie est démontrée. Il faut attendre fin 1988 pour voir le modèle débarquer en série à 1 500 exemplaires sur la caisse vieillissante de la Polo Type 2. Il faut attendre septembre 1991 pour voir la vraie G40 au catalogue, modernisée et gentiment bourgeoise. Sobre, elle s'attire les faveurs d'une clientèle aisée, en quête d'une citadine BCBG. À peine note-t-on la présence de belles jantes BBS RA en 13 pouces, d'un spoiler spécifique et de liserés rouges de pare-chocs. Les plus attentifs remarqueront les passages de roues avec entourages façon Golf GTI.



Notre propriétaire actuel, collectionneur éclairé de youngtimers en parfait état de conservation, s'en porte acquéreur en juillet 2022. Ayant déjà possédé par le passé une Polo G40, il connaît bien le modèle et est stupéfait de l'état de conservation de cet exemplaire. Elle présente sa délicieuse teinte d'origine rouge Tornado, au vernis toujours brillant comme à sa sortie d'usine. Aucun accroc ou rayure n'est à signaler. Les pare-chocs noirs en plastique sont étincelants et bien alignés. On note des blocs optiques, des feux arrières semi-teintés d'origine et des logos G40 rouges en parfait état. À l'intérieur, la sellerie « Le Mans » à carreaux verts et violets est d'un goût très... allemand. On croirait une combinaison de ski saison 1992 ! La coloration est parfaite et le tissu bien tendu, les bourrelets des sièges sport bien en place. La planche de bord, très simple, a parfaitement résisté au poids des ans et ne présente pas la moindre usure. On note la présence d'un volant sport et d'un petit compte-tours surmonté d'un thermomètre d'eau. On retrouve dans le coffre, comme il se doit, l'étiquette option d'origine.







La baie moteur est elle aussi intacte, tous les autocollants sont à leur place et tout est d'origine, à l'image de l'état général de l'auto. À l'usage, elle a montré une belle santé et un comportement sain. La voiture vient avec son livret complet Volkswagen d'origine comprenant : le carnet d'entretien avec six tampons en concession, les notices d'utilisation, le code de bonne conduite, le relevé d'identité pour compte-chèques utilisé lors de la commande, le livret indiquant l'adresse des concessions VW...

Cette G40 est une proposition unique sur le marché, actuellement aucun exemplaire ne propose un si faible kilométrage et un tel état de présentation.





*160 ch
dans la Golf II!*

24. Golf GTI G60 1991

La crème de la Golf II GTI
Mécanique refaite à neuf et optimisée
Bel état de présentation
Routière et sportive

CT favorable en date du
10/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis
n°WVWZZZ1GZMW090282
Carte Grise Française

15 000 / 20 000 €



Cette G60 d'origine française a été mise en circulation le 13 février 1991 et porte le code 19PG22, spécifique aux GTI G60. Elle présente une belle configuration Rouge Tornado, dans un très bel état, avec l'intérieur tissu à bandes rouges assorties (code XU). Elle affiche désormais 132 200 km. Son livret de bord montre ses précédentes immatriculations. Originnaire de Valence, elle porta d'abord l'immatriculation 620 SY 26. En 1994, un second propriétaire dans l'Isère en prend possession et adopte l'immatriculation 737 AFS 38, dont on retrouve le gravage sur les vitrages.

Après avoir été le pionnier des GTI, Volkswagen s'était vu attaqué de toutes parts par la concurrence. Alors, début 1990, on commercialise la Golf GTI G60, dotée d'un intéressant compresseur, solution propre à la marque, unique en son genre !

De la première Golf GTI dessinée par Giugiaro avec ses 110 ch, jusqu'à cette G60, plus de 13 ans et 50 ch se sont écoulés. Les évolutions ont été nombreuses jusqu'à la GTI 16S, qui plafonna à 139 ch. Parmi celles qui furent les premières à dépasser la barre des 160 ch, il y avait eu l'Opel Kadett GSI 16v à la fin 1988, puis la délurée Peugeot 309 GTI 16 un an plus tard. Cela eut le don d'énervier les têtes pensantes de chez Volkswagen...

Le bon 1,8 litre à culasse 8 soupapes de la Golf GTI reprend du service et fait un bond de 112 à 160 ch, et ce malgré l'introduction du catalyseur castrateur qui fera du mal à la concurrence... L'originalité de cette mécanique réside dans son alimentation unique en son temps : une injection suralimentée par un compresseur volumétrique, découvert avec la redoutable Polo G40. Une démarche intéressante : par rapport à ses rivales à 16 soupapes, l'agrément de conduite à bas régime se montre supérieur grâce au couple omniprésent. La G60 reste facile et plaisante. La Golf n'est-elle pas la reine de l'homogénéité ?

Ce moteur, on l'avait découvert en 1989 avec le coupé Corrado, suivi par la Golf Rallye, à la cylindrée un peu moins élevée pour des raisons d'homologation dans la catégorie Groupe A. Mais ces deux autos étaient soit trop luxueuses, soit trop lourdes à cause des quatre roues motrices. Cette fois, avec un quintal en moins, la GTI G60 devient autrement plus vive. Les performances annoncées n'ont pas grand-chose à envier aux plus virulentes de la catégorie : 8,3 s de 0 à 100 km/h (un peu moins pour les exemplaires bien rodés, se dit-il...) et 216 km/h en vitesse de pointe. Remarquable ! Les reprises sont aussi de bon niveau, notamment grâce au couple élevé : 22,9 mkg à 3 800 tr/min. La G60 permet tout de même de rouler vite sans être un pilote. Avec elle, tout se fait dans la facilité. La direction assistée est suffisamment directe et, sur le mouillé, la motricité est excellente.

Côté style, les gros pare-chocs enveloppants ont virilisé son apparence. Les jantes sont passées de 14 à 15 pouces et les pneus sont à taille basse. Quant à la suspension, par rapport à la GTI, elle est plus basse de 20 mm à l'avant et de 10 mm à l'arrière, ce qui lui donne une assiette nettement plus agressive. Le confort est tout de même préservé et l'insonorisation acceptable. Comble de la modernité en son temps, notons un freinage ABS combiné à l'EDS, un antipatinage par blocage électronique de différentiel. Le système utilise les composants de l'ABS pour répartir la puissance sur les deux roues motrices lorsque le revêtement est glissant. Par exemple, si la roue avant droite a tendance à patiner, l'EDS la freine et transfère l'excédent de puissance sur la roue avant gauche, une sorte d'autobloquant électronique. Peu décelables, ces modifications garantissent un niveau élevé de sécurité active.







Notre collectionneur s'en porte acquéreur en avril 2022. Il connaît parfaitement les Golf, en ayant possédé une dizaine, et craque sur la configuration de celle-ci. Une G60, 3 portes et rouge, c'était le top de la flamme à l'époque ! Les Golf GTI G60 en bel état et peu kilométrées sont dures à trouver. Elles ont souffert du tuning et de préparations douteuses ayant entraîné des problèmes mécaniques. Cet exemplaire n'a alors que 130 000 km. Par précaution, il décide de faire refaire la mécanique à neuf par un spécialiste du modèle. Haut moteur et bas moteur sont refaits dans les règles de l'art. Le compresseur spécifique est lui aussi reconditionné à neuf et optimisé, avec des ébavures plus précises qu'à l'origine, améliorant ainsi encore les performances tout en restant dans une configuration d'origine discrète. Échappement, admission et intercooler sont identiques à leur sortie d'usine.





L'étiquette option est bien présente dans la doublure de la traverse arrière. La pochette de bord comprend la notice d'utilisation, la notice de l'alarme d'époque, l'attestation d'inscription de marquage effectuée en septembre 1994 et la facture de réfection du moteur.



À noter que le modèle présente sur les photos des jantes BBS en 15 pouces, accessoire d'époque souvent choisi, ainsi qu'un rare volant sport BBS à quatre branches. La voiture a depuis été remise en configuration 100 % d'origine, les jantes d'origine Sebring, également en 15 pouces, et le volant cuir d'usine ayant toujours été conservés. Retrouvez les accessoires BBS à la vente du côté de l'automobilia !



16 Soupapes

*Le premier
16 soupapes français !*

25. BX GTI 16

Soupapes

1988

Une Citroën qui marche fort !
Seulement 89 500 km
État de présentation remarquable
Le confort et la tenue de route
hydraulique

CT favorable en date du
10/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis n° VF7XBEJ0000EJ8024
Carte Grise Française

11 000 / 15 000 €



Immatriculée pour la première fois le 20 mai 1988, notre exemplaire fait partie de la série inaugurale de BX GTI 16 Soupapes. Les amateurs apprécieront sa discrétion de bon aloi, ce côté « *sleeper* » capable d'en surprendre plus d'un sur la route ! Dans sa teinte Blanc Meije, typique des productions PSA de la fin des années 1980, elle n'affiche que 89 500 km depuis sa sortie d'usine. Elle se présente dans un très bel état d'origine et n'a jamais été restaurée.





Derrière ce look atypique signé Marcello Gandini se cache une excellente routière, doublée d'une sportive dotée de l'un des tout meilleurs moteurs de sa génération. Qui devinerait que cette « mamie » atteint les 220 km/h ? Voici la BX GTI 16 Soupapes !

Présentée au Salon de Paris 1982, la BX étonne par son design Bertone. Elle rencontre d'ailleurs un grand succès, se classant régulièrement dans le haut des ventes françaises. Longtemps moquée, la BX est aujourd'hui devenue un mythe. Un mythe du design, déjà : rappelons que Marcello Gandini est aussi l'auteur de la mythique supercar Lamborghini Countach ou de la Lancia Stratos. Quant à la suspension hydropneumatique, ce n'est pas le moindre de ses atouts, et elle contribue même à faire de la BX une sportive très respectable. La BX offrait en effet un châssis véritablement bien né, repris par la Peugeot 405 cinq ans plus tard, et un poids plume grâce à l'emploi, alors révolutionnaire, de matériaux composites. Soucieux de rajeunir son image, Citroën décline rapidement la BX en versions épicées. La vitesse fait vendre !

Tout commence avec la BX GT, fin 1984, qui reçoit le bloc XU 1,9 l de 105 ch, la propulsant à 185 km/h. En 1985, apparaît la Sport. Avec son kit carrosserie tapageur, elle reprend le 1,9 l de la GT, préparé par Danielson : résultat, deux gros carburateurs, 126 ch et à peine plus d'une tonne. Vient ensuite la BX Groupe B, la fameuse 4 TC, bricolée avec un budget limité chez Citroën Compétition : quatre roues motrices, un gros turbo et une allure folle. Mais il y eut aussi d'autres BX sportives de route bien plus abouties. Citroën y croyait, et ils ont eu raison.

À l'été 1986, la BX bénéficie d'un restylage important, censé la rendre moins clivante dans son allure : boucliers redessinés, clignotants avant agrandis, tableau de bord intégralement revu... La ligne est assagie et la finition progresse. La gamme est remaniée : la GTI remplace la Sport, mais avec l'adoption de l'injection, elle perd hélas en caractère.

Arrive alors, en juillet 1987, la GTI 16 Soupapes. Il s'agit tout simplement de la première française de grande série à bénéficier d'une culasse à quatre soupapes par cylindre ! Cette solution permet au bloc XU 1,9 l d'atteindre 160 ch. La Peugeot 405 Mi16 n'en profitera que quelques semaines plus tard, et la 309 GTI 16 en 1990. Ce superbe double arbre PSA offre à la BX des performances tout à fait honorables, avec des reprises comparables à celles de sa petite sœur 309 GTI 16. Avec 218 km/h en vitesse de pointe et un 1 000 m départ arrêté abattu en 28,8 s, elle rivalise sans peine avec une BMW 325i (E30), pourtant vendue nettement plus cher : 197 000 F contre 135 000 F pour la française en 1988, soit respectivement l'équivalent d'environ 55 000 € et 36 500 € actuels, inflation comprise.

Esthétiquement, on reconnaît la nouvelle BX GTI 16 Soupapes d'origine à ses jantes spécifiques, sa lame de bouclier plus basse et ses bas de caisse agressifs. Dès 1990, elle est simplement rebaptisée « 16 Soupapes » et adopte un kit carrosserie plus tapageur. En 1992, l'arrivée des catalyseurs imposés par les nouvelles normes antipollution fait chuter la puissance à 150 ch...



Une fois installé à bord, confortablement assis dans les sièges semi-baquets en velours au design inimitable, l'habitacle immaculé de cette BX constitue une véritable plongée dans le sport automobile des années 1980 : instrumentation complète à la typographie caractéristique, ambiance typiquement Citroën mais Citroën de sport ! La BX a parfois eu la réputation d'être finie de manière approximative, mais elle tombe peu en panne et traverse le temps avec une robustesse étonnante. Pourtant l'habitacle de cet exemplaire a remarquablement bien vieilli et ne révèle aucun défaut esthétique notable.







Lors de notre essai routier, nous avons constaté que cette 16 Soupapes se comportait parfaitement sur la route et que les performances délivrées par son moteur rageur sont bien au rendez-vous. Très souple à bas régime et parfaitement docile en usage urbain, ce bloc révèle son plein potentiel à partir de 4 500 à 5 000 tr/min, où il libère une énergie impressionnante et grimpe avec entrain jusqu'à plus de 7 000 tr/min. Bien aidée par sa boîte courte, elle nous gratifie d'une sonorité riche et particulièrement plaisante, sans jamais devenir envahissante.

Pour conclure, cette GTI 16 Soupapes demeure la BX la plus agréable à conduire et l'une des meilleures sportives françaises des années 1980 doublé d'une routière confortable et caractérielle comme Citroën savait si bien le faire !





Rareté en série limitée



26. BX Ourane 1993

Une BX Turbo Diesel dans cet état ? Introuvable !
Ex-Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois
Série limitée de l'incontournable BX des années 1990
Seulement 75 400 km

CT favorable en date du
10/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis n°VF7XBEK0019EK7873
Carte Grise Française

5 000 / 10 000 €



Disponible uniquement en deux teintes, cet exemplaire se présente dans un élégant vert Triton. Il reçoit une sellerie spécifique mêlant velours uni et motifs à carreaux verts, un volant exclusif à quatre branches et donc, la climatisation. Affichant seulement 75 400 km au compteur et dans un somptueux état d'origine, cet exemplaire a appartenu durant plusieurs années au Conservatoire Citroën d'Aulnay-sous-Bois, comme en atteste une copie de la carte grise. Il a ensuite été vendu aux enchères lors de la vente officielle de L'Aventure Peugeot Citroën en septembre 2021.

Série très limitée, la Citroën BX Ourane apparaît pour célébrer la fin de carrière de la BX berline. Dotée de l'un des turbo diesel les plus performants du moment, elle emprunte de nombreux éléments à la BX 16 soupapes et propose un équipement complet.

On a aimé détester la BX ! Et pourtant, elle a tout des grandes Citroën : une ligne unique, un tableau de bord original et, bien sûr, la suspension hydropneumatique. Depuis le rachat de Citroën par Peugeot en 1974, c'est même la première fois que la marque présente un modèle qui ne soit pas une sochaliennne vaguement replâtrée. Sous sa carrosserie inédite, la BX inaugure en effet une plate-forme entièrement nouvelle, qui servira cinq ans plus tard à sa cousine Peugeot 405. Sa mécanique est toutefois partagée avec Peugeot : sous son capot prennent place les moteurs XY animant la 104, ainsi que le XU qu'elle étrenne simultanément avec la Peugeot 305 restylée.

Dès son lancement, la presse salue la BX, louant son confort, sa tenue de route et ses performances. Les ventes décollent, et l'arrivée de la version Diesel dès l'année suivante renforce encore son succès. À l'été 1986, la BX bénéficie d'un restylage important : boucliers redessinés, clignotants avant agrandis, tableau de bord entièrement revu et finition en nette hausse. Puis, en 1988, les gros rouleurs ont de quoi se réjouir : la BX Diesel, qui représente alors plus de 30 % des ventes, reçoit un turbo. La puissance passe de 60 à 90 ch, tandis que le couple atteint 181 Nm à seulement 2 100 tr/min. Avec un poids à peine supérieur à la tonne, la BX affiche des performances étonnantes : plus de 180 km/h en pointe et un 1 000 m départ arrêté couvert en à peine plus de 32 secondes. À l'époque, c'est tout simplement l'un des turbo diesel les plus performants et économique au monde. La grande classe !

Fin 1992, la remplaçante Xantia débarque en concession, annonçant la fin de la BX. Les BX sportives disparaissent en 1993, tandis que le reste de la gamme survivra jusqu'en 1994, la demande étant toujours forte. Fidèle à ses habitudes, Citroën lance alors une série limitée très exclusive : la BX Ourane, produite à seulement 1 500 exemplaires, pas un de plus. Présentée en septembre 1992, cette version éphémère est chargée de dynamiser les ventes du modèle phare de la gamme BX du début des années 1990 : la turbo diesel. Suite à son succès, elle sera rapidement intégrée à la gamme normale.

Dotée de la direction assistée, du pack électrique, de l'ABS et de la climatisation de série, la BX Ourane bénéficie également d'éléments de carrosserie empruntés à la BX 16 Soupapes de seconde série. L'observateur averti remarquera les enjoliveurs de custode et le becquet arrière issus de cette 16 Soupapes, le bouclier avant avec déflecteur et antibrouillards intégrés, les jantes alliage de GTI ainsi que les logos « Turbo » apposés sur les ailes avant.

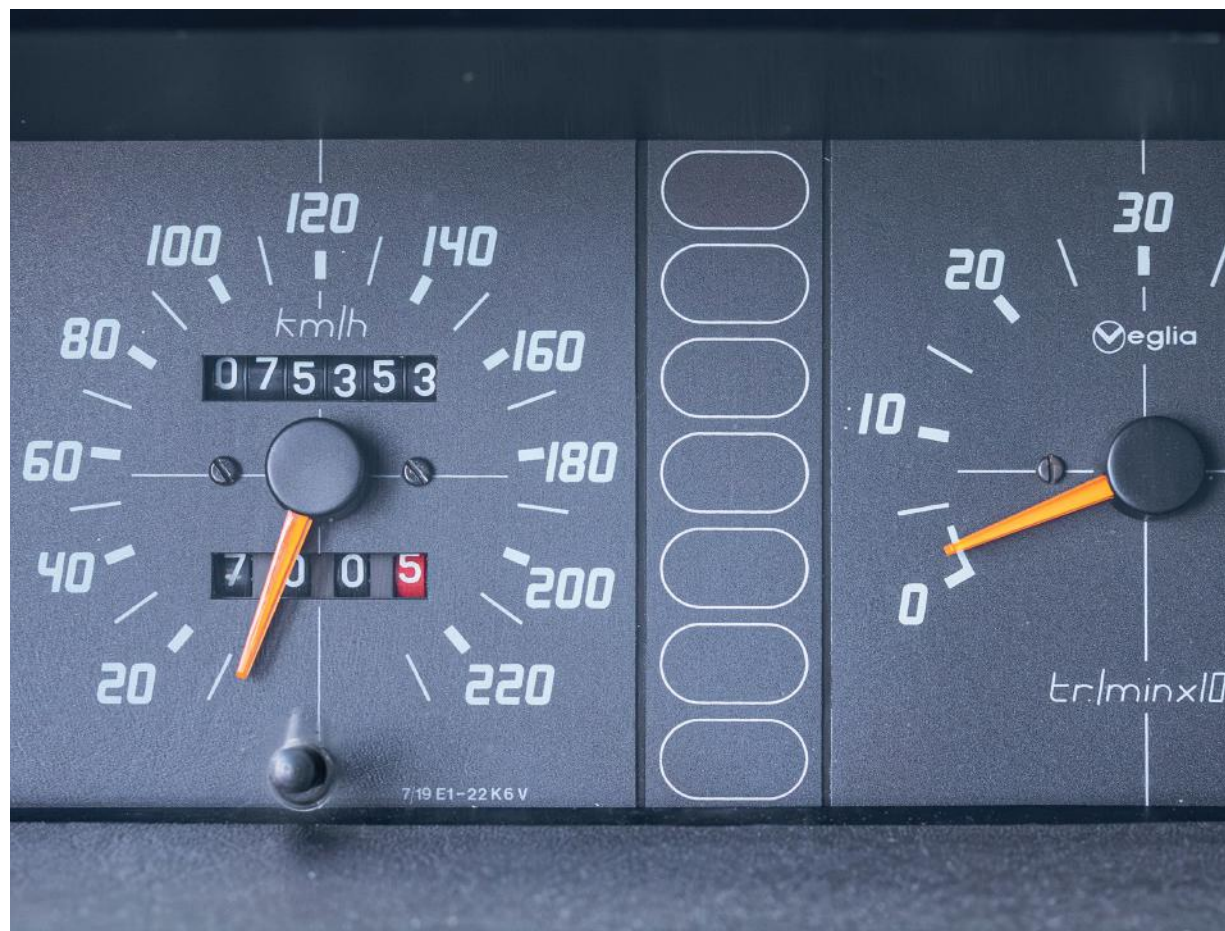






C'est à cette occasion que son propriétaire actuel s'en est porté acquéreur. Fan du modèle et de son confort, il nous a confié avoir réalisé plus de 15 000 km à son volant, avec toujours plaisir et frugalité !

À l'origine, la voiture a été livrée par le Garage de Verdun, agent Citroën à Rouen, et portait l'immatriculation «3953 QH 76». Elle dispose toujours de son antivol monté en concession. Le dossier est complet, comprenant le livret de bord et le carnet d'entretien tamponné par Citroën à Rouen jusqu'en 2008, alors qu'elle n'affichait que 49 000 km. On trouve également les notices de l'autoradio Blaupunkt Paris RCR 42 et de l'alarme Telexalarm SRA. Anecdote amusante : la notice d'utilisation comporte de nombreuses annotations manuscrites, ajoutées au crayon à papier, concernant le fonctionnement du véhicule ou les réparations et l'entretien effectués à l'époque garage de Verdun. D'autres annotations proviennent des techniciens du Conservatoire Citroën, preuve que la voiture était régulièrement utilisée et choyée comme une pièce de musée.







Pour les grands voyageurs comme pour les nostalgiques de tout poil, il s'agit d'une remarquable manière de rouler et de conserver l'une des berlines françaises les plus confortables et atypiques des années 1990, dont la majorité des exemplaires ont malheureusement disparu sous les coups des primes à la casse successives.



*C'est pourtant facile
de ne pas se tromper*



27. Golf II GTI 1988

Commande spéciale, teinte unique : Midnight Blue Pearl
Unique propriétaire de 1988 à 2022
État sortie d'usine hors normes
Seulement 48 720 km
Historique complet
CT favorable en date du 11/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis
n° WVWZZZ1GZKW158223
Véhicule d'origine allemande
A immatriculer en véhicule de collection

15 000 / 30 000 €



La Golf II GTI présentée ici est un modèle restylé présentée pour l'année modèle 1988 et affectueusement surnommé « grands carreaux » par les amateurs. Elle abandonne définitivement ses petites custodes et rétroviseurs déportés, héritage des années 1970. Surtout, sous le capot, le 1.8 l huit soupapes évolue : l'injection mécanique K-Jet cède la place à une injection électronique Digifant. Résultat ? Encore plus de couple et de douceur. Notre exemplaire est équipé du moteur 1800 code PF, catalysé, conformément aux strictes normes allemandes de l'époque.





GTI. Trois lettres magiques surgies de l'ombre en septembre 1975, et qui ont tout changé. Grâce à la qualité de sa fabrication, à ses performances, à son style craquant... et à son immense succès, la Golf GTI est devenue une icône.

La grande histoire automobile compte quelques mythes indéboulonnables ayant traversé les époques sans fléchir. Rares sont les constructeurs à pouvoir s'en enorgueillir. On pense bien sûr à la Porsche 911, au Range Rover et évidemment, à la Golf GTI ! Avec elle, Volkswagen découvre un filon que ses concurrents copieront sans vergogne, mais jamais avec autant de réussite.

En 1984, le segment des GTI s'impose comme le plus dynamique du marché européen. Peugeot débarque alors avec sa 205 GTI, allant jusqu'à reprendre l'appellation même inventée par Volkswagen... Face à cette nouvelle donne, à Wolfsburg on réagit et on surprend avec la Golf GTI de deuxième génération, commercialisée dès mars 1984.

Plus aérodynamique, la Golf II GTI s'allonge tandis que les voies augmentent de 5 cm au bénéfice direct de la tenue de route. La clientèle a mûri, et la nouvelle venue incarne la volonté de Volkswagen de rendre la Golf plus habitable, plus confortable, plus polyvalente. Elle reçoit quatre freins à disque, répondant ainsi à la principale critique adressée à la première génération : un freinage léger. Si l'architecture générale des suspensions demeure proche, les évolutions sont nombreuses : triangles avant et traverse arrière sont désormais reliés à la coque par des paliers souples, améliorant à la fois le guidage en appui et le filtrage de la route, une innovation issue de la grande sœur Passat.

Sous le capot, le 1.8 à deux soupapes par cylindre, apparu en 1982, délivre toujours 112 ch mais offre davantage de couple, disponible plus bas. Le comportement est sain mais la Golf II GTI reste toujours capable de lever la patte arrière à la demande ! Facile à mener rapidement, même sous la pluie, elle conserve un agrément moteur-boîte de premier plan. Le couple étonnant permet de repartir franchement dès les plus bas régimes du compte-tours avec en prime une sonorité grave et chaleureuse typique Golf GTI. En reprises et accélérations, face à la 205 GTI 1.6, elle s'imposait sans discussion selon les chiffres officiels. En cinquième, entre 3 000 et 5 000 tr/min, soit de 110 à 170 km/h, la Golf affiche une santé de fer. Une formidable voyageuse, capable d'être sportive, familiale, voire même routière, si si ! Le poids reste réduit : 920 kg pour les premiers exemplaires.



Commandée par Regina Hélène Schmalstieg auprès de la concession Auto Brunner à Cologne, alors l'un des plus importants distributeurs Volkswagen d'Allemagne, cette Golf a été fabriquée le 26 septembre 1988, livrée en concession le 30 septembre et mise en circulation le 2 novembre.

Particularité remarquable : il s'agit d'une commande spéciale usine, avec une teinte sur mesure hors catalogue : le Mitternachtblau / Midnight Blue Pearl code LC5V. Ce code peinture figure bien entendu sur l'étiquette constructeur apposée sur la traverse arrière. Ce bleu très profond présente des reflets indigo presque violets selon la lumière. De nuit, il paraît plutôt noir. Tandis qu'au soleil, son effet perlé se révèle pleinement. Bien connue des Volkswagen Golf Cabriolet de fin de carrière, notamment la rare série limitée Étienne Aigner ou des coupés Corrado, cette teinte est atypique sur une Golf II GTI. À l'époque, Volkswagen proposait des couleurs hors liste qu'on surnomme Sonderwünsche. Seules les plus grosses concessions pouvaient gérer ces commandes spéciales nominatives, impliquant des délais plus longs et un surcoût. Elles permettaient au constructeur de tester de futures teintes auprès d'une clientèle exigeante.

Bien sûr, cet exemplaire bénéficie également d'options recherchées :

Toit ouvrant en tôle à manivelle (une Golf GTI sans toit ouvrant, c'est comme un banana split sans banane !)

Rétroviseur extérieur droit réglable de l'intérieur
Vitres teintées vertes

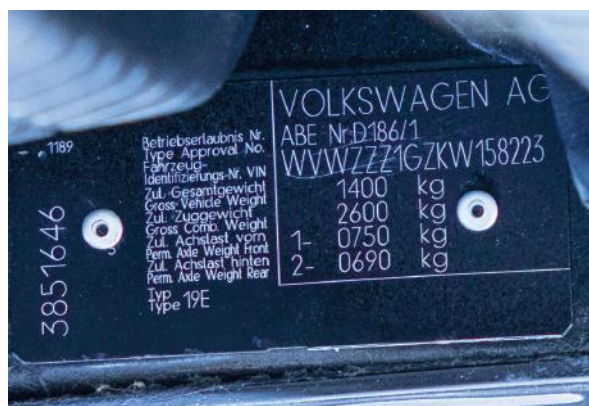




Autoradio cassette Gamma, ce qui se faisait de plus haut de gamme chez Volkswagen alors
Antenne électrique

Suspension sport Koni avec ressorts Eibach, montée par le concessionnaire. L'assise de notre exemplaire est idéale : ni trop basse, ni trop haute. On retrouve bien entendu les mythiques jantes tôles larges à trous de 14 pouces.

Cet exemplaire n'a probablement aucun équivalent sur le marché actuel. À l'exception de la partie supérieure d'un panneau d'aile arrière et d'un léger point au-dessus du pare-chocs avant gauche, la voiture est intégralement en peinture d'origine. Aucune rayure ni choc n'est à signaler, les panneaux sont parfaitement alignés et les rares impacts de gravillons ne méritent pas d'être signalés. L'habitacle est tout aussi remarquable : la sellerie tissu à carreaux (code HY) et les sièges baquets sont parfaits, l'odeur du neuf typique Volkswagen est encore présente, une véritable capsule spatio-temporelle. Le compartiment moteur constitue le bouquet final : aucune corrosion, tout est à sa place, noir et propre, comme en 1988. Les clés de rechange et le code clé sont présents. Tous les autocollants, plaques et codes-barres d'identification sont encore en place. Un service majeur a été effectué chez un concessionnaire Volkswagen officiel allemand en 2018.





Le propriétaire actuel acquiert la voiture en avril 2022. Le dossier complet comprend la facture d'achat avec listing des options, les notices Koni d'époque, le carnet d'entretien tamponné avec étiquette option, la carte grise originale allemande, les factures de concession, la carte code et les notices de l'autoradio Gamma, ainsi que plusieurs rapports TÜV allemands.

Un exemplaire unique par sa configuration et ses options que son état concours, aussi séduisant pour l'amateur éclairé que pour le collectionneur sensible à l'authenticité, à l'histoire et à la cohérence d'un modèle devenu plus que mythique.





*Daily driver
pour connaisseur*



28. Golf III GTI 1992

Châssis n°WVWZZZ1HZW009341
Carte Grise Française

Historique ultra complet
État de présentation rare
Configuration charmante
Nombreuses options intéressantes

CT favorable en date du
11/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

7 000 / 14 000 €

Notre Golf III GTI présente aujourd'hui 123 236 km et un état de présentation irréprochable, à l'intérieur comme à l'extérieur. Nous avons aussi été bluffés par la présence d'un dossier l'accompagnant au grand complet. Cette GTI a été commandée neuve le 1^{er} mars 1992, soit deux mois après sa commercialisation française, par un fonctionnaire de police, champion régional de tennis de table (!), basé à Beaulieu-sur-Mer dans les Alpes-Maritimes. Il ne s'est pas rendu à la concession Volkswagen la plus proche, mais chez un spécialiste des véhicules neufs avec remises, basé à Paris dans le 11^e arrondissement. Une pratique courante dans les années 1990-2000 : des mandataires s'étaient fait la spécialité d'importer les véhicules neufs «à la mode» avec un prix plus bas qu'au catalogue. Le dossier comporte notamment le mandat de recherche et d'importation fait à la main, puis le certificat provisoire d'immatriculation. Prix neuf : 99 941 F, soit 8 % de remise par rapport au catalogue !





La Golf troisième du nom, c'est la Golf de la maturité. Son mythique dérivé sportif GTI reste fidèle au poste et plaît toujours autant. Bourgeoise mais attachante, elle fait le bonheur de ceux qui ne veulent pas dissocier conduite et plaisir !

Côté style, la Golf III quittait ses formes rectangulaires pour plus de rondeur. La version GTI est présentée dès le lancement au Salon de Francfort en septembre 1991. Avec désormais un moteur porté à 2,0 litres et une puissance de 115 ch, elle poursuit le mouvement pris par sa devancière et se pose comme le *daily driver* idéal. Voilà une routière polyvalente, confortable et qui peut toujours lever la roue arrière lorsqu'on attaque ! Sur le papier, la sportive sans concession de 1976 semble être devenue une autoroutière cossue, flirtant avec les berlines de la catégorie supérieure. Dans la pratique, on retrouve toujours un moteur rageur à la sonorité bourdonnante. Oui, la frénésie dans les tours a été remplacée par de la vigueur à bas et moyens régimes, mais le bilan en accélérations est très proche de celui des précédents modèles. Enfin, les reprises sur le dernier rapport sont comparables à celles d'une Renault Clio 16S forte de 140 chevaux ! Le comportement crée lui aussi une bonne surprise : il reste vif. Mais toujours sécuritaire, la Golf III GTI est parfaitement campée sur ses pneus, performants et bien dimensionnés.

Rien à redire côté ligne, la Golf III est jugée en son temps comme une réussite. Extérieurement, elle conserve sa discrétion de bonne famille. Le connaisseur reconnaît la GTI à ses jantes alliage de 15 pouces Le Mans, ses doubles phares à iode spécifiques, ses clignotants avant blancs, ses feux arrière fumés alors à la mode et sa grosse lame avant en deux parties. Comme sa devancière, on retrouve aussi des extensions d'ailes, bas de caisse et becquet arrière en plastique noir mat, ainsi qu'une double sortie d'échappement caractéristique. Bien sûr, elle affiche ses logos GTI caractéristiques sur la calandre (désormais à deux barrettes au lieu de trois sur les Golf standards), les baguettes de portes arrière et sous le feu arrière droit. Commercialisée en France en janvier 1992, elle offre en série les sièges sport enveloppants, le pack électrique, la direction assistée et l'ordinateur de bord MFA. Bref, le mythe Golf GTI offre robustesse, confort et performances pour le prix d'une berline turbo-diesel de moyenne gamme ? On comprend aisément pourquoi la GTI des années 1990 a su conserver son pouvoir de séduction intact ! Elle s'est écoulée à plus de 320 000 exemplaires jusqu'au début de l'année 1998.



Immatriculée « 1981 YA 06 » le 17 août 1992, cette Golf GTI 3 portes est d'origine suisse. De couleur Blanc Alpin, elle présente l'intérieur sport Jacquard (WT) et l'option toit ouvrant électrique. Un toit ouvrant en verre, entrebâillant et avec store occultant, nouveauté de la Golf III par rapport à sa devancière. Nous retrouvons ensuite le carnet d'entretien, l'ensemble des factures d'entretien réalisées chez Volkswagen à Nice de 1992 à 2022, ainsi que tous les contrôles techniques et autres notices de bord ! Conscientieux et amoureux de sa GTI, son propriétaire se rendait chaque année chez le concessionnaire, même s'il ne parcourait que 3 000 km par an.





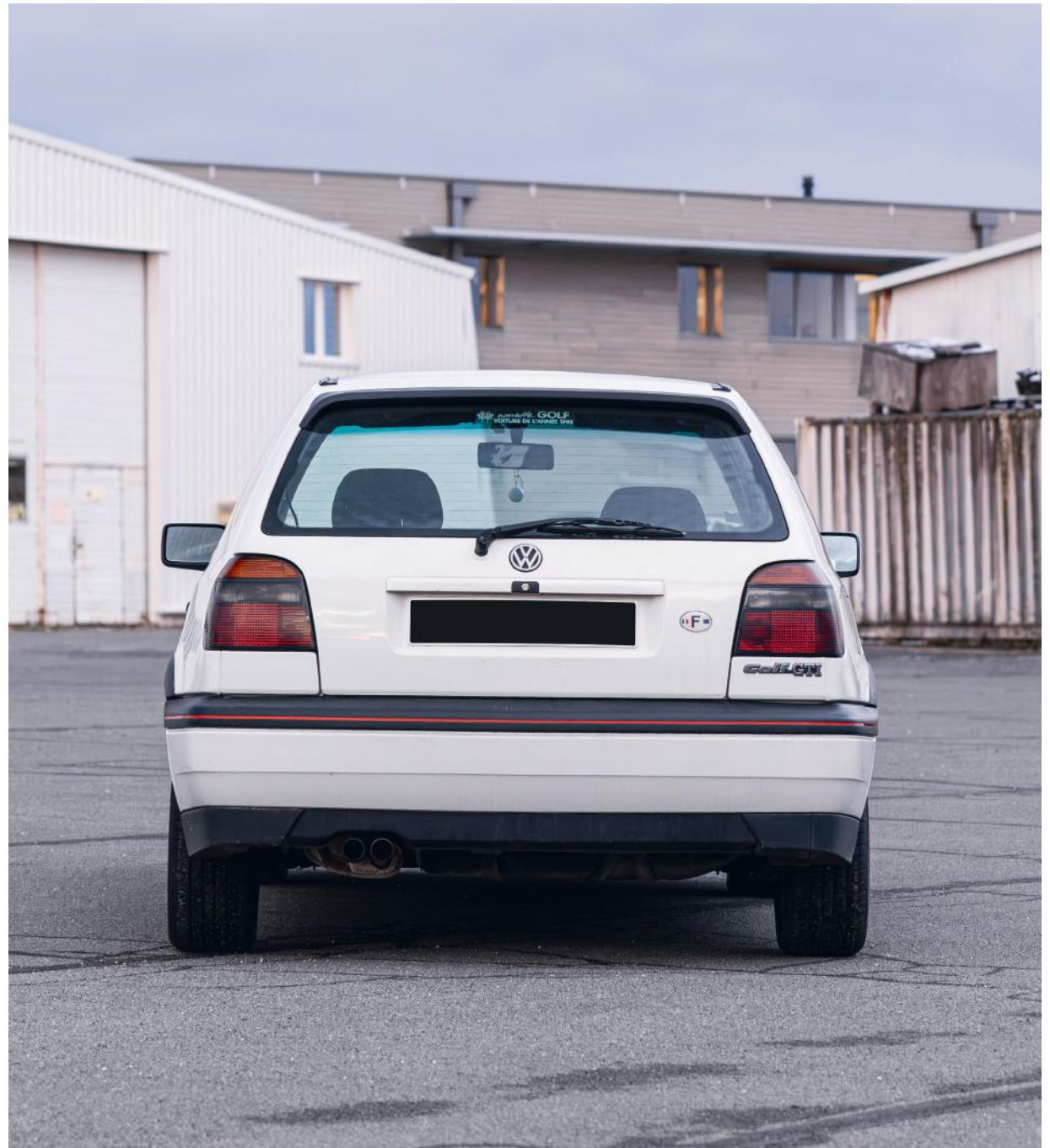
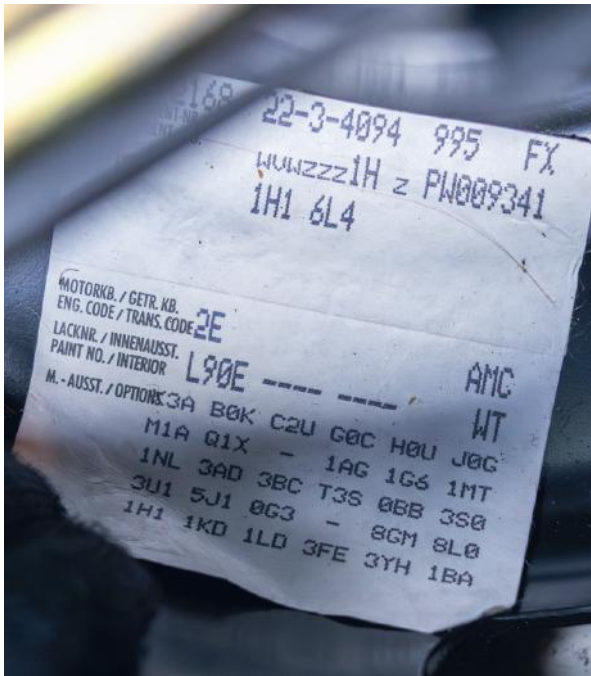


À peine reçue, il fait poser chez Volkswagen Nice l'antenne électrique, accessoire obligatoire pour flamber sur la côte. Au printemps 1996, en prévision d'un été a priori chaud, notre propriétaire se fend de la pose d'une climatisation, montée en concession, bien sûr ! Prix de l'opération : 12 000 francs. Sa Golf GTI n'a alors que 21 627 km. En 2002, notre propriétaire toujours méticuleux fait encore ajouter en concession des antibrouillards d'origine. En 2016, notre Golf dépasse alors les 70 000 km. Son premier propriétaire la conserve jusqu'en octobre 2017.



Début 2018, le nouvel acquéreur entreprend une révision chez Volkswagen Montauban. Le chef d'atelier de la concession indique en gros sur l'ordre de réparation : « *prendre grand soin de la voiture qui est NEUVE* », avec le mot NEUVE en majuscules et surligné ! À noter qu'en 2021, l'allumage est refait à neuf, les lève-vitres électriques changés, l'échappement remplacé ainsi que la distribution.

Cette GTI plaira aux amateurs méticuleux autant qu'aux GTIstes qui ne veulent pas rouler spartiate !



Maxi Golf à six cylindres !



29. Golf IV R32 2002

Même propriétaire depuis plus de vingt ans
Seulement 49 700 km, historique complet
Exemplaire strictement d'origine
État de présentation hors norme
Entretien réalisé pour la vente

Châssis n° WVVZZZ1JZ3D013430
Carte Grise Française

30 000 / 50 000 €



Avec seulement 49 700 km au compteur, cet exemplaire affiche un état de préservation tout simplement ahurissant. La peinture est superbe, à peine note t'on quelques minimales impacts de gravillons sur la face avant et l'intérieur ne présente que de légers plis sur le siège conducteur. Les jantes conservent leur traitement poli diamanté d'usine et l'ensembles des éléments spécifiques sont présents.

En 2002, on ne l'attendait pas et Volkswagen nous refait le coup de la GTI ! Avec sa Golf IV R32, armée d'un délicieux six cylindres de 241 ch, la marque de Wolfsburg introduit de nouveaux standards dans la catégorie des maxi compactes sportives...

À force de grossir, la mythique Golf GTI avait perdu de sa superbe. La concurrence s'était engagée dans une course à l'armement qui, en peu de temps, a vu les puissances doubler. Pour rétablir sa suprématie alors qu'on croyait la carrière de la Golf IV finie, Volkswagen la dote d'un majestueux six cylindres de 241 ch.

La R32 use ainsi de deux techniques maison chères à la marque de Wolfsburg : un V6 à angle extrêmement réduit, idéal en termes d'encombrement, et la transmission intégrale, cheval de bataille du groupe VAG. Le VR6, ce mythique six cylindres à la sonorité si caractéristique découvert en 1991 avec la Golf éponyme, reprend du service. Il s'agit ici de sa déclinaison 3.2 litres, toujours atmosphérique, issue de la Beetle RSI et que l'on retrouvera ensuite sous le capot de la grande berline de luxe Phaeton. Au programme : 241 ch, un 0 à 100 km/h expédié en 6,6 secondes et une vitesse de pointe de 247 km/h...

Côté style, par rapport à sa devancière, la Golf IV a pris de la carrure. D'une consistance presque ostentatoire, elle apparaît comme gonflée à l'hélium, sensation accentuée par des passages de roues prononcés. D'allure encore moderne, elle se distingue de la génération précédente par un pare-brise plus incliné et des montants arrière toujours plus épais. Quant à notre R32, avec son kit carrosserie aux prises d'air béantes et ses jantes OZ à bâtons de 18 pouces, le style est flamboyant. Elle démontre qu'une sportive doit afficher ses attributs.

À l'usage, grâce à sa cylindrée généreuse, la R32 se montre extrêmement élastique, offrant des reprises fantastiques et un timbre rauque et profond typique. Notre exemplaire est doté de la délicieuse boîte manuelle à six rapports à l'étagement resserré. À son volant, quel que soit votre gabarit, la position de conduite est idéale. Et que dire de cet éclairage bleuté, favorisant une ambiance high-tech et une lisibilité irréprochable de l'instrumentation ? Devenu une signature du modèle, on adore.

À l'origine, il devait être prévu d'assembler 5 000 Golf IV R32. Au final, 12 000 exemplaires seront produits jusqu'en 2004 : 7 000 pour l'Europe et 5 000 pour les États-Unis, où la Golf IV R32 a acquis un statut culte.







Revêtu de la superbe teinte Noir Magic nacré (LC9Z), cet exemplaire trois portes est doté des splendides sièges baquets chauffants König ainsi que du toit ouvrant électrique optionnel. On retrouve bien entendu l'étiquette options dans le coffre.

Seule entorse à l'origine — si tant est qu'on puisse la qualifier ainsi — un poste Alpine avec écran couleur pivotant, compatible MP3 et navigation, doté de sa télécommande et de son chargeur CD d'origine, a été installé à l'époque : le comble du high-tech en 2002.

Cette R32 a été vendue neuve en France par le garage Clauzier et Genin à Montélimar. Immatriculée pour la première fois le 22 novembre 2002, elle portait alors l'immatriculation « 7339 WJ 26 ». Le 21 février 2005, notre collectionneur s'en porte acquéreur auprès de la concession Audi Bauer à Saint-Ouen, en région parisienne. Grâce à quelques relations en préfecture, elle est ensuite immatriculée avec un numéro personnalisé qui plaira aux amateurs du genre : « 632 XD 21 ».





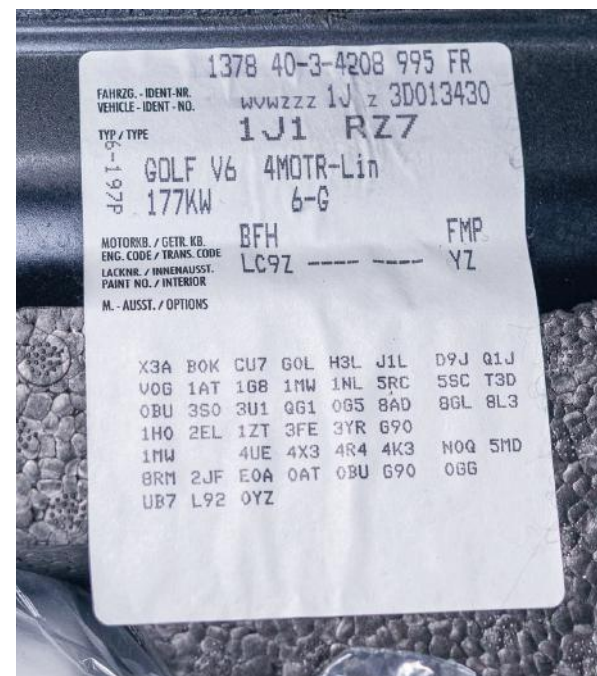
Le dossier est ultra complet : pochette de bord, carnet d'entretien tamponné, carnet de garantie, passeport Audi Occasion, plusieurs contrôles techniques, guides 2002 du réseau et autres notices d'utilisation, dont celles de la radio Beta Volkswagen. En 2014, affichant 41 000 km, notre amateur précurseur, l'utilise désormais comme une voiture de collection, avec le plus grand soin.



À bord, il est nécessaire de le rappeler : la qualité perçue de la Golf IV, notamment dans ses versions les mieux équipées, est largement supérieure à ce que proposait alors la catégorie des compactes. Le sérieux apporté à la conception, aux matériaux, à la précision des ajustements et à la finesse d'assemblage des panneaux de carrosserie force encore le respect. Ici, l'état de conservation des plastiques et des commandes impressionne, ne souffrant aucunement du revêtement soft-touch pourtant réputé fragile.



À nos yeux, cette Golf IV R32 est l'apothéose du genre et constitue un cas unique sur le marché avec moins de 50 000 km. Elle incarne parfaitement cet âge d'or du début des années 2000, où les voitures de sport offraient encore un équipement complet, une insonorisation convaincante... tout en délivrant de véritables sensations, pour le plus grand plaisir de leur propriétaire.





*La Golf
la plus extravagante*

VOLKSWAGEN

30. Golf Country 1991

Deuxième main, même propriétaire depuis plus de vingt ans
Belle patine, jamais restaurée, aucune corrosion
Prête pour partir à l'aventure !
Collector de choix

CT favorable en date du
26/12/2025
Entretien réalisé pour la vente

Châssis n°VWZZZ1GZNW00 2187
Carte Grise Française

7 000 / 14 000 €



Sur la Country, le choix de coloris est assez limité : celle-ci reprend le célèbre rouge cher à la Golf GTI. Vendue par le siège de VAG France, la mise en route a été effectuée le 24 décembre 1991 à Villers-Cotterêts, comme l'atteste son livret d'entretien. Celui-ci présente plusieurs tampons Volkswagen et indique que la voiture totalisait 156 870 km en 2004. Avant ça, sa première propriétaire l'utilisait régulièrement notamment dans des domaines viticoles, dans le bordelais.

Voici la Golf la plus spéciale jamais produite. La Golf Country s'impose comme un crossover avant l'heure. 4x4 visionnaire, chic et frime, elle n'a été produite que pendant deux ans, avec l'aide de Steyr-Puch, grand spécialiste du genre...

En 1989, l'heure n'est pas encore aux SUV tels qu'on les connaît. Entre un Range Rover luxueux et un Lada Niva spartiate, il n'existe pas grand-chose. La Golf Country se pose là, comme ce 4x4 crossover en avance sur son temps. À l'origine, la Golf Country est un show-car, la Montana, présenté au Salon de Genève 1989. La demande surprenante de la clientèle a finalement poussé Volkswagen à la produire. Elle s'inscrit aussi dans une politique plus large visant à dynamiser la carrière de la Golf II (et à faire parler d'elle) après sept années de succès.

Volkswagen avait déjà une histoire avec les quatre roues motrices. Il y avait eu l'Iltis 4x4, vainqueur du Paris-Dakar au début des années 1980, et les cousins d'Audi devenus spécialistes du quattro. Dans la gamme, on trouvait également la Golf Syncro, lancée en 1986, prévue pour les conditions hivernales rudes d'Europe du Nord ou des Alpes. La Country reprend la transmission à viscocoupleur des Golf II Syncro. En conditions normales de conduite sur route, la majorité de la puissance est transmise aux roues avant. La répartition change automatiquement lorsque l'adhérence se dégrade. Surtout, la Country est équipée d'un double châssis. Grâce à un sous-châssis inférieur tubulaire, Steyr-Puch - aussi à l'origine du mythique 4X4 Mercedes Classe G - a rehaussé la Golf de 12 cm (!), portant la garde au sol à un respectable 18 centimètres. La suspension est logiquement revue, avec des ressorts et amortisseurs plus longs et plus fermes, offrant des débattements accrus.

En vérité, le point fort de la Country reste son style hors du commun, résolument tourné vers l'aventure. Pour l'anecdote, Volkswagen n'annonçait pas moins de 438 pièces spécifiques installées sur chaque Golf Syncro pour lui valoir l'appellation Golf Country. Parmi les principales modifications :

Pare-chocs renforcés avec protections avant et arrière en métal brut

Pare-buffle intégral chromé avec protection des phares

Quatre projecteurs longue portée (deux ronds, deux carrés) avec grilles de protection

Porte-roue de secours arrière monté sur bras pivotant (avec amortisseur dédié) et housse

Blindage des soubassements

Extensions d'ailes identiques à celles des Golf GTI

Logos Syncro latéraux

Bavettes d'origine

On note également des sièges sport de GTI montés d'usine, les jantes alliage Speedline en 15 pouces et les superbes autocollants latéraux représentant un motif de montagnes. Oui, sur un 4x4, à l'époque, c'était la mode d'afficher des stickers évoquant la nature !









Notre collectionneur s'en porte acquéreur auprès de la première main en 2004. Elle présente son immatriculation d'époque. Elle affiche désormais 163 266 km et sort d'une révision d'usage. Le contrôle technique est à jour. Cet exemplaire est accompagné de son livret de bord avec notice d'utilisation, carnet d'entretien et l'ensemble des documents VAG Service Mobilité.





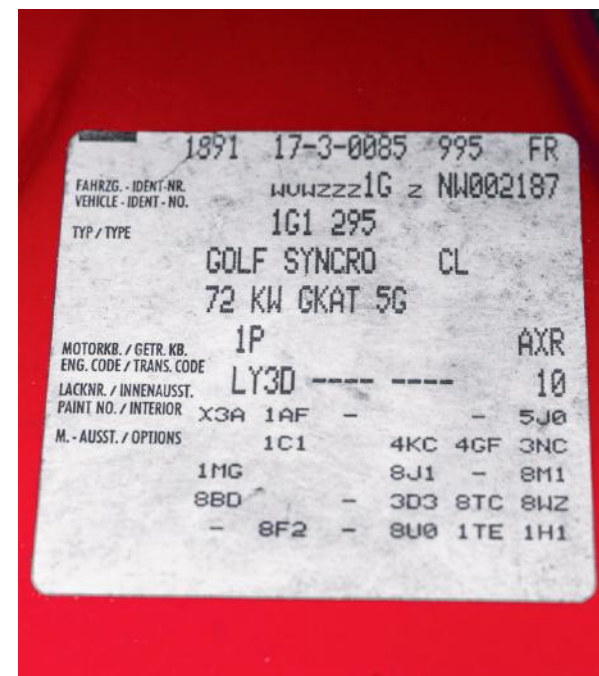
Sous le capot, on retrouve le bien connu 1.8 litre des Golf II, développant 98 ch. Il reçoit ici une injection électronique moderne dite Digifant, identique à celle des Golf II GTI dotées du moteur PB. C'est un bloc finalement assez moderne pour la Golf II. La démultiplication, plus courte que celle de la Golf 1.8 à traction avant, confère aux quatre cylindres suffisamment de peps et de souplesse pour se déplacer sans souci, y compris hors des sentiers battus.



La voiture ne présente pas de traces de corrosion perforante, un bel état d'usage avec quelques traces d'usures normales d'une voiture de ce kilométrage qui n'a jamais été restauré. Les accessoires spécifiques à la Country sont présents. Un toit ouvrant d'époque a été monté. Rare, le siège baquet conducteur n'est absolument pas marqué ou déchiré sur les bourrelets et la planche de bord n'est pas fissuré. L'étiquette option est bien sûr présente.



À noter que seuls 7 735 exemplaires de Golf Country ont été produits en deux ans, un chiffre infime rapporté aux plus de 6 410 000 Golf II. Sa diffusion est restée confidentielle en France, contrairement à la Suisse, où elle fut à la fois la voiture branchée des stations de ski et celle des gardes forestiers dans certains cantons montagneux. L'usage hivernal, le sel et l'humidité ayant fait des ravages, les exemplaires sains et non restaurés sont aujourd'hui rares. Celle-ci est prête à reprendre la route... et surtout les chemins de l'arrière-pays.



Alfetta 1.6

*Licorne
milanaise*

ALFA ROMEO

31. Alfetta 1600

Monofaro 1976

Seulement 54 175 km
Exemplaire absolument unique
sur le marché
Jamais restaurée, état de conser-
vation exceptionnel

Berline familiale performante et
attachante
Entretien réalisé pour la vente
CT favorable en date du
12/12/2025

Châssis n°AR 11600 0029139
Véhicule d'origine italienne
A immatriculer en véhicule de
collection

15 000 / 30 000 €



Cette Alfetta 1600 Monofaro de 1976 est sur le marché une véritable li-
corne. Parfaitement conservée, jamais restaurée, elle se présente dans
son élégante teinte d'origine *Blu Olandese*, associée à un intérieur en tis-
su bleu, et des fonds de compteurs assortis, tout aussi remarquable.

Avant-guerre, Alfa Romeo construit parmi les automobiles les plus prestigieuses au monde. Devenue propriété de l'IRI dès 1933, une entité contrôlée par l'État italien, la marque milanaise opère après-guerre une mue aussi audacieuse que réussie : passer du très haut de gamme artisanal à une production de masse... et ce, sans jamais renoncer à la sportivité ni à l'avant-garde technique.

Son credo ? D'abord des berlines moyennes, rapides et technologiquement en avance sur leur temps. On se souvient de la 1900 (1951), la Giulietta (1954), la Giulia (1962), puis l'Alfetta présentée en 1972. Destinée à remplacer progressivement la 2000 Berlina dérivée de la Giulia, l'Alfetta marque une rupture technique majeure, pensée pour affronter une concurrence de plus en plus affûtée, BMW en tête. Les ingénieurs Alfa Romeo s'inspirent d'une monoplace de Formule 1 mythique : l'Alfa Romeo 159, avec laquelle Juan Manuel Fangio remporta son premier titre mondial en 1951, surnommée elle aussi Alfetta. La berline reprend non seulement le nom, mais surtout l'architecture : moteur avant, propulsion, et boîte de vitesses accolée au pont arrière (transaxle), offrant une répartition des masses optimale. Une première absolue dans cette catégorie.

Les trains roulants confirment cette approche radicalement sportive. À l'avant, double triangulation associée à des barres de torsion ; à l'arrière, un essieu De Dion semi-indépendant contrôlé par un parallélogramme de Watt. Les quatre roues reçoivent des freins à disques, ceux de l'arrière étant montés *inboard* afin de réduire les masses non suspendues. Chez Alfa Romeo, on ne plaisante pas avec la technique.

Sous le capot, on retrouve l'excellent moteur double arbre, Bialbero en italien, évolution directe de celui de la Giulietta. Entièrement en aluminium, soigneusement assemblé, performant et endurant, il est l'un des symboles du savoir-faire mécanique milanais. L'ensemble prend place dans une carrosserie moderne, dessinée en interne avec un style tout italien.

Commercialisée en France fin 1972, l'Alfetta débute en version 1800 avant l'arrivée, en 1975, de cette 1600 développant 108 ch. Une entrée de gamme certes, mais tout de même puissante, toujours sportive, légère et équilibrée. Les alfistes plébiscitent particulièrement cette version 1600 pour son dessin plus pur, reconnaissable à sa calandre à deux projecteurs ronds. D'où son surnom affectueux : « Monofaro » en italien. Dès 1977, l'Alfetta est profondément restylée : projecteurs rectangulaires, pare-chocs épaissis, feux arrière agrandis, suspensions assouplies et rapports de pont allongés, une évolution largement décriée par les puristes. Pour beaucoup, la vraie Alfetta est celle d'avant 1977.







Livrée neuve le 18 mai 1976 par la concession Concessionaria Zuan-Car s.r.l. à Turin, elle a traversé le temps dans un état de préservation exceptionnel. À l'exception d'une très légère réparation ponctuelle sur le pourtour de l'aile arrière droite, la voiture conserve l'intégralité de sa peinture d'origine usine, sans traces notables d'usage. L'habitacle est tout simplement sensationnel : les tissus sont intacts, sans usure ni décoloration, témoignant d'un stockage constant à l'abri de la lumière et de l'humidité. On note la présence de haut-parleurs d'époque, montés dans chaque porte. Les soubassements et le châssis affichent un état rarissime, sans la moindre trace de corrosion, même superficielle. Il faut le voir pour le croire !

L'auto est acquise en juin 2022 par notre collectionneur sensible aux états de conservation exceptionnels auprès d'un marchand international reconnu pour la qualité de ses youngtimers. Le dossier est complet : *libretto di servizio*, carnet d'entretien, notice d'utilisation, documentation du réseau Alfa Romeo. Elle est également accompagnée d'une lettre de remerciement de la direction générale de Toro Assicurazioni, datée de fin 2002, saluant une conduite exemplaire de sa propriétaire !







Comme le disait si justement Jeremy Clarkson : « *On ne peut être un véritable passionné d'automobile tant qu'on n'a pas possédé une Alfa Romeo.* » Écoutez l'animateur iconique de Top Gear, puis une Alfetta de ce niveau de conservation, dans cette configuration et cette authenticité, n'existe tout simplement pas sur le marché aujourd'hui.

Une révision complète a été effectuée au printemps 2022 :
 Système de freinage intégralement reconditionné
 Carburateurs nettoyés et réglés
 Montage de quatre pneus Michelin Classic neufs



Palace roulant



32. CX 2400 (carburateur) Pallas - 1978

1^{ère} main jusqu'en 2025
105 000 km d'origine
CT favorable en date du
18/07/2025

Châssis n°05MJ7759
Carte Grise Française

5 000 / 10 000 €



Le premier propriétaire, salarié chez Citroën de 1942 au quai de Javel jusqu'à 1982 à Vélizy où il terminera sa carrière comme ingénieur en chef de la métrologie (excusez du peu.), commande sa CX le 26 avril 1978.





Destinée en 1974 à remplacer la DS qui a elle-même succédé à la Traction, la CX reste aujourd'hui dans les mémoires comme la grande Citroën emblématique des Années 70 et 80. Elle bénéficie de nombreuses innovations techniques qui, tout au long de ses dix-sept ans de carrière, lui ont procuré des qualités d'exception et font toujours d'elle une voiture à part en 2026.

Conçue par Robert Opron, la Citroën CX se distingue par son profil aérodynamique et ses lignes tendues. Son nom, « CX », fait référence au coefficient de traînée (C_x), un indicateur de l'aérodynamisme, dont la voiture était un modèle en son temps.

Tout l'aménagement intérieur a fait l'objet d'une étude très poussée. L'élément le plus emblématique est à n'en pas douter le fameux tableau de bord en forme de lunule posé sur la planche de bord tel un vaisseau spécial. À l'époque, ce design futuriste, associé à des innovations techniques comme la direction assistée à rappel asservi, a fait de la CX une référence en matière de confort et de modernité. Réputée pour sa polyvalence, la Citroën CX a su séduire aussi bien les familles que les hommes d'affaires, tout en incarnant l'esprit de luxe à la française. Véritable icône de son époque, elle reste aujourd'hui un modèle prisé des collectionneurs pour son design unique et ses technologies avant-gardistes qui ont marqué l'histoire de l'automobile.

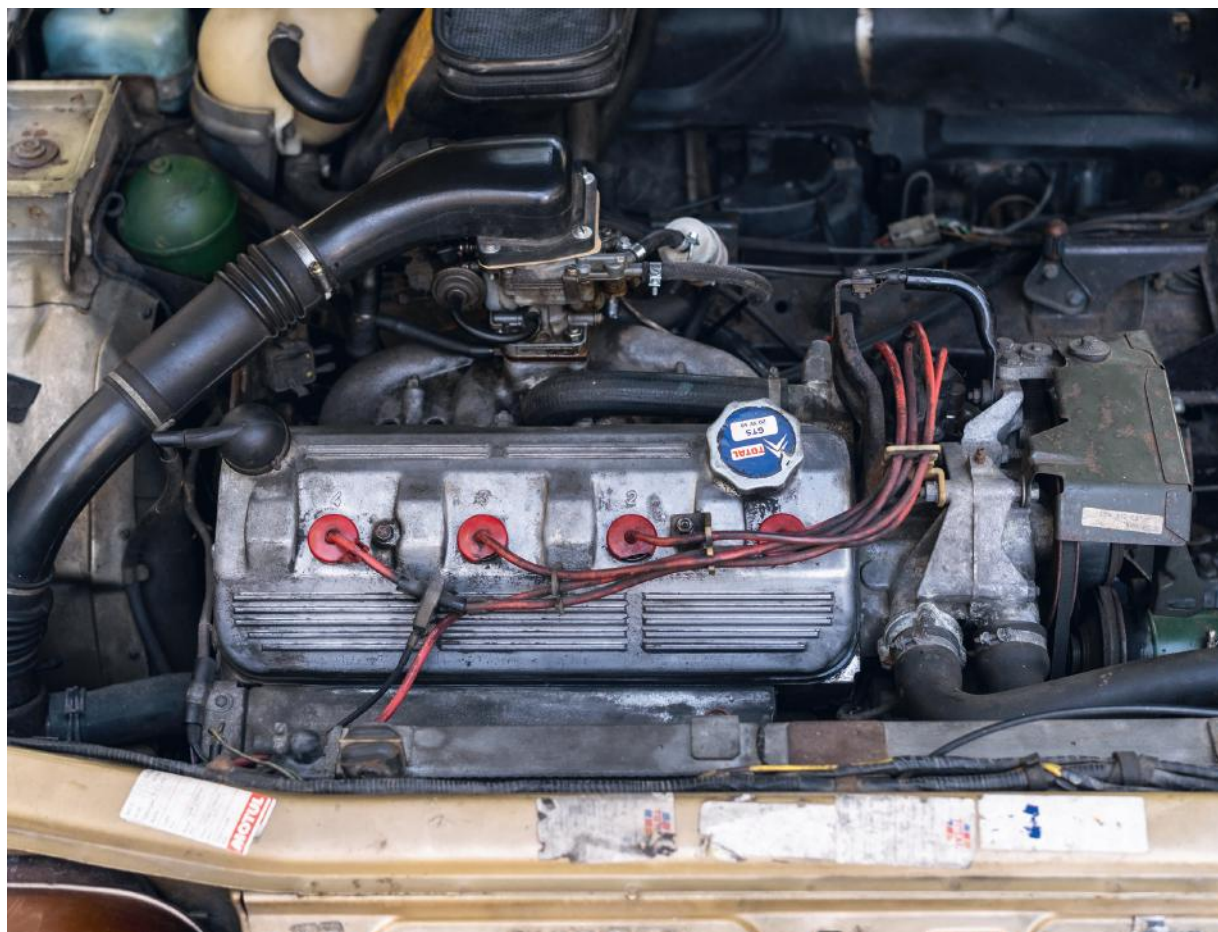




Pour emmener sa famille en vacances, il ne se refuse rien, boîte 5, Diravi et Isoter sont commandés en option, pour que la petite tribu voyage dans les meilleures conditions.

Elle fera le bonheur de cette famille, très attaché à Citroën, jusqu'au début des années 2000, date à laquelle la voiture est remise à la suite d'un léger accrochage.





Notre exemplaire n'aura donc connu qu'un seul propriétaire de sa sortie des usines d'Aulnay-sous-Bois jusqu'à 2025 date à laquelle elle est acquise par un jeune enthousiaste qui reconnaît sa rareté et son histoire singulière. Pris par le temps, notre jeune passionné effectue un redémarrage sommaire de la voiture il y a quelques mois et effectue 200 kilomètres sans encombre. Notre passeur de témoin souhaite que cette CX, spéciale à plus d'un titre, rejoigne à nouveau un garage où elle sera choyée et bénéficiera des soins et des réparations qu'elle mérite.

Avec un peu plus de 100 000 km au compteur, comme l'atteste les stickers de vidange, et malgré quelques traces de corrosion au bas d'une porte et sur les habillages de bas de caisses, notre CX est dans un remarquable état d'origine.





Un émouvant dossier accompagne la voiture: manuel radio Philips, autocollant «F» d'époque, notice d'emploi, carte nominative «service vente aux collaborateurs», barré rouge, bon de commande de la voiture, contrat de location de la voiture auprès de la SOVAC, tout y est et nous emmène 50 ans en arrière, avis aux amateurs d'automobile avec une histoire.





La boîte à malice

33. Panda 4x4 Country Club 1995

97 000 km d'origine
3 000 euros de factures récentes
Vendu avec sa tente de toit Swiss
King (140 x 220cm)

Châssis n°ZFA141A0001175652
Carte Grise Française
CT favorable en date du
08/01/2026

5 000 / 10 000 €



L'exemplaire présenté a été patiemment traqué.
En effet, trouvé, une Panda 4X4 sans rouille n'est pas chose aisée.
Acheté auprès d'un méticuleux collectionneur de voiture peu kilométré en Charente-Maritime, notre exemplaire est rentré dans l'écurie de son propriétaire en 2021. Il s'en sépare à contrecœur, mais sa famille s'agrandissant, la Panda commence à être « juste » en place.

La Panda, c'est le fruit de la rencontre entre deux hommes, Giorgetto Giugiaro et Carlo de Benedetti, éphémère président de Fiat durant quelques mois en 1976. Après avoir été éconduit par Renault, le premier a proposé son projet au second durant l'été, pendant les vacances, et quatre ans plus tard, en 1980, la Panda sortait.

Petite auto minimale et pratique, qui a su tourner toutes ses contraintes de fabrications (vitrages plats, charnières apparentes) en avantage esthétiques, la Panda a vite connu le succès. C'est d'ailleurs le projet dont Giugiaro est le plus fier. La pub disait qu'elle avait une gueule «de command-car»... Fiat allait pousser la blague bien plus loin.

En effet, en juin 1983, elle se décline en 4x4, devenant non seulement la première petite citadine à 4 roues motrices, mais aussi la première auto de série à associer ce type de transmission à un moteur transversal. Le développement de la Panda 4x4 est assurée par Steyr-Puch, spécialiste autrichien également responsable du Mercedes Classe G. La firme autrichienne fabriquera les éléments de transmission avant de les envoyer chez Fiat pour le montage final. La Panda 4x4 enclenche son train arrière à la demande, ce n'est pas une quatre roues motrices permanente (elle se passe de différentiel inter-ponts), ce qui lui permet d'abaisser son prix de revient et sa consommation en mode traction.

En 1989, la Panda 4x4 passe au moteur "FIRE" 1108cm³ déjà vu sur la Panda 1000. Surtout, elle troque son carburateur contre une Injection Bosch Mono-Jetronic sans que la puissance n'évolue vraiment (seule le couple y gagne, et c'est un bon point).

En 1995, deux versions de la Fiat Panda 4x4 sont au catalogue : la Trekking et la Country Club, cette dernière étant mieux équipée que la première.









De nombreux travaux ont été réalisés au cours des dernières années, rien n'étant trop beau pour cette génial Panda. Il y a deux ans, le propriétaire l'équipe d'une tente de toit Swiss King pour partir barouder avec sa petite famille. Ils sillonneront la France, alternant camping sauvage et nuit plus douillette. La Panda se faufilant où les autres ne peuvent aller, elle est un vrai atout pour trouver le bon « spot ».







Cette Panda est une version «Country club», qui se voulait la version chic du catalogue. Avec ses sièges Tartans, son horloge de bord Veglia et son inclinomètre, elle n'avait rien à envier à la concurrence. Notre Panda a également participé à plusieurs rallyes, la vigueur du Fire 1100 étonnant nombre de participants. On dit même qu'elle a vexé quelques conducteurs de Porsche.

On retrouve également la Panda au fameux Camping du Houx, à l'occasion du Mans Classic.

Minuscule et spacieuse, simple, mais dotée de 4 roues motrices, la Panda 4x4 s'est créé son propre marché, s'attirant une clientèle fidèle et nombreuse. Ce coup de génie se raréfie, donc soyez malin, collectionnez-le avant tout le monde.





The Widowmaker

34. 930 Turbo 3.3l 1985

72 450km au compteur
Plus de 35 000 euros de factures récentes.
Toit ouvrant

CT favorable en date du
22/12/2025

Châssis n°WPOZZZ93ZF5000681
Moteur n°68900290
Carte Grise Française

90 000 / 110 000 €



Cette Porsche 930 Turbo proviens de la succession de Vittorio Perrotta. On apprend dans le catalogue de vente de la succession que cette voiture est arrivée en France depuis les Etats-Unis à la fin des années 80. Elle était à l'époque entretenu par les établissements Moutiers à Montpellier.

Monsieur Perrotta en fait l'acquisition en 1996 (elle a alors 33 000 miles au compteur), et arrête de s'en servir 5 ans plus tard après avoir parcourus environs 5 000 miles avec. Elle sera remise pendant 18 ans, jusqu'en 2021, date à laquelle son propriétaire actuel en fait l'acquisition.





Véritable icône, la Porsche 930 Turbo représente toute une époque avec une longévité record de 12 ans au catalogue de la firme de Stuttgart. Apparue en 1975 avec un moteur 3,0L, la 930 Turbo est vite améliorée à la demande du public avec une cylindrée passant à 3,3L pour désormais 300 chevaux. Grâce à cette cylindrée gavée par un turbo KKK plus imposant et un nouvel échangeur air/air, la 930 rentre dans le cercle fermé des supercars avec des performances exceptionnelles. Elle reçut même le titre de « voiture de série dotée des meilleures accélérations au monde » capable d'avaler un 0 à 100 kilomètres par heure en 5,4 secondes et de poursuivre sa lancée jusqu'à poser l'aiguille du compteur sur le 260. Tout ceci lui valut une réputation de voiture sulfureuse, virile, une véritable faiseuse de veuve à l'époque. La conduire nécessite une certaine attention tant l'effet ON/OFF du Turbo reste présent.





La voiture est en très belle état d'origine mais les 18 ans d'arrêt vont nécessiter près de 35 000 euros de travaux (toutes les factures sont disponibles) pour lui rendre sa fougue d'antan, sans compter une peinture complète, dans sa teinte d'origine évidemment !

Pour plus de clarté, le propriétaire actuel fera convertir le compteur de miles en kilomètre par Porsche Classic. Son kilométrage est donc aujourd'hui de 72 500 km, il est en parfait cohérence avec l'intérieur d'origine, qui n'a jamais été restauré.







Son actuel propriétaire est seulement la 3^e main depuis qu'elle est sur le sol français.

Voilà une belle occasion de s'offrir le mythe turbo, avec un faible kilométrage et des travaux très importants déjà réalisés sur la voiture.



*Le plus beau cabriolet
4-places et 6-cylindres
des années 1990*



BMW

35. 328i (E36) Cabriolet 1995

Première main, origine France
Le délicieux 6-cylindres 2.8 l
(M52) associé à la boîte manuelle
Configuration chic et sobre, avec
hard-top pour l'hiver
Seulement 104 720 km, histo-
rique complet

CT favorable en date du
09/12/2025

Châssis n° WBABK71060ER57078
Carte Grise Française

15 000 / 25 000 €



À peine présentée, notre propriétaire commande sa 328i Cabriolet chez Auvergne Auto, concession BMW à Aurillac dans le Cantal. C'est une année modèle 1996 de couleur Cosmos Schwarz métallisé, avec le cuir beige Montana et la capote électrique noire assortie à la teinte de la carrosserie. La peinture métallisée est choisie en option, tout comme le hard-top couleur carrosserie, les lave-phares et les placages en ronce de noyer étendus, très rares sur une E36 phase 1. Accessoire BMW, le filet coupe-vent pour réduire les turbulences aérodynamiques est aussi commandé. Prix neuf : 293 500 francs. Notre exemplaire est immatriculé le 29 septembre 1995 et conserve encore son immatriculation d'origine parisienne montée en concession BMW. Chic !

La 328i se distingue par sa double sortie d'échappement chromée. En série, elle est dotée de la climatisation automatique, du volant sport en cuir et de tous les éléments de sécurité passive, de l'ABS à la colonne de direction réglable, en passant par les doubles airbags, le tendeur de sangle intégré à la boucle de fermeture des ceintures ou le système actif anti-retournement caché dans les appuie-têtes arrière. À noter que la capote est doublée et à commande électromécanique. Spécifiques aux premières 328i, on retrouve les jantes en alliage (7 x 15) avec pneumatiques en 205/60 VR15, préservant un grand confort de conduite.

Depuis les origines de BMW, le cabriolet a toujours été un des modèles favoris de la marque. La Série 3 Cabriolet E36, d'autant plus dans sa version de pointe 328i de 193 ch, s'impose d'ores et déjà comme un grand classique du genre.

BMW et le cabriolet, c'est une longue histoire d'amour. Il est intéressant de constater que les cabriolets de la marque sont toujours plus recherchés par les collectionneurs et que leurs prix sont par conséquent toujours supérieurs. Les roadsters 328 ou la 507 d'après-guerre marquèrent les esprits. Du côté des Série 3, E21 et E30 auront leurs dérivés réalisés par le carrossier Baur à Stuttgart. Cela dit, ce ne sont pas des cabriolets, mais des modèles découvrables avec toit rigide démontable disgracieux.

Premier cabriolet « usine » de la marque à l'hélice, la Série 3 E30 Cabriolet est lancée en 1986 et offre une ligne pure débarrassée de tout superflu, saluée à l'unanimité. A ce moment, le choix d'un cabriolet propulsion à quatre places, doté d'un six-cylindres performant, confortable et chic s'avère unique. En 1993, la production cesse avec pas moins de 143 425 unités écoulées. Sa remplaçante est fort attendue...

Mai 1993, la nouvelle Série 3 Cabriolet base E36 est présentée. Depuis, BMW a donné des idées à la concurrence : Saab, Mercedes et Audi ont lancé leur cabriolet. Mais à Munich, on a travaillé dur. Le styliste Boyke Boyer pose avec la Série 3 E36 les bases de la décennie à venir. Le design évolue en douceur et présente une modernité raffinée avec ses doubles optiques carénées et des naseaux élargis. En dessous de la ligne de ceinture de caisse, le cabriolet ne nie pas sa parenté avec l'élégant coupé dont il dérive. Le cahier des charges se définissait ainsi : de l'habitabilité pour quatre adultes, un grand confort acoustique, ne pas transiger en matière de sécurité et se prêter sans restriction à une utilisation douze mois sur douze. La voiture est belle, l'agrément de conduite de la version de pointe 325i est remarquable, mission réussie : elle écrase la concurrence !

Jusqu'à sa fin de commercialisation, le top de la gamme standard demeure cette 328i. En 1995, ce 2,8 litres est entièrement nouveau. Plus léger et plus performant, il est développé sur la base de la 325i. Le nouveau M52B28 pèse 30 kg de moins grâce à un bloc où l'aluminium a remplacé la fonte. Pour passer de 2 494 cm³ à 2 793 cm³, la course a été augmentée. Résultat : il conserve quasi la même puissance (193 ch) mais a gagné 29 Nm de couple. La priorité fut accordée à la consommation, qui baisse d'un litre aux cent kilomètres. Plus économique, ce moteur se révèle surtout plus agréable à l'usage. Mieux rempli, plus vivant. C'est l'œuvre du système Vanos et de son admission variable, favorisant le couple à mi-régime. Si le 2,5 litres était déjà réussi, on passe ici à la vitesse supérieure. Souple, la 328i ne rechigne pas à reprendre dès 2 500 tr/min et d'une manière onctueuse, toujours mélodieuse, nous sommes bien chez BMW ! Plus hargneuse aussi, la 328i accélère plus fort, poussant de façon continue jusqu'à 6 500 tr/min. Cette nervosité accrue permet à ce joli cabriolet d'atteindre plus de 230 km/h en pointe. Le 0 à 100 km/h ? 7,7 secondes dans cette version à boîte manuelle, respectable une fois remis dans le contexte de l'époque. Pour autant, la 328i Cabriolet reste une GT confortable et silencieuse à hautes vitesses.









Sur demande, le cabriolet de la Série 3 se transformait en coupé grâce au hard-top. Ce deuxième toit est une structure autoportante réalisée entièrement en aluminium et n'affiche que 29 kg. Peint dans la couleur de la carrosserie, le hard-top forme un ensemble élégant, qui confère une note originale au cabriolet non décapoté, le distinguant ainsi de la Série 3 Coupé. Le montage se fait en un tour de main : à l'avant, il se fixe grâce à une molette centrale (à l'instar de la capote pliante) et à l'arrière, deux fixations à baïonnette dotées chacune d'une poignée veillent à fixer le hard-top sur la carrosserie. Notre exemplaire dispose également du treuil, à l'époque vendu par BMW, pour suspendre le hard-top dans son garage.





Comme souvent chez BMW, la Série 3 E36 a connu une traversée du désert et les beaux modèles ont été massacrés par une clientèle peu scrupuleuse de les préserver... puis ont bien souvent disparu. En 2026, tomber sur une 328i boîte manuelle de première main, dans un tel état, avec à peine plus de 100 000 km et une désirable configuration est un phénomène rare ! Notre propriétaire et sa femme sont particulièrement maniaques, et cela se voit. L'auto servait principalement pour les vacances par beau temps. L'état général de la voiture est superbe ; par le passé, les optiques ont été changées pour retrouver leur éclat et la voiture a subi quelques retouches peinture. Fait amusant, un GPS d'origine BMW a été installé en concession à la fin des années 1990, absolument rarissime sur une E36 ! Les cuirs Montana sont souples et épais, les boiseries ne sont pas décolorées, pour preuve, la voiture a toujours dormi dans un box fermé à l'abri de la lumière. Un autoradio Alpine CD avec chargeur CD CHM S600, le top de l'époque, a été monté à l'époque. Il est fourni avec sa notice. Les tapis de sol jaune safran BMW, ainsi qu'un jeu neuf dans le coffre sont fournis. Le moteur est étanche et présente toutes ses étiquettes.

Le dossier est très fourni, comprenant le bon de commande du véhicule neuf, de nombreuses factures d'entretien chez BMW, le carnet en cuir comprenant le livret de service tamponné, les notices d'utilisation, l'extension de garantie, l'assistance Série 3, le tatouage antivol effectué le 03/11/1995 chez Eurodatacar.

Un beau modèle prêt à prendre la route, à devenir le youngtimer parfait à tout faire ou à rejoindre la collection d'un amateur éclairé, sensible à cette élégante auto de première main.



A silver limousine is shown from the side, parked in front of a building with large, arched, dark-colored windows. The car's interior, including the steering wheel and dashboard, is visible through the windows. The text "La Limo vraiment toutes options" is overlaid on the car's side window in a stylized, italicized font.

*La Limo
vraiment
toutes options*

36. 740i E38 1999

Seulement 81 700 km
Ex-BMW AG Munich
Même propriétaire depuis 26 ans
Dossier ultra complet (factures
d'achat, carnet, notices, suivi chez
BMW...)

CT favorable en date du
30/06/2025

Châssis
n° WBAGG81070DF86650
Carte Grise Française

15 000 / 25 000 €



La 740i que nous présentons est équipée du fameux V8 type M62 de 4,4 litres développant 286 ch, associé à la boîte automatique Steptronic avec possibilité de sélection manuelle. Elle a été livrée neuve le 8 janvier 1999 : il s'agit donc d'un exemplaire phase 2, reconnaissable notamment à ses phares avant façon BMW E46 et à son niveau d'équipement encore accru.

La BMW Série 7 de troisième génération, type E38, serait-elle la meilleure de toutes ? À nos yeux, assurément, et cet exemplaire absolument unique sur le marché nous donne l'occasion de vous expliquer pourquoi.

Depuis 1977, la Série 7 incarne la synthèse du savoir-faire de la marque de Munich. En 1994, la troisième génération du modèle, la E38, s'impose comme LA référence dans la catégorie des limousines. Statutaire, élégante et parfaitement équilibrée, elle parvient alors à surpasser sa rivale de toujours, la Mercedes Classe S... La E38 séduit d'abord par un design d'une grande finesse, les lignes sont tendues presque aériennes. On remarque les quatre phares ronds sous glaces et les doubles haricots intégrés au capot, nouvelles signatures de la marque (comme sur la Série 3 E36) pour la décennie 90. À peine plus longue que sa devancière, elle est lancée d'abord exclusivement en V8. Le six-cylindres sous le capot d'une telle berline, quelle vulgarité ! BMW revendique alors près de 50 % des ventes européennes dans le clan très fermée des voitures de luxe à huit cylindres.

«Les grandes BMW sont elles aussi des automobiles agiles, axées sur le conducteur», arguait la marque avec raison. Bien sûr, le confort de l'habitacle fut au centre des réflexions. À allure légale, le V8 évolue à très bas régime, dans un silence remarquable. Lorsque le rythme s'accélère, le confort acoustique confirme le standing exceptionnel de l'auto. L'agilité surprend pour une limousine de ce gabarit : c'est bien une BMW. Le châssis rigoureux accepte tous les styles de conduite, tandis que le velouté du moteur participe pleinement au plaisir. Silence de fonctionnement, suspension remarquablement amortie, habitabilité généreuse : la Série 7 E38 demeure une véritable invitation au voyage.

La légende s'écrit aussi dans la culture populaire : en 1997, la Série 7 tient un rôle marquant dans *Demain ne meurt jamais*, 18^e opus de la saga James Bond. Un an auparavant, le rappeur californien Tupac Shakur était assassiné à Las Vegas (États Unis) à bord de sa 750 iL...









Particularité notable : bien qu'il s'agisse d'une version à châssis court, elle bénéficie d'options généralement réservées aux versions à empattement long. Un tampon figurant sur la première page du carnet d'entretien indique : « BMW AG Werk 1.2 Sonderablauf Dienstfahrzeug ». Le terme *Sonderablauf* signifie une fabrication selon une procédure spéciale, hors chaîne standard. *Dienstfahrzeug* désigne un véhicule d'entreprise, destiné à un usage interne spécifique. Cet exemplaire fut ainsi la voiture de direction d'un cadre dirigeant de BMW AG à Munich jusqu'en juillet 1999.

C'est à cette date que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur, alors que la voiture affiche seulement 8 700 km. Elle est importée en France via un mandataire parisien spécialisé dans ce type de commandes particulières. La facture d'achat mentionne un prix catalogue de 622 980 francs, soit l'équivalent inflation comprise de 146 000 € actuels.





Elle présente une configuration « brochure allemande » atypique. *Titan silber* métallisée associé à un cuir noir Montana et des jantes Style 60 en 16 pouces. Discrète en apparence, elle cache une débauche d'options usine hors du commun :

Intérieur

- Boiseries spécifiques
- Sièges avant Confort chauffants, à mémoires et massants
- Volant chauffant
- Colonne de direction à réglage électrique
- Rétroviseur intérieur jour / nuit automatique
- Grand système de navigation avec télévision
- Contrôle de pression des pneus (TPC)
- Téléphone intégré
- Radio BMW Professional à commandes vocales
- Chargeur 6 CD
- Système Hi-Fi professionnel DSP
- Banquette arrière à réglages électriques et chauffante
- Climatisation à réglage séparé pour les places arrière
- Prise Fax arrière
- Sac à skis
- Airbags rideaux arrière
- Pare-soleils de vitres arrière
- Store de lunette arrière électrique
- Chauffage auxiliaire programmable avec télécommande
- Glacière BMW avec prise intégrée

Le retour du roadster anglais



37. MG F 75th Anniversary 2000

Même propriétaire depuis 2001
Seulement 37 270 km !
Chic série limitée
Roadster à moteur central

CT favorable en date du
18/12/2025

Châssis
n°SARRDWBGMXD510964
Carte Grise Française

5 000 / 10 000 €



Pour soutenir les ventes et mettre en avant son héritage, MG a décliné quelques séries limitées de sa F. En mars 1999 est présentée la Série 75^e anniversaire. Limitée à 2 000 exemplaires, dont 500 réservés au marché britannique, elle célèbre les 75 ans de la marque. L'équipement comme la présentation sont particulièrement soignés et les autos numérotées. Notre exemplaire porte le numéro 1393. Mise en circulation le 10 janvier 2000, ce fut la voiture de la femme du concessionnaire de Brive-la-Gaillarde, qui la conserva un peu moins de deux ans et 6 000 km. Notre propriétaire actuelle l'acheta en concession avec sa femme et l'immatricula le 27 décembre 2001. Maniaque et attentionnée, elle en prendra grand soin.

Au milieu des années 1990, les charmants roadsters à deux places revenaient en force. MG en profite alors pour renaître avec sa MGF, une proposition qui ne manque ni de personnalité, ni de bon sens, ni de qualités routières !

Lancée en 1996, la MG F est une création entièrement britannique. Alors divorcé de Honda pour un remariage surprise avec BMW, avec ce petit cabriolet inédit, MG revenait la tête haute. Sans tomber dans le piège du style néo-rétro, ce petit roadster deux places reprenait la place qu'occupait la MGB de 1962 à 1980 et dont le souvenir était encore bien vivace dans les mémoires. Un héritage qui donna à la MGF un avantage sur la concurrence.

Pour élaborer le projet de la F, les hommes de Rover avaient alors effectué une enquête minutieuse sur ce que les gens attendaient d'une MG. Ils ont donc soigneusement étudié son contenu technologique. Ainsi, avec la MG F, vous avez droit à une propulsion bien sûr, mais dotée d'un moteur central arrière, comme une vraie voiture de sport. Mais la MG F a du savoir-vivre : elle embarque un coffre d'une capacité décente (210 dm³), ce qui permet de charger deux sacs de golf. Cette implantation noble permet de marquer des points dans le cœur des sportifs. Rassurez-vous, l'accès à la mécanique transversale a été prévu pour les opérations de routine et l'entretien !

Le 4 cylindres 1,8 litre est issu de la Série K de chez Rover. Tout en alliage léger et à 16 soupapes, il cube 1 796 cm³ et montre un couple agréable. Doté d'une sympathique sonorité sportive bien travaillée et d'une certaine vivacité, il équipa aussi d'autres sportives anglaises, dont les redoutables Lotus Elise dans leurs versions S1 et S2. Au volant de la MG F, on retrouve en fait une des qualités importantes de la MG B : un grand confort dans l'utilisation de ce moteur.

Côté style, la silhouette lisse comme un galet est réussie, avec des proportions élégantes habilement réparties et un gabarit menu. Sa ligne est sagement harmonieuse et possède toujours ce je-ne-sais-quoi de charme britannique. L'attachement à la MG F prend surtout de l'ampleur en la conduisant. La plus heureuse surprise vient de la grande rigidité, d'autant plus pour un tel cabriolet. On notera une excellente direction assistée, de bons freins et un poids raisonnable : 1 060 kg. Le résultat est une voiture ludique, saine, avec un grand agrément de conduite et des consommations basses à la clé. Vive et légère, la MGF revendique une grande neutralité de comportement tandis que l'utilisateur sportif peut jouer de l'accélérateur pour la rendre plus joueuse.









On apprécie sa peinture gris métallisé élégante avec le rare hard-top noir contrasté. Ce hard-top, très rare, permet de transformer la MG F en coupé pendant les mois d'hiver. Les jantes en alliage de 16 pouces reprennent le dessin iconique Minilite, tandis que les pneus sont chaussés larges : 215/55. Les grilles de prises d'air latérales, avant et arrière, sont chromées. Tout est présent et en parfait état d'origine. À l'intérieur, le cuir rouge grenadine d'une superbe qualité crée une ambiance très anglaise. On apprécie aussi les anneaux de portes, les soufflets de levier de vitesses et le volant gainé de cuir rouge grenadine, en parfait état. Notons également les inserts bois sur la console et la plaque numérotée entre les sièges. Notre exemplaire présente sa capote d'origine en bon état et vient avec ses accessoires d'origine : porte-bagages arrière, saute-vent et couvre capote.







Le dossier de la voiture montre une pochette de bord MG comprenant le livret de service tamponné chez Rover, le manuel du conducteur et les notices Rover Assistance. À noter que les propriétaires actuels ont fait installer en concession un radar de recul Mobitronic fonctionnel, une alarme Waeco ainsi qu'un poste Alpine avec écran rétractable, le top de 2002 ! On retrouve aussi l'ensemble des factures d'entretien. À 36 875 km, la distribution et la pompe à eau ont été changées, ainsi que l'émetteur et le récepteur d'embrayage, la batterie et le liquide de frein. En décembre 2025, la vidange et les filtres ont été faits, ainsi que la remise en assiette du système de suspension Hydragas. La voiture a toujours dormi en box fermé, les dessous sont exempts de toute corrosion et l'état de présentation intérieur comme extérieur est tout bonnement parfait, témoignant de l'amour que lui portait sa propriétaire. La MG F incarne toujours les valeurs historiques de MG : une petite voiture de sport à prix abordable, délicieuse à conduire. A conduire immédiatement en solo ou en amoureux !





*Sous les pavés...
la plage*

38. Méhari

1973

12 500 euros de facture de restauration
89 600 km
CT en cours

Châssis n°04CA9929
Carte Grise Française

10 000 / 15 000 €



La Méhari que nous vous proposons a été immatriculée pour la première fois le 3 octobre 1973.

Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2014, la voiture est alors en strict état d'origine et compte 88859 km au compteur. Il s'inscrit immédiatement au Méhari Club de Cassis et va alors entreprendre une restauration complète du véhicule : châssis, trains roulants, carrosserie et moteur pour un montant qui s'élève aujourd'hui à plus de 12 500 euros (facture présentes dans le dossier). Pendant les douze dernières années, son propriétaire en prendra grand soin, puisqu'elle a seulement parcouru 1000 km entre ses mains, avec comme mission principal de déplacer des bottes de pailles !

Véhicule anticonformiste, la Citroën Méhari n'est jamais passée de mode au fil des ans. L'idée d'un véhicule à carrosserie plastique vint du comte Roland de la Poype, dont l'usine assurera par la suite l'assemblage des caisses.

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal ! La France vivant quelques « événements ». Elle est dévoilée au grand public lors du Salon de Paris la même année. Disponible en 2 places, on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places.

La majorité des éléments mécaniques, dont le moteur 602cm³, proviennent de la Dyane 6. Le bicylindre à refroidissement à air de 28 chevaux permet de tracter les 525 kilos du véhicule ainsi que 400 kilogrammes de charge utile, preuve s'il en est que la Méhari peut tout autant être une voiture plaisir qu'un utilitaire efficace.

Modulable, elle peut être intégralement découverte, pare-brise inclus, l'ensemble des éléments situés au-dessus de la ceinture de caisse étant amovible. Preuve de sa polyvalence, la Méhari sera commandée en nombre par l'armée française ainsi que la gendarmerie. Elle deviendra également un accessoire indispensable dans les régions côtières, garnissant nombre de résidences secondaires.









Pour la séance photo, la voiture a démarré au quart de tour et s'est déplacée sans difficulté.

La voiture est bien complète de toutes ses capotes et bénéficie d'un très pratique coupe circuit au tableau de bord. Une canne antivol ainsi que le guide de la méhari et la revue technique seront fournis au nouvel acquéreur. Il ne vous reste plus qu'à trouver une maison au bord de mer, pour pouvoir pleinement profiter de cette voiture de vacances aussi sympa que rafraîchissante.



Pour accéder directement à notre catalogue en ligne depuis votre smartphone, vous pouvez scanner ce QR code :



Pour retrouver l'intégralité de notre catalogue
et l'accès aux ordres d'achat, rendez-vous sur
www.gros-delettrez.com
ainsi que sur
Drouot Live et Interenchères

CRÉDITS

Photographies

Alexis Ruben
Martin Cassard
Alexandre Dubrulle

Graphisme / mise en page

Lilith E. Laborey

Imprimerie

Art d'Imprimer/STIPA



Retrouvez-nous sur
Instagram : @grosetdelettrez

REMERCIEMENTS

Antoine Minard
Emery Assier de Pompignan

Envoyez vos ordre d'achat à :

Gros & Delettrez

Maison de ventes aux enchères

22, rue Drouot – 75009 Paris
+ 33 (0) 1 47 70 83 04
contact@gros-delettrez.com
www.gros-delettrez.com

Gros & Delettrez

Maison de ventes aux enchères

YOUNGTIMERS

Ordre d'achat Absentee bid form

☐ Ordre d'achat Absentee bid

☐ Enchère par téléphone Telephone bid

La vente aux enchères se déroulera conformément aux conditions générales de Gros & Delettrez imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes conditions. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Références carte bancaire

Mastercard ☐ Visa ☐

Nom *Name*

N° de carte *Card number*

Date d'expiration *Expiry date*

Cryptogramme *Security code*

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de Gros & Delettrez, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.

DATE

SIGNATURE

NUMÉRO ACHETEUR
(ne pas remplir)

Nom *Name*

Prénom *First name*

Raison sociale *Company name*

Adresse *Address*

Code postal *Zip code*

Ville *City*

Pays *Country*

Téléphone 1 *Phone 1*

Téléphone 2 *Phone 2*

Courriel *Email*

Inscription lettre d'information (mail) *Newsletter subscription (email)*

☐

Cette spécialité uniquement *This topic only*

☐

Toutes les spécialités *All topics*

N° Lot <i>Lot n°</i>	Description du lot <i>Lot description</i>	Enchère max. <i>(hors frais) x.brges)</i>

Merci de compléter et d'envoyer ce formulaire (par mail ou courrier postal) accompagné d'un RIB ainsi que la copie d'une pièce d'identité (recto et verso).

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

CONDITIONS PARTICULIERES ET COMMISSIONS ACHETEURS

• Automobile : lot 21 à 38

L'acheteur paiera à l'ordre de Gros & Delettrez, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67% HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 900 000 euros et de 11% HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 900 001 euros.

Notes à l'intention des acheteurs :

Les véhicules seront déplacés immédiatement après la vente à 1h au Sud-Est de Paris ou en région parisienne. Un forfait de 300 euros HT par véhicule sera facturé.

- Les véhicules pourront être retirés, après paiement intégral du montant dû.

- A partir du 22 janvier des frais de gardiennage seront facturés à hauteur de 20 € HT par jour.

- Tous les lots sont vendus « en l'état ». L'exposition sur trois jours des véhicules permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'encherir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

• Automobilia : lot 1 à 20

L'acheteur paiera à l'ordre de Gros & Delettrez, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 24,17 % HT (soit 29 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 euros et de 15 % HT (soit 18 % TTC) à partir de 100 000 euros.

Notes à l'intention des acheteurs :

- Les objets seront stockés immédiatement après la vente au 2 rue de Bérite, 75006 Paris.

- Tous les lots sont vendus « en l'état ». L'exposition sur trois jours des objets d'automobilia permet à chaque acquéreur d'observer chaque lot afin d'encherir en connaissance de cause. N'hésitez pas à vous rapprocher de nos spécialistes pour toute demande d'informations.

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important de lire les conditions qui suivent. Des informations utiles sont données sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

T.V.A.

La TVA ne sera remboursée que sur les frais de vente, aux personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel GROS & DELETTREZ devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire. L'exportation doit intervenir dans les délais légaux.

AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

Les estimations sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications. Les estimations figurant dans le catalogue de vente ne comprennent pas la commission acheteur.

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus dans l'état dans lequel ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Les dimensions, les couleurs et les poids des objets sont donnés à titre indicatifs et ne sont pas contractuels. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents. Il est de la responsabilité de chaque futur enchérisseur d'examiner attentivement chaque lot avant la vente et de se fier à son propre jugement afin de prendre connaissance de ses caractéristiques et de ses éventuelles réparations ou restaurations. Il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

Exposition avant la vente

L'exposition précédant la vente est ouverte à tous. GROS & DELETTREZ s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre dans un souci de sécurité. Toute manipulation d'objet non supervisée par la société GROS & DELETTREZ se fait à votre propre risque.

LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne, par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers. Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises pourra être visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se présenter auprès de la société GROS & DELETTREZ avant que la vente aux enchères ne commence. Chaque enchérisseur devra s'enregistrer auprès de la société GROS & DELETTREZ avant la vacation en fournissant ses coordonnées et des garanties bancaires. Il se verra ensuite attribué un numéro d'enchérisseur nécessaire pour la vente.

S'il existe le moindre doute concernant le prix ou l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez pendant la vente, vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

ORDRES D'ACHAT

Si vous ne pouvez pas assister à la vente nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant le prix de réserve et les autres enchères. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence. Indiquez toujours une limite à ne pas dépasser, les offres illimitées ou d'« achat à tout prix » ne seront pas acceptées. Les ordres d'achat doivent être donnés en euros.

Vous trouverez à la fin de ce catalogue un formulaire d'ordre d'achat.

Les ordres écrits peuvent être :

• Envoyés par e-mail : contact@gros-delettrez.com

• Remis au personnel sur place.

Vous pouvez également laisser des ordres d'achat par téléphone mais ceux-ci doivent être confirmés par écrit avant la vente. Afin d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat au moins 24h avant la vente.

Encherir à distance

Si vous ne pouvez être présent le jour de la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement :

• par téléphone. Etant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions au moins 24h avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de couverture que nous pourrions exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre.

• sur nos plateformes en ligne (« Live » et « Online ») partenaïres :

-> Drouot Digital : 1,5 % HT de frais supplémentaires

-> Invaluable : 3 % HT de frais supplémentaires

LA VENTE

Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots sera interdit pendant la vente.

Déroulement de la vente

L'ordre du catalogue sera suivi pendant la vente. Les enchères commencent et se poursuivent au niveau que la personne habilitée à diriger la vente juge approprié. Celle-ci se réservant le droit d'enchérir de manière successive ou en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur à concurrence du prix de réserve.

APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez contacter : GROS & DELETTREZ : +33 1 47 70 83 04 www.gros-delettrez.com

Païement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente. Le paiement peut être effectué :

• En espèces en euro dans les limites suivantes : 750 euros pour les commerçants. 1 000 pour les particuliers français. 10 000 euros pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France sur présentation d'une pièce d'identité et justificatif de domicile.

• Par carte de crédit visa ou mastercard.

• Par virement en euro sur le compte :

GROS ET DELETTREZ : 22 rue Drouot - 75009 Paris

Domiciliation : BNP PARIBAS A CENTRALE

Code banque : 3 0004

Code agence : 00828

N°compte : 00011087641

Clé RIB : 76

IBAN : FR76 3 000 4008 2800 0110 8764 176

BIC : BNPAFRPPAC

Siret : 440 528 230 00012

APE 741A0

N° TVA Intracommunautaire : FR 54 440 528 230

Enlèvement des achats

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement. Tous les lots pourront être enlevés pendant ou après la vacation sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de la société GROS & DELETTREZ. Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente. Excepté pour les ventes de bijoux et de mode, l'étude se réserve la possibilité que les lots descendent au Magasinage de Drouot (service payant).

Exportation des biens culturels

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra être également requise. L'état français a faculté d'accorder ou de refuser un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être trésor national. GROS & DELETTREZ n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificats pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous les catégories d'œuvres ou objets d'art et les seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un certificat pour un bien culturel peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français :

• Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie ayant plus de 50 ans d'âge : 100 000 euros.

• Livres de plus de 100 ans d'âge : 50 000 euros.

• Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge : 20 000 euros.

• Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions : 3 000 euros (vers l'Union Européenne).

• Archives de plus de 50 ans d'âge : 300 euros (vers l'Union Européenne).

Droit de préemption

L'état peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'état dispose d'un délai de quinze jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'état se subroge à l'adjudicataire.

Gros & Delettrez

Maison de ventes aux enchères

100 % AUTOMOBILIA



Vendredi 30 janvier 2026
Gros & Delettrez | Rive Gauche

