

*Alsace*

COLMAR - WUST

MULHOUSE - ROWUTEX

STE CARPRECIUM  
19 RUE DE LA GRANGE BATELIERE

75009 PARIS

HORBOURG WIHR, le 31/10/20

REF. EXPERT : 565085

# Rapport d'Expertise

## Véhicule de collection



**AGENCE DE COLMAR**

11 rue de Sélestat  
68180 HORBOURG-WHIR

**03 89 41 08 94**

wust@expertisesetservices.fr

CABINET WUST - SARL au capital social de 10 000,00 Euros  
SIRET : 917 120 677 00021 - Code NAF : 6621Z



Membre du GIE réseau d'experts en automobile.



## Mission

---

Mandant : CARPRECIUM  
19 RUE DE LA GRANGE BATELIERE  
75009 PARIS

Date de l'expertise : 30/10/20

Lieu de l'expertise : DILLMANN CONCEPT  
9 rue des entrepreneurs  
68300 SAINT LOUIS

Personnes présentes : MONHARDT DAVID, Expert 004019-VE

Objet de notre mission : VALEUR AGREEE

Documents présentés : Carte grise  
Photographies réparation moteur

## Caractéristiques du véhicule - Identification

---

Immatriculation	: FB-975-GC	Modèle	: 203 SPECIAL
Marque	: PEUGEOT	N° de série	: 355568
Mise en circulation	: 01/01/55	Puissance	: 8 CV
Genre	: VP	Energie	: ES
Type	: DIVERS	Nb de places	: 2
Carrosserie	: CABR	Couleur	: BLEU
Kilométrage compteur	: 4650	Etat général	: Bon
Usure des pneumatiques	: <u>AV</u> : neuf <u>AR</u> : neuf		

Le véhicule a bénéficié d'une réception à titre isolé, sous le numéro 355568, tel identifié sur la plaquette. Il s'agirait donc du 35<sup>ème</sup> véhicule réceptionné dans le département du Haut-Rhin en 1955. Le véhicule ne possède pas de frappe à froid.



## Historique

---

La 203, présentée en fin d'année 1947, est la première PEUGEOT conçue après-guerre. Restant toujours fidèle à la propulsion contrairement à sa rivale de chez CITROËN, elle se distingue toutefois par sa moderne ligne ponton, inspirée des voitures américaines, et sa conception moderne (coque autoporteuse, direction à crémaillère, culasse à chambres hémisphériques...).

Au début des années 50, Roger DILLMANN, qui tenait un garage à Mulhouse, décida de transformer une 203, probablement accidentée, afin de l'engager en compétition.

Fortement modifiée et affûtée, le véhicule bénéficia d'une homologation à titre isolé en 1955, et Roger DILLMANN l'engagea lors de la première édition de la course de côte de Turckheim – Trois Epis en 1957.



Après quelques succès d'estime, elle manqua cependant rapidement de compétitivité devant l'apparition de véhicules plus modernes, puis abandonnée à son sort. Ce n'est que plusieurs décennies plus tard que Gérard DILLMANN, fils de Roger, entrepris une restauration complète du véhicule grâce à Roger OTT, le mécanicien ayant œuvré à côté de Roger DILLMANN lors de sa construction.

## Carrosserie

---

Le véhicule est construit sur les soubassements d'une Peugeot 203, dont il reprend l'empattement. La ligne générale est fortement surbaissée, les ailes bien que d'un galbe proche sont plus élancées que sur une berline ou cabriolet. La proéminence située entre la calandre et le capot, accueillant le sigle du modèle, est ici fortement réduite, abaissant là-encore la ligne générale. Les portières à ouverture « suicide » présentent tel sur une berline mais contrairement au cabriolet « usine » des charnières apparentes. L'ouverture de celles-ci se fait uniquement de l'intérieur. La poupe du véhicule présente une longueur très importante, l'espace en arrière des deux sièges n'est accessible que par l'intérieur.

La ligne générale du véhicule, malgré son empattement important, présente cependant une cohérence visuelle digne des grands carrossiers contemporains.



Les ajustements entre les éléments ont fait l'objet d'un soin particulier. Quelques ondulations, visibles sur le bloc arrière, témoignent des techniques utilisées à l'époque pour la fabrication d'un panneau de cette dimension (brasage, rétreinte...).

La peinture de teinte bleu « de France » présente une bonne application générale, seules quelques rares poussières sont décelables.



Le pare-brise d'origine, qui a connu plusieurs versions, laisse place à une paire de saute-vent Brooklands, associés à un déflecteur central. Les rétroviseurs obus Tex et le bouchon de carburant type « aviation » sont également spécifiques. La calandre semble issue d'une Ford Vedette Vendôme, et porte les initiales de son concepteur.

Les éléments d'éclairage – optiques Ducellier, feux Labinal – ainsi que le pare-chocs arrière en inox restent d'origine, l'élément avant a été supprimé.



Seuls de très rares points sont à signaler :

- Eclat de peinture entourage d'aile avant gauche
- Rayures entourage de roue arrière gauche et panneau arrière à côté du sigle



Les soubassements sont recouverts d'un produit anti-gravillons et traités à la cire. L'ensemble est dans un état immaculé, sortant de restauration.





## Liaisons au sol

---

Le véhicule est posé sur des jantes à rayon Robergel, portant sur le papillon l'insigne de Roger Dillmann. Elles sont chaussées en Pirelli Cinturato HS en 165HR400 neufs (date fabrication 2017)



Les éléments de trains roulants ont été totalement rénovés. Les lames de ressort ont bénéficié d'un original système d'antiroulis, imaginé par Gerard DILLMANN. La crémaillère de direction porte le numéro F29471. Les freins à tambours ont été regarnis avec des mâchoires vertes Abex

Le pont arrière à vis et galet provient d'une 403, quelques suintements traduisent l'utilisation d'huile de ricin. Des sangles de pont limitent ici aussi le débattement.



## Habitacle

---

La sellerie se compose de deux baquets montés sur glissière recouverts de cuir caramel, ainsi que les panneaux de portes, sangles d'ouverture, soufflet de levier de vitesse et cadre de baie arrière. Les peaux apparaissent épaisses et lisses au toucher. Les tapis de sol en velours bleu reprennent la nuance de la carrosserie. L'ensemble se coordonne parfaitement et a été réalisé par la Sellerie Erkel.

Un intéressant kit Nardi agrément le véhicule, le passage de vitesse se faisant ainsi au plancher. Le volant bois ainsi que le pommeau en aluminium présentent des stigmates témoignant du passé du véhicule.





La planche de bord en tôle d'aluminium comporte l'ensemble de l'instrumentation, qui se compose ainsi (de gauche à droite) :

- Horloge comportant les initiales RD, non fonctionnelle
- Compte-tours Veglia, fonctionnel
- Tachymètre siglé « RD », fonctionnel mais au rapport de démultiplication totalement inadapté
- Ampèremètre et pression d'huile, fonctionnels
- jauge à carburant de fabrication récente OS mais non fonctionnelle ; température d'eau, indications en degrés fahrenheit et aiguille absente.



Le compartiment de rangement, dont-là n'était pas originellement la fonction, est vaste mais accessible uniquement depuis l'arrière des sièges.



## Mécanique

---

Le moteur en place d'une provient d'une Peugeot 403 8 CV et porte le numéro 2834014. Il s'agit d'un 4 cylindres en ligne d'une cylindrée de 1 468 cm<sup>3</sup>. De nombreuses modifications ont été apportées par rapport à la série – pistons, arbre à cames, conduits revus...



L'admission se fait sur le côté gauche du moteur au moyen de 2 carburateurs Solex 32 PBIC, l'échappement reste à droite avec un collecteur sur mesure recouvert de ruban isolant thermique, la sortie d'échappement se fait latéralement.

Le véhicule n'est plus équipé de son compresseur Constantin. Un second moteur équipé d'un compresseur Eaton est actuellement testé sur banc.



Des améliorations « modernes » ont été ajoutées : allumage électronique 123, pompe à essence électrique Facet, Motoventilateur électrique, alternateur.

Toujours dans un objectif de fiabilité, l'ensemble du circuit électrique a été refabriqué avec des composants modernes. Un grand soin est également porté à la visserie entièrement nickelée.

## Avis de l'Expert

---

Au contraire de certaines fabrications artisanales contemporaines, ce véhicule par sa finition et son allure s'inscrit dans la lignée des créations d'autres grands carrossiers, notamment Pourtout.

L'importance du travail de restauration mené se traduit par une qualité certaine. Faute d'archives suffisantes le véhicule ne peut respecter scrupuleusement sa configuration d'origine, le traitement de l'habitacle, la qualité de la peinture et des protections des soubassements étant indiscutablement bien supérieurs aux moyens employés en 1955 pour une barquette de course. Cependant, personne d'autre que le fils de son concepteur n'aurait eu autant de légitimité à entreprendre pareille reconstruction.



MONHARDT DAVID  
Expert 004019-VE