

AGUTTES



CENTENAIRE
CITR  **ËN**
LA VENTE OFFICIELLE

Dimanche 21 juillet 2019, La Ferté-Vidame







SOCIÉTÉ DE VENTES AGUTTES SAS

Président

Claude Aguttes
claude@aguttes.com



DIRECTEUR DE DÉPARTEMENT

Gautier Rossignol
+33 1 47 45 93 01
+33 6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



avec la collaboration de

Clément Papin
+33 1 47 45 93 01
+33 7 60 78 10 18
papin@aguttes.com



Paul-Emile Coignet
+33 4 37 24 24 23
+33 6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Clothilde Duval
+33 1 47 45 08 22
duval@aguttes.com
voitures@aguttes.com



ARCHIVES

Olivier de Serres

CONSULTANT EXTÉRIEUR

Raphaël de Serres
+33 6 07 18 64 83
deserres.consultant@aguttes.com

CENTENAIRE
CITR  **ËN**
LA VENTE OFFICIELLE

Dimanche 21 juillet 2019 à 11h
Parc du Château de La Ferté-Vidame
28340 La Ferté-Vidame, France

Expositions publiques

Vendredi 19 juillet de 9h à 19h

Samedi 20 juillet de 9h à 19h

Commissaire-priseur

Claude Aguttes

AGUTTES NEUILLY

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
+33 1 47 45 55 55

AGUTTES LYON-BROTTEAUX

13 bis, place Jules-Ferry
69006 Lyon
+33 4 37 24 24 24

AGUTTES BRUXELLES

9, rue des Minimes
1000 Brussels
+32 2 311 65 26



Commissaire-Priseur

AGUTTES SAS (SVV 2002-209)
aguttes.com

Catalogue et résultats visibles sur aguttes.com

Enchérissez en live sur drouotonline.com

DROUOT
DIGITAL
Live

Important : Les conditions de vente sont visibles en fin de catalogue
Nous attirons votre attention sur les lots suivis de +, °, *, #, ~ pour lesquels
s'appliquent des conditions particulières décrites en fin de catalogue.

AGUTTES





Et si Citroën m'était conté... On me parlerait d'aventures au bout du monde, d'un homme ayant rêvé en grand pour voir son génie prendre forme. On me ferait découvrir un style unique et des innovations techniques d'avant-garde qui révolutionnèrent l'industrialisation automobile des années 30. Je ferais la connaissance d'entrepreneurs, d'ingénieurs et de designers aussi brillants que Becchia, Lefebvre, Bertoni, Boulanger, Louÿs, Magès, Haardt ou encore Wolgensinger... On me ferait rêver avec les premières grandes campagnes de communication, sur les terres et dans les airs, avec des couleurs chatoyantes et des succursales à la démesure du grand Patron ! On m'offrirait des jouets au pied de mon sapin et on me glisserait au coin de l'oreille : « vous n'imaginez pas tout ce que Citroën peut faire pour vous... »

Cent ans et mille aventures, cent ans et des millions de collectionneurs à travers le monde qui permettent à la Traction et à la DS de rester vivantes, telles des œuvres d'art à jamais adulées et célébrées.

Aux néophytes, je dirai qu'il faut apprendre à aimer cette différence, comprendre sa diversité et ses spécificités. Alors on réalise que ces 7 lettres ont quelque chose de magique qu'aucune autre marque n'incarne de la sorte. Symbole d'une France inventive, différente et charismatique, Citroën fait partie intégrante de notre patrimoine !

Grâce aux voitures présentées dans ses pages, nous avons parcouru des milliers de kilomètres et rencontré des collectionneurs exceptionnels. Nous les remercions chaleureusement de leur confiance et vous invitons à découvrir leurs trésors...

And if Citroën was told to me... I would be told about adventures at the end of the world, about a man who had dreamed big to see his genius take shape. I would be introduced to a unique style and cutting-edge technical innovations that revolutionized automotive industrialization in the 1930s. I would meet such brilliant entrepreneurs, engineers and designers as Becchia, Lefebvre, Bertoni, Boulanger, Louÿs, Magès, Haardt or Wolgensinger... I would be dreaming of the first major communication campaigns, on the ground and in the air, with shimmering colours and branches with the excessiveness of the great Patron ! I would be offered toys at the foot of my Christmas tree and slipped into the corner of my ear: «you have no idea how much Citroën can do for you...»

A hundred years and a thousand adventures, a hundred years and millions of collectors around the world who allow the Traction and DS to remain alive, like works of art forever adored and celebrated.

To beginners, I would say that we must learn to love this difference, to understand its diversity and specificities. Then we realize that these 7 letters have something magical that no other brand embodies like this. A symbol of an inventive, different and charismatic France, Citroën is an integral part of our heritage!

Thanks to the cars presented in its pages, we have travelled thousands of kilometers and met exceptional collectors. We warmly thank them for their trust and invite you to discover their treasures...

L'HOMME, LE STYLE, LE DESIGN

Par Olivier de Serres, p. 6 à 15



L'homme

Après de lointains ancêtres polonais, la famille Citroën trouve ses racines aux Pays-Bas et sa place dans la ville d'Amsterdam avec le négoce des pierres précieuses. Lévie, le père d'André, choisit de s'installer à Paris, il a épousé une jeune polonaise Masza avec laquelle ils auront cinq enfants, André-Gustave est le dernier, né le 5 février 1878. D'un tempérament dépressif, et objet d'une lourde escroquerie, Lévie met fin à ses jours, le petit André n'a alors que six ans. Sa scolarité

brillante le mène à Polytechnique d'où il sort à 22 ans, riche d'idées qu'il brûle de développer.

Sa première grande idée, exploiter le brevet d'engrenages aux dents taillées en chevrons qu'il a découvert et acquis en Pologne. Son ami Jacques Hinstin deviendra son associé dans cette aventure, il le suivra encore sans faillir au lancement des autochenilles. Les premiers pas d'André Citroën dans le milieu de l'automobile vont se faire par le redressement de la marque Mors, dont les voitures de luxe se vendent

peu ; rapidement le jeune André redéfinit la gamme et les modèles et redonne prospérité à ce constructeur.

Mais l'idée novatrice d'André Citroën est de proposer à un prix modique, une petite voiture, solide, de qualité et tout équipée –démarrateur électrique, phares, roue de secours- et qui soit belle. Ce sera la 10HP Type A présentée au printemps 1919. Ses méthodes de fabrication, André Citroën les puise aux Etats-Unis, l'exemple d'Henri Ford le fascine au point d'adapter la 'Taylorisation' à ses propres usines en France. Citroën a vu juste, la Type A se vend bien et un catalogue de différentes versions se met en place, avant de connaître une évolution rapide avec les B2, B12, B14, les C4, les Rosalie et la fameuse Traction Avant. A l'aube des années 1930 Citroën sera devenu le premier constructeur français et momentanément le premier constructeur européen d'automobiles ; avec enthousiasme il développe un réseau de concessionnaires, crée une compagnie de taxis et de transports en commun assurant la desserte de la France profonde. Il est à l'initiative de ces grands raids à travers l'Afrique et le continent asiatique, la Croisière Noire et la Croisière Jaune et surtout il fait preuve d'un sens de la communication tout à fait exceptionnel, dont l'illumination de la Tour Eiffel n'est pas le moindre. On pourra dire qu'il a inventé la publicité moderne ! Ses caravanes

de voitures sillonnent le pays, il reçoit Charles Lindbergh, il loue des pages entières dans les périodiques ; malheureusement ses intuitions géniales s'envolaient très loin des réalités comptables, et celles-ci l'ont durement rattrapé. Son entreprise mise en liquidation judiciaire sera récupérée par son principal créancier, la manufacture de pneus Michelin. Citroën brisé par la procédure finira malade en juillet 1935, seulement âgé de 57 ans, mais riche de mille vies.

Le style et le design

Le style aura toujours joué un rôle prépondérant chez Citroën, faire des voitures agréables à regarder sera toujours cela de gagné sur la laideur, disait en substance le Patron. Autour de 1930 André Citroën s'était adjoint les services de talentueux dessinateurs dont Pierre Daninos le futur créateur de la marque Facel-Véga. Pendant la genèse de la Traction, le styliste du modèle, Raoul Cuinet fait intervenir le jeune sculpteur italien Flaminio Bertoni sur le projet dont il affine et finit les formes avec un rare talent. Bertoni deviendra par la suite directeur du style chez Citroën, le constructeur ayant eu l'idée subtile de le laisser continuer son activité de sculpteur parallèlement à sa carrière de 'designer', l'une nourrissant l'autre et réciproquement. En effet l'italien, au lieu de partir d'une feuille blanche, démarrait sur un bloc de glaise et moulait son modèle directement dans ses volumes, une méthode qui perdurera puisque la SM trente-cinq ans plus tard sortira des mains de l'équipe de Robert Opron de la même façon. Au-delà de ses nombreuses innovations technologiques, la Traction Avant annonce tout de suite une nouvelle ère par son style, la voiture est basse, ses ailes assurent une envolée gracieuse, elle joue de la symétrie sur son profil et son postérieur dans un ensemble remarquablement équilibré. Un dessin qui lui vaut un véritable culte au moins autant que ses qualités mécaniques.

Mais la grande œuvre de la maison au Double Chevron restera pour tous les temps, la DS ! Pure œuvre d'art

entièrement sculptée par Bertoni, ses solutions montrent une telle originalité que la voiture ne sera jamais copiée d'aucune façon. Depuis le maître mot de fluidité, ses formes très lisses se complètent de galbes et de chutes inimitables. A l'opposé de cette Déesse, Bertoni travaille sur le style de la 2cv et lui donne un équilibre inattendu et salutaire avant de se lancer sur les lignes tourmentées de l'Ami 6, flancs creusés, capot en creux et surtout lunette arrière inversée en Z. La voiture préférée de Bertoni dans toute sa production. C'est Robert Opron qui va assurer l'héritage artistique de Bertoni chez

Citroën, on lui doit quand même la SM et la CX. Taillé par le vent, le coupé Citroën à moteur Maserati est à la fois pur et complexe, son profil est sublime dans son élan, la face avant tellement originale avec sa vitrine de phares, tout cela terminé par une poupe chargée d'éléments en étages. Quant à la CX, si elle garde le profil général de la SM, elle a pour mission le consensus, originale ou un peu, c'est une Citroën, mais dans une norme suffisante pour en faire une berline européenne indiscutable. A compter des années 1980 les méthodes ont suffisamment changé pour que le Bureau du Style perde son





aspect artisanal, mais sans rien de linéaire l'histoire du style chez Citroën connaît des périodes plus ou moins inspirées. Autant la signature d'une Xantia est concluante, celle d'une ZX ou d'une Xsara laisseront moins de traces dans l'éternité, jusqu'à la nomination de Jean-Pierre Ploué porteur du projet Lignage pour la splendide et déjà rare C6... signe d'une créativité retrouvée !

The man

After distant Polish ancestors, the Citroën family finds its roots in the Netherlands and its place in the city of Amsterdam with the trade in precious stones. Lévié, André's father, chose to settle

in Paris, he married a young Polish woman Masza with whom they would have five children, André-Gustave was the last, born on February 5, 1878. With a depressive temperament, and the object of a heavy scam, Lévié put an end to his days, little André was only six years old at the time. His brilliant schooling led him to Polytechnique, where he graduated at the age of 22, rich in ideas that he was eager to develop.

His first big idea was to exploit the patent for herringbone gears that he discovered and acquired in Poland. His friend Jacques Hinstin will become his partner in this adventure, he will still follow him without fail when the caterpillars are launched. André Citroën's first steps into the automotive industry were the recovery of the Mors brand, whose luxury cars sold very little; quickly the young André redefined the range and models and gave back prosperity to this manufacturer.

But André Citroën's innovative idea is to offer a small, solid, quality and fully equipped car at a reasonable price - electric starter, headlights, spare wheel - that is beautiful. It will be the 10HP Type A presented in the spring of 1919. André Citroën draws his manufacturing methods from the United States, Henri Ford's example fascinates him to the point of adapting Taylorisation to his own factories in France. Citroën has seen it right, the Type A is selling well and a catalogue of different versions is being put in place, before undergoing rapid development with the B2, B12, B14, C4, Rosalie and the famous Traction Avant. By the early 1930s, Citroën had become the leading French manufacturer and temporarily the leading European car manufacturer; with enthusiasm it was developing a network of dealers, creating a taxi and public transport company to serve deep France. He is the initiator of these great raids across

Africa and the Asian continent, the Black Cruise and the Yellow Cruise and above all he demonstrates a quite exceptional sense of communication, not the least of which is the illumination of the Eiffel Tower. We could say that he invented modern advertising! His caravans of cars criss-cross the country, he receives Charles Lindbergh, he rents whole pages in periodicals; unfortunately his brilliant intuitions disappeared far from accounting realities, and these have caught up with him hard. His company, which is in receivership, will be recovered by its main creditor, the Michelin tire manufacturer. Citroën, broken by the procedure, ended up sick in July 1935, only 57 years old, but rich in a thousand lives.

Style and design

Style has always played a major role at Citroën, making cars pleasant to look at will always be that of winning over ugliness, said the Boss in essence. Around 1930 André Citroën enlisted the services of talented designers, including Pierre Daninos, the future creator of the Facel-Véga brand. During the genesis of the Traction, the model's stylist, Raoul Cuinet had the young Italian sculptor Flaminio Bertoni work on the project, refining and finishing the forms with a rare talent.

Bertoni later became director of style at Citroën, the manufacturer having had the subtle idea of letting him continue his activity as a sculptor in parallel with his career as a "designer", one feeding the other and vice versa. Indeed, the Italian, instead of starting from a blank sheet of paper, started on a block of clay and moulded his model directly into his volumes, a method that will last since the SM thirty-five years later will leave the hands of Robert Opron's team in the same way. Beyond its many technological innovations, the Traction Avant immediately heralds a new era in style, the car is low, its wings ensure a graceful take-off, it plays on symmetry on its profile and its rear end in a remarkably balanced package. A design that earned him a true cult at least as much as his mechanical qualities.

But the great work of the Double Chevron house will remain for all time, the DS! A pure work of art entirely sculpted by Bertoni, his solutions show such originality that the car will never be copied in any way. Since the key word of fluidity, its very smooth shapes are complemented by inimitable curves and falls. In contrast to this Goddess, Bertoni worked on the style of the 2cv and gave it

an unexpected and salutary balance before embarking on the tormented lines of the Ami 6, with its hollowed sides, recessed hood and above all its inverted rear window in Z. Bertoni's favourite car in all its production. It was Robert Opron who ensured Bertoni's artistic heritage at Citroën, but we still owe him the SM and the CX. Cut by the wind, the Maserati-powered Citroën coupé is both pure and complex, its profile is sublime in its momentum, the front end so original with its headlamp display, all this finished with a stern loaded with elements on floors. As for the CX, if it keeps the general profile of the SM, its mission is consensus, original yes, a little bit, it is a Citroën, but in a standard sufficient to make it an indisputable European sedan.

From the 1980s onwards, the methods changed enough for the Style Office to lose its artisanal aspect, but without anything linear, the history of Citroën's style has seen more or less inspired periods. As much as the signature of a Xantia is conclusive, that of a ZX or a Xsara will leave less traces in eternity, until the appointment of Jean-Pierre Ploué as the bearer of the Lignage project for the splendid and already rare C6... sign of a newfound creativity!



LE MARKETING ET LA COMMUNICATION



Dire qu'André Citroën a inventé la publicité moderne n'est pas exagéré. Doté d'un sens aigu de la communication, il va installer l'image du Double Chevron sur tous les supports imaginables. Dès 1919 il réserve de grands espaces dans les journaux, tels que l'Illustration, et présente sa gamme sous le slogan «La première voiture française construite en grande série ». Le ciel servira même de support à Citroën, puisqu'en 1922 un avion va signer le nom du patron en fumée blanche au-dessus de Paris, c'est une première ! Mais c'est un comble quand un soir de 1925 la Tour Eiffel s'illumine du nom de Citroën en lettres de 15 mètres de haut ; un spectacle en place pour neuf ans durant lesquels le sigle de chaque nouveau modèle de la marque s'affichera en lumière dans le ciel de Paris.

André Citroën s'attache sans attendre les grands talents de son époque, les affiches de la marque restent des modèles du genre par leur composition et leur message ; l'automobile comme instrument de liberté reçoit une mise en valeur novatrice.

Citroën pensera à saisir l'attention des enfants, partant du postulat qu'un enfant amoureux de sa Citroën en modèle réduit, se tournera vers cette marque pour acheter sa voiture à l'âge adulte. Il assure ainsi la production de splendides modèles réduits en tôle au 1/10° d'une précision remarquable

devenus aujourd'hui des objets de collection fort recherchés. Et puis, Il enverra ces véhicules tout-terrain à travers les continents, le Sahara, l'Afrique du nord au Sud (la Croisière Noire), l'Asie (la Croisière Jaune), des raids difficiles et ruineux, mais qui porteront son nom aux confins de l'Univers.

La création d'une compagnie de Taxis parisiens et de transports en commun, participent de cette même idée, les véhicules transportent le nom de Citroën partout et en permanence, d'autant plus qu'ils passent devant des bornes kilométriques et des panneaux émaillés estampées du double chevron. Avec les nouvelles carrosseries tout-acier, André Citroën inaugure des mises en scènes destinées à démontrer la solidité à toute épreuve des nouvelles carrosseries, telles que le lancer d'un modèle depuis une falaise en bas de laquelle elle arrive plus ou moins intacte.

A l'avènement de la DS 19 on assiste à un renouveau dans la communication qui fait

travailler l'éditeur Draeger et l'agence de la Publicité Française, les magnifiques catalogues du moment expriment les jeux du liquide et de l'air symboles de la nouvelle suspension hydropneumatique. Enfin l'arrivée de Jacques Wolgensinger à la direction de la Communication apporte un souffle et un élan de créativité rares. Une autre grande signature viendra compléter un lancement, Sarah Moon pour la SM. J. Wolgensinger est aussi à l'initiative des raids en 2cv au début des années 1970, Persépolis, Kaboul, l'Afrique. Avec les années 1980 c'est enfin la période RSCG, l'agence de Jacques Séguéla que toute une génération a en tête, une audace folle et un immense humour ont appuyé le lancement des AX, Visa, et suivantes.

Pour revenir à l'époque d'André Citroën, le Patron avait saisi l'importance de l'écrin et passionné par l'architecture, il a voulu des constructions remarquables pour ses concessions et filiales. Celle de Lyon en France, due à Jacques Ravazé est



aujourd'hui classée au titre des Monuments Historiques, l'immense nef de la succursale belge à Bruxelles est devenue un centre d'art moderne, comme le fameux Stadiomplein d'Amsterdam, toujours debout. Comme des temples à la mémoire du Double Chevron et de leur créateur.

To say that André Citroën invented modern advertising is not an exaggeration. Equipped with a keen sense of communication, he will install the image of the Double Chevron on all imaginable supports. From 1919 onwards, he reserved large spaces in newspapers, such as *l'Illustration*, and presented his range under the slogan "La première voiture française construite en grande série". The sky will even serve as a support for Citroën, since in 1922 a plane will sign the name of the boss in white smoke above Paris, it is a first! But it was a highlight when one evening in 1925 the Eiffel Tower was illuminated with the name Citroën in letters 15 metres high; a show in place for nine years during which the logo of each new model of the brand was displayed in the Paris sky.

André Citroën immediately embraced the great talents of his time, the brand's posters remain models of the genre by their composition and message; the automobile as an instrument of freedom receives an innovative enhancement. Citroën will consider capturing the attention of children, starting from the premise

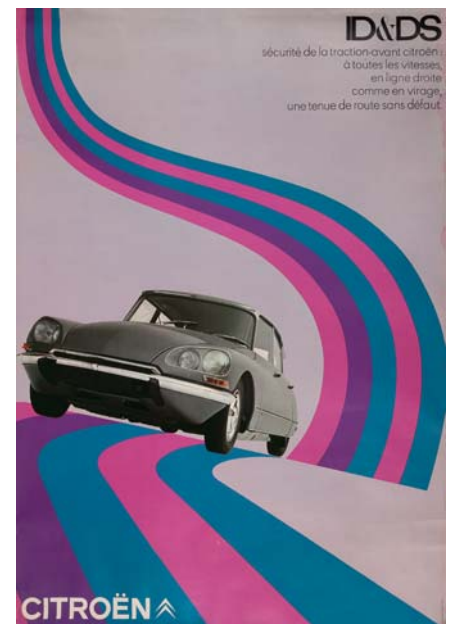


that a child in love with his Citroën in a model car will turn to this brand to buy his car as an adult. It thus ensures the production of splendid models reduced in sheet metal to 1/10° with remarkable precision that have become highly sought-after collector's items today. And then, He will send these off-road vehicles across the continents, the Sahara, North to South Africa (the Black Cruise), Asia (the Yellow Cruise), difficult and ruinous raids, but which will bear His name to the ends of the Universe.

The creation of a Parisian Taxi and public transport company is part of the same idea, the vehicles carry the Citroën name everywhere and permanently, especially since they pass in front of kilometre markers and enamelled panels stamped with the double chevron. With the new all-steel bodies, André Citroën inaugurates scenes designed to demonstrate the solidity of the new bodies, such as the throwing of a model from a cliff at the bottom of which it arrives more or less intact.

With the advent of the DS 19, we are witnessing a renewal in communication that is making the publisher Draeger and the French Advertising Agency work, the magnificent catalogues of the moment express the play of liquid and air, symbols of the new hydropneumatic suspension. Finally, Jacques Wolgensinger's arrival in the Communications

Department brings a rare breath of fresh air and a burst of creativity. Another major signature will complete a launch, Sarah Moon for the SM. J. Wolgensinger also initiated the 2cv raids in the early 1970s on Persepolis, Kabul and Africa. With the 1980s it was finally the RSCG period, Jacques Séguéla's agency that a whole generation had in mind, a mad daring and an immense sense of humour



that supported the launch of the AX, Visa, and following.

To return to the time of André Citroën, the Boss had grasped the importance of the setting and was passionate about architecture, he wanted remarkable buildings for his concessions and subsidiaries. The one in Lyon, France, by Jacques Ravazé is now classified as a Historic Monument, the huge nave of the Belgian branch in Brussels has become a centre of modern art, like the famous Stadiomplein in Amsterdam, still standing. Like temples in memory of the Double Chevron and their creator.



LES INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES



Quand on parle de Citroën on pense aussitôt style et avance technologique. André Citroën a toujours voulu aller de l'avant et apporter des solutions nouvelles, il symbolise le progrès en marche. Dès la création de sa marque, la première 10 HP Type A, même si elle exploite des fondements mécaniques traditionnels, sa commercialisation la rend différente : une voiture populaire vendue entièrement équipée, phares, klaxon, démarreur électriques et le volant à gauche. Dans le mode de fabrication aussi, André Citroën apporte du nouveau, pour la première fois, l'ouvrier est spécialisé à une tâche, les châssis se déplacent tour à tour devant lui. Les gammes sont complètes, on extrapole des petits utilitaires à partir des modèles de base, jusqu'à des autochenilles. Un domaine où Citroën a forcément créé des véhicules inédits à partir d'une invention signée Adolphe Kégresse, un mode de propulsion qui va ouvrir de larges horizons à la marque.

Jusqu'ici les caisses des automobiles étaient constituées de panneaux en tôle cloutés sur une armature en bois, Citroën qui a découvert les fabrications 'tout-acier' en tôle emboutie selon le procédé de

l'américain Budd, décide d'appliquer le principe à ses automobiles. Tout change à partir de 1925, à l'usine où d'énormes presses emboutissent les panneaux de carrosserie, et sur la route où les voitures sont devenues beaucoup plus solides. Citroën en fera inlassablement la publicité, d'autant plus nécessaire que ces presses américaines ont coûté un prix fou, sans parler du brevet.

A partir de la structure monocoque ensuite, Citroën perfectionne la construction tout-acier, par laquelle l'habitacle devient une véritable coque très rigide, assurant une grande sécurité ; la publicité ne se privera pas de le montrer de façon spectaculaire. Mais c'est avec l'année 1934 que la marque au Double Chevron apporte le plus grand renouveau à l'Automobile, par le lancement de la '7' à traction avant. La nouvelle voiture dotée de la traction avant roues avant indépendantes, est de plus une monocoque sans châssis, moteur à soupapes en tête, freins hydrauliques, suspension avec amortisseurs et barres de torsion. A partir de cette Citroën, on ne fera plus les voitures de la même façon, son influence sera universelle, progressivement tous les constructeurs adopteront ses principes.



Ses grands pas en avant, l'Automobile les a faits grâce aux pneumatiques, Michelin apporte en 1938 un progrès extraordinaire inauguré sur la Traction, le pneu radial. La future DS fait figure d'un concentré d'innovations comme on n'en a jamais vu. Sa ligne futuriste extrêmement fluide relève de la science-fiction en 1955, et hormis le moteur tout est nouveau dans cette voiture, en particulier une centrale hydraulique qui permet d'asservir toutes les commandes, direction, freinage, suspension et embrayage. Il en résultera un nécessaire apprentissage pour sa conduite ! Une philosophie de l'auto que les Citroënistes retrouveront vingt ans plus tard chez la SM, splendide coupé à moteur Maserati, une voiture novatrice elle aussi, sur le plan du style et des ingéniosités mécaniques, dont la direction à rappel asservi est un des fleurons. Au début des années 1950 n'oublions pas non plus la petite 2cv ; elle est peut être née rustique, mais bardée d'idées géniales, autant d'idées qui la rendent si économique, infatigable et facile d'entretien. D'ailleurs une longue filiation va se servir de la même plateforme, jusqu'à l'originale Méhari, première voiture à la carrosserie en matière plastique ABS. Longtemps le souffle créatif du 'Patron' restera vif dans les Bureaux d'Etude de la marque, il contribue à donner cette image si passionnante aux voitures marquées du Double Chevron.

When we talk about Citroën, we immediately think of style and technological progress. André Citroën has always wanted to move forward and bring new solutions, he symbolizes progress on the move. From the very beginning of its brand, the first 10 HP Type A, even if it exploits traditional mechanical foundations, its marketing makes it different: a popular car sold fully equipped, headlights, horn, electric starter and left



wheel. In the manufacturing process too, André Citroën brings something new, for the first time, the worker is specialized in a task, the chassis move in turn in front of him. The ranges are complete, from small utilities from basic models to caterpillars. An area where Citroën has necessarily created new vehicles based on an invention by Adolphe Kégresse, a propulsion system that will open up new horizons for the brand. Until now, car bodies were made of sheet metal panels studded on a wooden frame, Citroën, which discovered the "all-steel" production of pressed sheet metal according to the American Budd process, decided to apply the principle to its cars. Everything changed from 1925 onwards, at the factory where huge presses stamped the body panels, and on the road where cars had become much stronger. Citroën will tirelessly advertise it, all the more so as these American presses have cost a staggering amount of money!
From the monohull structure onwards, Citroën perfected the all-steel construction, by which the passenger compartment became a real, very rigid hull, ensuring great safety; advertising would not hesitate to show it in a spectacular way. But it was with the year 1934 that the Double Chevron brand brought the greatest renewal to the Automobile, with the launch of the "7 Traction". The new car with independent front wheel drive is also a monocoque without chassis, overhead valve engine, hydraulic brakes, suspension with shock absorbers

and torsion bars. From this Citroën, cars will no longer be made in the same way, its influence will be universal, gradually all manufacturers will adopt its principles. Michelin made its great strides forward with tires in 1938, bringing an extraordinary progress inaugurated on Traction, the radial tire.

The future DS is a concentrate of innovations like no other. Its extremely fluid futuristic line was a science fiction in 1955, and apart from the engine, everything is new in this car, in particular a hydraulic power unit that allows all the controls, steering, braking, suspension and clutch to be controlled. This will result in a necessary learning process for his conduct! A car philosophy that the Citroënists will find again twenty years later in the SM, a splendid coupé with Maserati engine, a car that is also innovative in terms of style and mechanical ingenuity, of which the servo-steered recall steering is one of the jewels. At the beginning of the 1950s, let's not forget the small 2cv ; it may have been born rustic, but it was full of brilliant ideas, so many ideas that make it so rustic, economical, tireless and easy to maintain. Moreover, a long lineage will use the same platform, up to the original Méhari, the first car with an ABS plastic body.

For a long time, the creative spirit of the "Patron" will remain alive in the brand's Design Offices, it contributes to giving this exciting image to the cars marked with the Double Chevron.

LA COMPÉTITION, LE TEMPS DE LA RÉFLEXION



A l'origine André Citroën ne mise pas sur la Compétition, il ne fait pas de voitures de sport, et si certains pilotes amateurs veulent en découdre sur des Citroën, cela les regarde. Des premiers échos où l'on entend une Citroën battre des records, ce seront les Rosalie en record d'endurance sur le circuit de Montlhéry. Mais l'initiative en revient ici aux huiles Yacco désireuses de montrer la qualité de leurs produits, leurs dirigeants habillent des châssis de Citroën en carrosserie profilée de sport pour les faire galoper indéfiniment sur l'anneau. Un grand succès et d'abondantes retombées médiatiques saluent ces événements auxquels Citroën ne peut rester indifférent. D'autres records d'endurance vont encore porter les doubles chevrons très loin, ceux de François Lecot qui parcourra 300 000 kilomètres en un an au volant d'une Citroën 11 Légère en 1935. C'est au Monte Carlo 1959 que les lignes commencent à bouger, une ID 19 de série remporte l'épreuve, cela fait grand bruit. Les pilotes indépendants sont soutenus par l'Écurie Paris-Ile de France (la PIF) dirigée par René Cotton, et les DS engagent les victoires sur les itinéraires

difficiles, où leur robustesse devient plus utile que la vitesse pure. Ce n'est qu'en 1965 que Citroën se décide à la création d'un Service Compétition pour le confier à Cotton. La firme et les pilotes vont alors connaître une époque passionnante, la DS 21 devenant la monture idéale.

Monte Carlo 1966, East African Safari, Londres-Sydney, Rallye du Maroc, la DS ratisse tous les théâtres d'opération et impose le respect au niveau international ; il en sera ainsi jusqu'en 1974 où la grande Citroën remporte encore l'épuisant marathon Wembley-Mexico, c'est une DS 23 aux mains d'un équipage australien. Entre temps après le décès de son mari, Marlène Cotton a pris les rênes du Service Compétition, elle va convaincre la haute direction de Citroën de lancer les nouveaux modèles sur les pistes, l'idée sera payante avec la CX dont les cinq modèles engagés au Rallye du Sénégal emportent les cinq premières places. On reverra d'ailleurs des CX officielles dans les Paris-Dakar.

Désormais installé à Trappes le Service Compétition arrive entre les mains de Guy Fréguelin, c'est la grande époque des Rallye-raids où brillent les Peugeot,

mais il est bientôt décidé d'habiller une 405 en ZX pour ces types d'épreuves ; bien vu, la Citroën remporte le Dakar 1991, et pas seulement, il y aura le Rallye des Pharaons et la Coupe du monde pendant plusieurs années consécutives.

De nouvelles pages vont se dessiner à l'orée des années 2000 axées sur le championnat du monde des rallyes, les Xsara cette fois sont chargées de porter les couleurs du Double Chevron, c'est du rouge ! et un jeune pilote alsacien fait parler de lui, il s'appelle Sébastien Loeb. Les Xsara WRC répondent parfaitement à l'attente de ses concepteurs, les titres aux championnats du monde 2003, 2004, 2005 tombent dans l'escarcelle de Citroën.

La suite appartient aux Saxo et C4 WRC, cette dernière apparaît comme la monture idéale dès la saison 2004 pour 'Citroën Sport' : moteur 2 litres turbo de 320ch, quatre roues motrices, boîte séquentielle à 6 rapports, le tout pour 1 230 kg.

Toujours en évolution, le sport automobile voit arriver sans répit des modèles de plus en plus travaillés et performants, Citroën pour la saison 2011 va tester sa marque premium en plaçant sur le tapis, une toute nouvelle DS 3 aux couleurs Total et Red Bull. La petite voiture compacte et râblée semble aussi ardente que ses pilotes, et elle a tout à prouver. Rallye du Mexique, le Portugal, la Grèce, Citroën coiffe son huitième championnat du monde en 2012, ça en devient monotone. A ce moment, tout en conservant ses positions sur le championnat du monde des rallyes, Citroën s'engage dans le championnat du monde des voitures de tourisme. La nouvelle monture sera la C-Elysée, une version de la C4 prévue pour les marchés chinois, un bel argument puisque porteuse d'une identité internationale. C'est une cinquantaine de victoires en circuits que la C-Elysée apporte à sa maison-mère, une belle page là aussi.

Originally André Citroën did not bet on the Competition, he did not make sports cars, and if some amateur drivers wanted to compete on Citroëns, that was their business. The first echoes where we hear a Citroën beating records will be the Rosalie in endurance record on the Monthéry circuit. But the initiative here comes back to the Yacco oils who want to show the quality of their products, their managers dress Citroën chassis in profiled sports bodywork to make them gallop indefinitely on the ring. A great success and abundant media coverage greet these events, to which Citroën cannot remain indifferent. Other endurance records were set by François Lecot, who drove 300,000 kilometres in a year in a Citroën 11 Légère in 1935. It was at Monte Carlo 1959 that the lines began to move, a serial ID 19 won the race, it was a big hit. The independent drivers are supported by the Paris-Ile de France Team (PIF) led by René Cotton, and the DS win on difficult routes, where their robustness becomes more useful than pure speed. It was only in 1965 that Citroën decided to create a Competition Department to entrust it to Cotton. The company and the pilots will then experience an exciting time, with the DS 21 becoming the ideal mount. Monte Carlo 1966, East African Safari, London-Sydney, Rally of Morocco, the DS raked all the theatres of operation and imposed respect at the international level; this was the case until 1974 when the great Citroën won the exhausting Wembley-Mexico marathon again, it was a DS 23 in the hands of an



Australian crew. In the meantime, after the death of her husband, Marlène Cotton took over the Competition Department, she will convince Citroën's senior management to launch the new models on the tracks, the idea will pay off with the CX, whose five models entered in the Senegal Rally take the top five spots. We will also see official CXs in the Paris-Dakar.

Now based in Trappes, the Competition Department is in the hands of Guy Fréquelin, it is the great era of Rally-Raids where Peugeots shine, but it is soon decided to dress a 405 in ZX for these types of events; of course, the Citroën won the 1991 Dakar, and not only, there will be the Rallye des

Pharaons and the World Cup for several consecutive years.

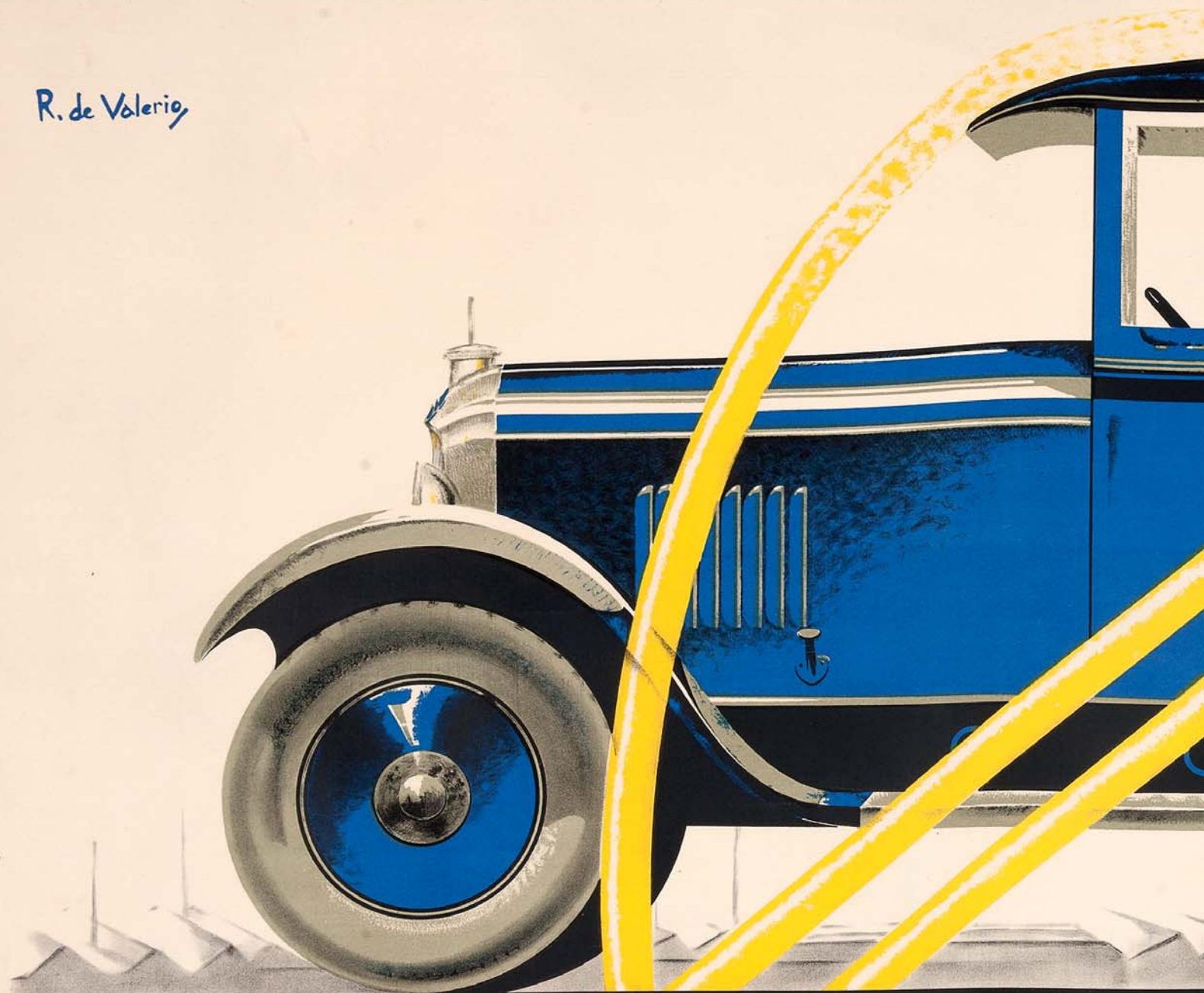
New pages will appear at the beginning of the 2000s focused on the world rally championship, this time the Xsara are in charge of wearing the colours of the Double Chevron, it's red! and a young Alsatian driver is making a name for himself, his name is Sébastien Loeb. The Xsara WRC perfectly meets the expectations of its designers, the titles at the 2003, 2004 and 2005 world championships fall into Citroën's hands. The rest belongs to the Saxo and C4 WRC, the latter appeared to be the ideal mount since the 2004 season for "Citroën Sport": 2-litre turbocharged 320 hp engine, four-wheel drive, 6-speed sequential gearbox, all for 1,230 kg.

Always in evolution, motorsport is seeing the arrival of increasingly sophisticated and high-performance models, Citroën for the 2011 season will test its premium brand by placing a brand new DS 3 in the Total and Red Bull colours on the carpet. The small, compact and ragged car looks as fiery as its drivers, and it has everything to prove. Rally of Mexico, Portugal, Greece, Citroën wins its eighth world championship in 2012, it becomes monotonous. At that time, while maintaining its positions in the world rally championship, Citroën entered the world championship of passenger cars. The new mount will be the C-Elysée, a version of the C4 designed for the Chinese markets, a great argument because it carries an international identity. It is about fifty victories in circuits that the C-Elysée brings to its parent company, a beautiful page there too.

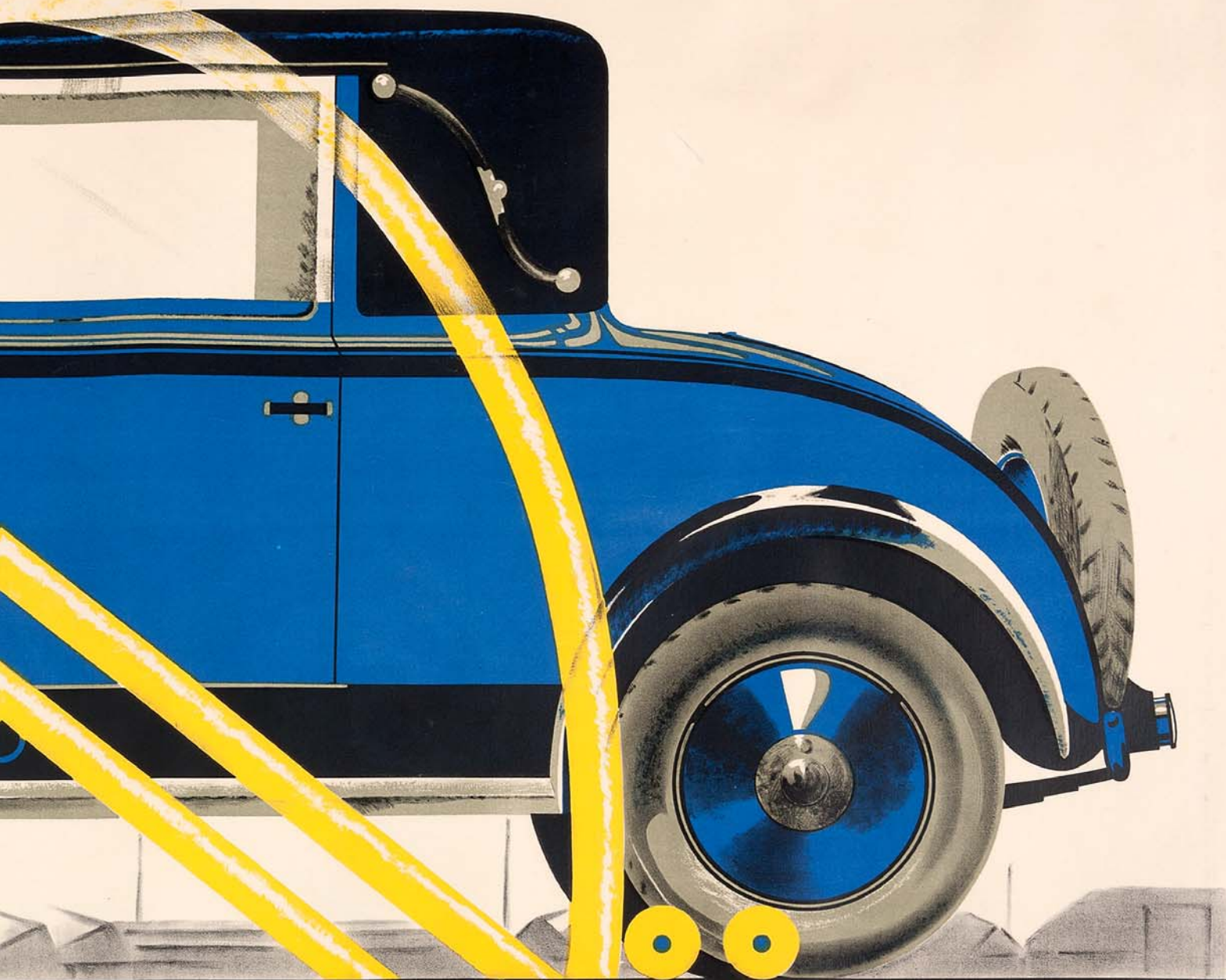


AUTOMOBILIA

R. de Valerio



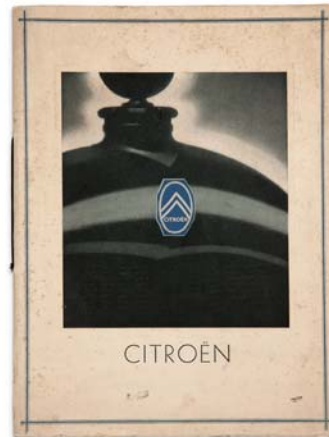
CITR



ROO ENI



1



1 bis



2



3

LOT 1

CITROËN

Châssis B14 10 cv
Affiche originale
Paris, Imprimerie Chaix, circa 1927
Etat d'usage. Pliures, déchirures.
77 X 115 cm

300 / 500 €

LOT 1 BIS

CITROËN

Brochure présentant les déclinaisons
de la B14
Paris, Imprimerie Draeger, circa 1926
Etat d'usage
32 x 24 cm

30 / 50 €

LOT 2

ROGER DE VALERIO

Citroën B14
Affiche originale, circa 1927
Entoilée, très bon état.
98 x 160 cm

800 / 1 200 €

LOT 3

CITROËN

B15
Affiche originale, circa 1927
Entoilée. En l'état, pliures, restaurations,
tâches.

300 / 500 €



4



5

LOT 4

PIERRE LOUÏS

Citroën C4
 Affiche originale
 Paris, Imprimerie Marcel Picard,
 circa 1928.
 Entoilée, très bon état général.
 157 x 119 cm

1 500 / 3 000 €

LOT 5

PIERRE LOUÏS

Citroën, la 9CV, C4 IX
 Affiche originale
 Paris, Imprimerie Chaix, 1931
 Entoilée. Etat d'usage,
 importantes pliures, manques.
 154 x 115 cm

300 / 500 €



6



7

LOT 6

PIERRE LOUÏS

Citroën C6
 Affiche originale
 Paris, Imprimerie Marcel Picard,
 circa 1928
 Entoilée, très bon état général.
 157 x 119 cm

1 500 / 3 000 €

LOT 7

STOCK CITROËN

Torpedo B2, Berry & Rave Digoin
 Affiche originale
 Paris, Imprimerie Chaix, circa 1925
 Entoilée. Bon état général, restaurations.
 113 x 147 cm

800 / 1 200 €



8



9

LOT 8

CITROËN

Musée municipal de Tournus
Plaque en tôle émaillée
Bon état général. Manques, quelques rayures.

83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €

LOT 9

CITROËN

Beaurepaire Vienne
Plaque en tôle émaillée
Bon état général. Quelques manques.

83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €



10



11

LOT 10

CITROËN

Vogué Vallon
Plaque en tôle émaillée
Bon état général. Quelques frottements.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €

LOT 11

CITROËN

Les Andelys Abbaye de Mortemer
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage. Quelques manques.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €

LOT 12

CITROËN

Vieilles maisons XIVe siècle
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage. Manques.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €



12



13

LOT 13

CITROËN

V.O.I Attention Écoles
Plaque en tôle émaillée
Etat d'usage. Frottements sur le pourtour droit.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €



14



15

LOT 14

CITROËN

Synd. Init. Tournon-Tain, Attention
Plaque en tôle émaillée
Bon état général. Rares éclats.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €

LOT 15

CITROËN

Rue interdite aux poids lourds
Plaque en tôle émaillée
Bon état général. Restaurations, rayures.
83 x 63 cm environ

1 500 / 3 000 €

LOT 16

CITROËN

Panneau octogonal directionnel vers
Eauze et Montréal
Tôle
Etat d'usage. Oxydation importante et
rayures.

200 / 400 €

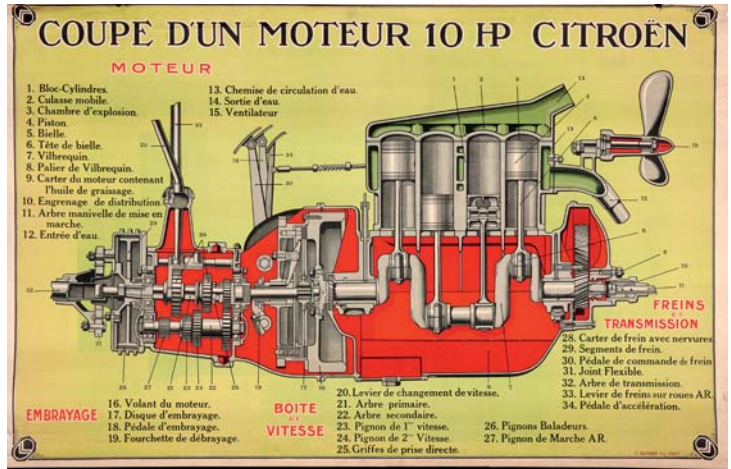


16

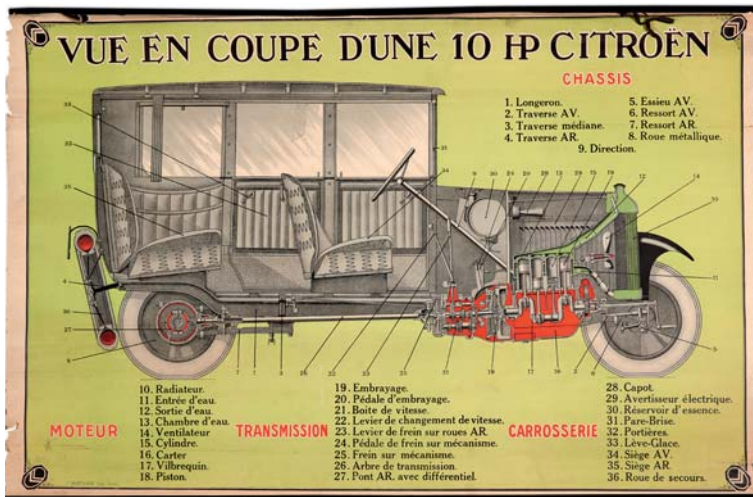
AGUTTES



17



18



18



19

LOT 17

R. DE VALERIO

Affiche originale promouvant l'Auto Garage-Laumonier Paris, Devambrez, première moitié du XXe siècle
Bon état général. Fines froissures et déchirures sur les bords.
120 x 160 cm

800 / 1 200 €

LOT 18

CITROËN 10 HP

Schéma légendé double-face d'une coupe d'une 10 HP et de son moteur
Paris, Imprimerie Nathan, première moitié du XXe siècle
Etat d'usage. Bords fortement usés, petites déchirures, quelques manques sur la couleur.
75 x 120 cm environ

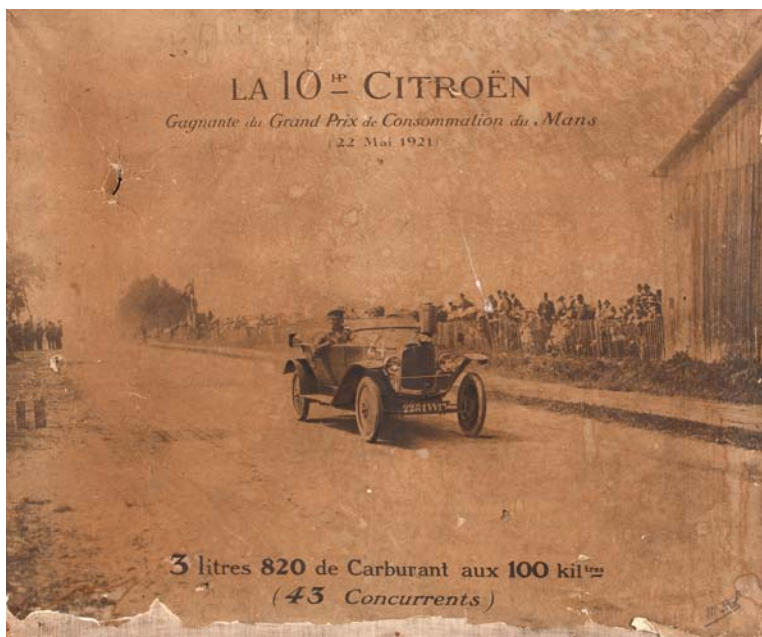
50 / 100 €

LOT 19

CITROËN

Rosalie des records à Montlhéry
Estampe
Signé et daté, tampon du Musée Yacco
Encadrée, très bon état.
54 x 43 cm

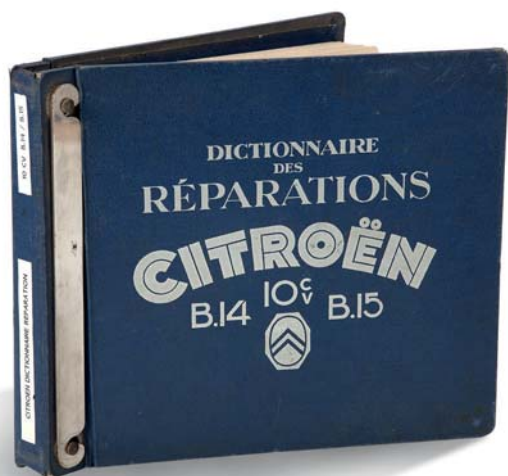
50 / 100 €



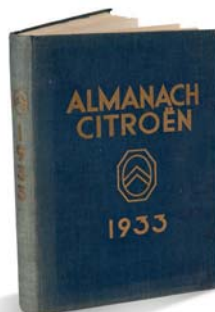
20



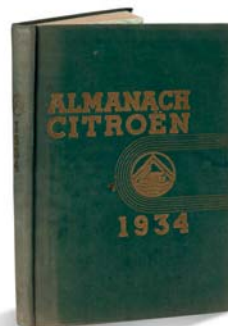
21



22



23



LOT 20

GRAND PRIX DE CONSOMMATION DU MANS

La 10 HP Citroën gagnante le 22 mai 1921
Affiche originale
Entoilée sur châssis. En l'état. Manques sur les bords, trous, usures, déchirures, tâches d'humidité.
50 x 58 cm environ

80 / 120 €

LOT 21

BULLETIN CITROËN

7 numéros de 1924 à 1926 reliés
Reliés. Bon état général. Dos corné, tâches, piqûres.
29 x 23 cm environ

20 / 40 €

LOT 22

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

Dictionnaire des réparations B14, 10 cv, B15
Exemplaire relié. Bon état général. Usures et annotations.
24 x 27,5 cm

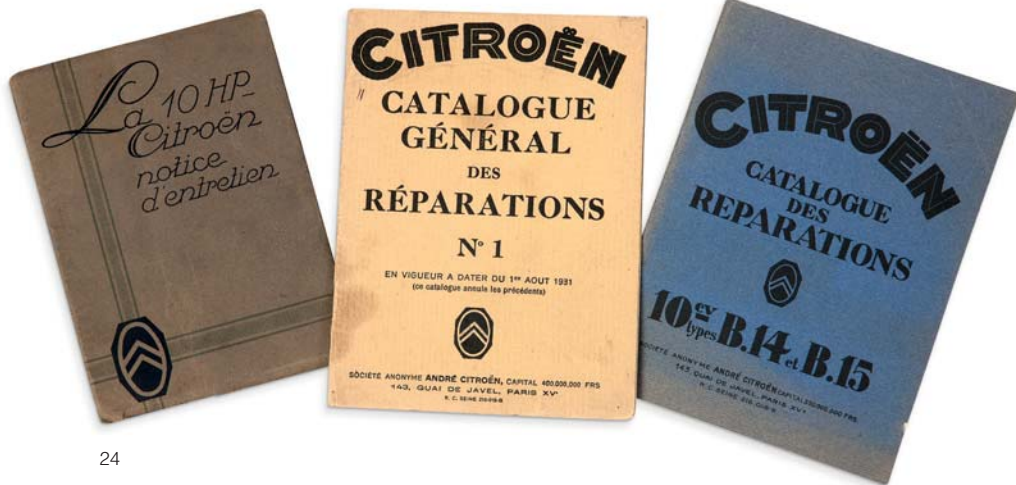
30 / 60 €

LOT 23

ALMANACH CITROËN

4 volumes de 1932 à 1935
Reliés. Bon état général. Décoloration, piqûres, taches, mors usés.
22 x 16 cm

40 / 80 €



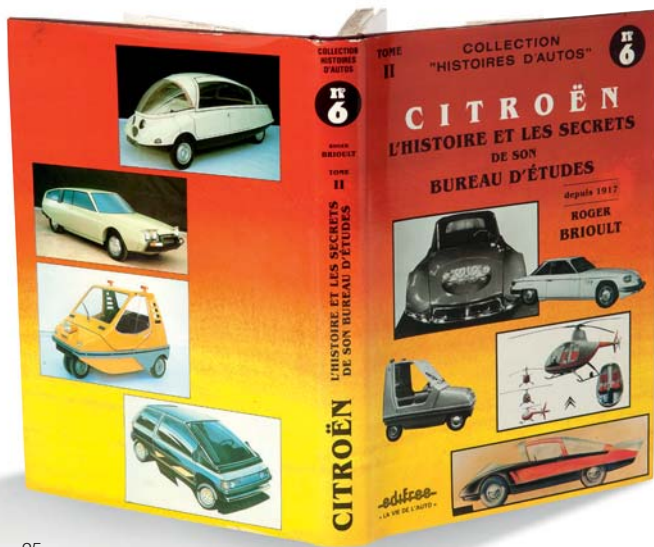
24

LOT 24

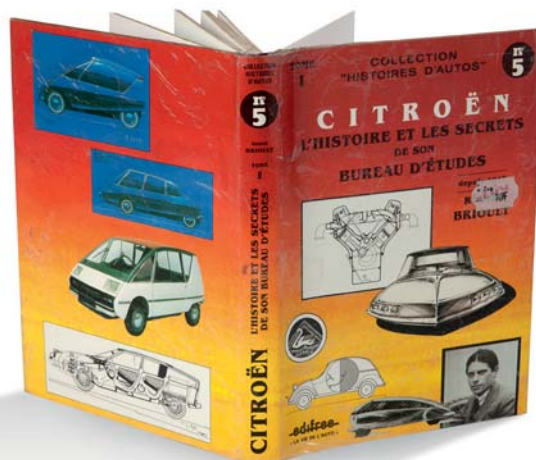
CITROËN

3 brochures
 La 10 HP, Notice d'entretien
 Catalogue des réparations
 10 CV, B14 & B15
 Catalogue général des réparations n°1
 Bon état général, tâches, annotations,
 plume, décoloration.
 Environ 18 x 13,5 cm

30 / 60 €



25



LOT 25

ROGER BRIOULT

Citroën : L'Histoire et les secrets de son bureau d'études
 Edifree, La Vie de l'Auto, 1987.
 N°5 Tome I et n°6 Tome II
 Reliés. Très bon état.
 24,5 x 18 cm

100 / 300 €

LOT 26

MONNAIE DE PARIS

Pièce en bronze à l'effigie
 d'André Citroën
 Dans son écrin, très bon état.
 7 cm de diam. environ

30 / 60 €



26

LOT 27

CITROËN

Cendrier publicitaire
Céramique vernissée
Très bon état
12 x 9 cm environ
On y joint un lot de 5 objets divers (pins,
logo...)

15 / 30 €



27



28



29

LOT 28

CITROËN

2 pipettes d'huile
Etat d'usage. Enfoncements,
sautes de peinture.
13,5 cm

30 / 50 €

LOT 29

BOYCE MOTO-METER

Thermomètre Citroën
Très bon état
9 cm

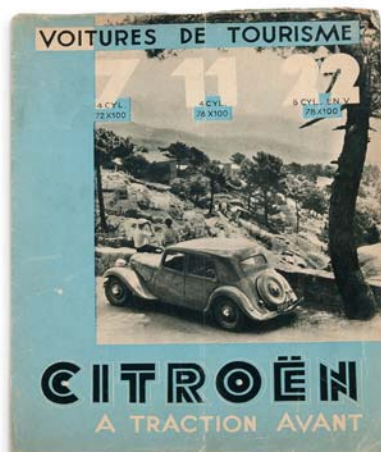
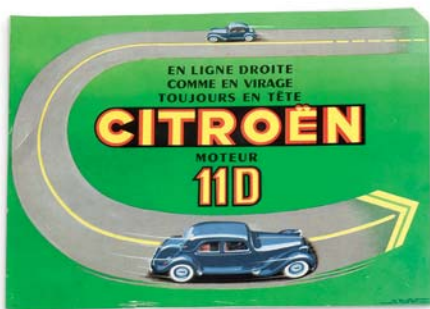
100 / 200 €

LOT 30

CITROËN

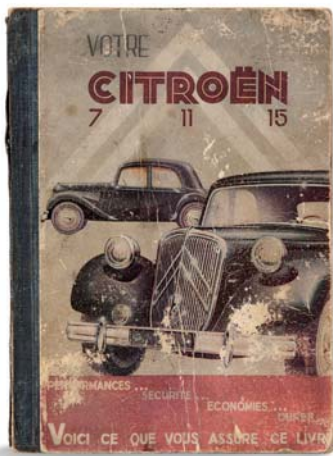
4 catalogues de présentation
des modèles Traction avant
Etat d'usage, piqués.
20 cm environ

40 / 80 €



30

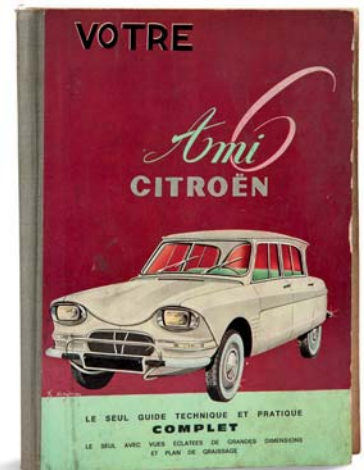




31



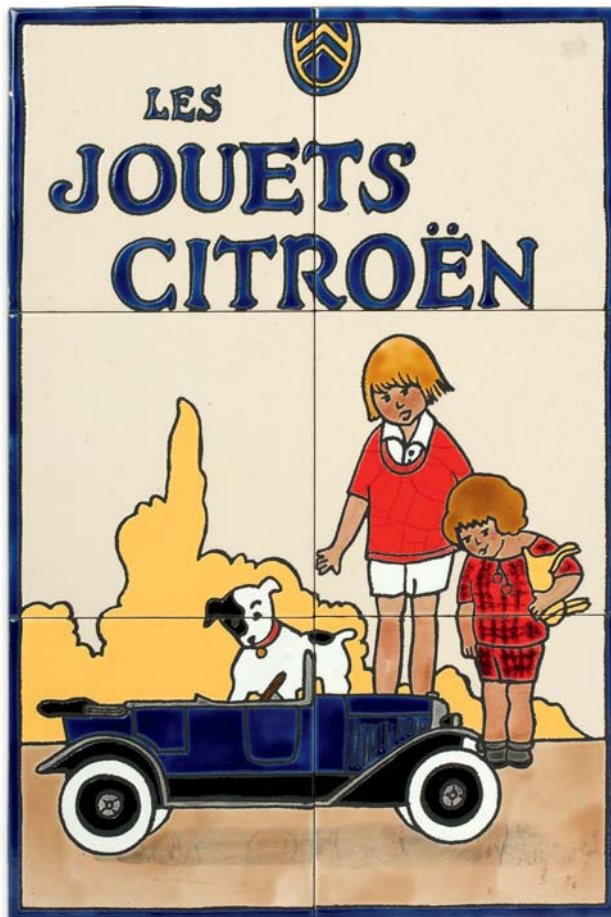
32



32 bis



33



34

LOT 31

CITROËN

Votre Citroën 7, 11, 15
Guide technique et pratique
Exemplaire broché. Etat d'usage
21 x 15 cm

20 / 40 €

LOT 32

SERVICE CITROËN

Reproduction de la brochure originale de 1933.
Exemplaire n°512 sur 600 dans son coffret
Très bon état général. Tache d'humidité, quelques manques de couleur au dos.
32,5 x 29 cm

10 / 15 €

LOT 32 bis

E. PETIT

Votre Citroën Ami6
Paris, Éditions pratiques Automobiles, 1967. Exemplaire broché
Etat d'usage, couverture désolidarisée.
21 x 15 cm

10 / 15 €

LOT 33

CITROËN

CX Prestige
Brochure d'origine
Bon état général, pliure
27 x 21 cm

10 / 15 €

LOT 34

LES JOUETS CITROËN

Plaque constituée de 6 carreaux de céramique émaillée
Très bon état. Léger éclat sur carreau supérieur droit
44 x 29,5 cm

80 / 120 €

LOT 35

CITROËN

Camion-citerne
Tôle peinte
Bon état général. Volant désolidarisé,
piques, frottement et points de rouille
sur la porte passager.
17 x 43 cm

1 000 / 1 500 €



LOT 36

LES JOUETS CITROËN

Rosalie des records, grand modèle
à remontée mécanique
Tôle peinte et caoutchouc
Bon état général. Sauts de peinture,
rayures et pneus légèrement déformés,
manque phare.
44 x 16 cm environ

200 / 400 €



LOT 37

LES JOUETS CITROËN

Rosalie des records, petit modèle
à remontée mécanique
Tôle peinte et caoutchouc
Etat d'usage. Pneus séchés,
manque clef, mécanisme à revoir.
33 x 13 cm environ

200 / 400 €



LOT 38

JOUET CITROËN

B14 conduite intérieure version taxi.
Tôle peinte et caisse bois d'origine
Entièrement restaurée dans
sa configuration d'origine
53 x 20 cm environ

1 500 / 3 000 €



LOT 39

AUTOMOBILE MÉCANIQUE

B14 Faux-cabriolet
à remontée mécanique
Tôle peinte
Bon état général. Sauts de peinture,
mécanisme à revoir

1 200 / 1 800 €



LOT 40

AUTOMOBILE MÉCANIQUE

5cv B2 Trèfle à remontée mécanique
Tôle peinte
Bon état général. Sauts de peinture,
manque la clef, le pare-brise
et la bagagerie.

800 / 1 200 €





41

LOT 41

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN

9 livrets présentant les usines et la gamme Citroën
Paris, Imprimerie Daeger
Etat d'usage
25 x 33 cm

50 / 100 €



41 bis

LOT 41 BIS

LES VOITURES CITROËN

14 photographies présentant la gamme Citroën dans leur livret
Bon état général. Tâches d'humidité, usures, fente au dos.
21,5 x 15,5 cm environ

30 / 60 €



42

LOT 42

CITROËN

3 brochures sur les 10 et 15 cv
Bon état général. Pliures, déchirures et tâches
27 x 14 cm & 19 x 15 cm

30 / 60 €



43

LOT 43

CITROËN

SM & DS 21
Notice d'emploi
Bon état général. Tâches, pliures, griffures
20 x 15 cm environ

30 / 60 €



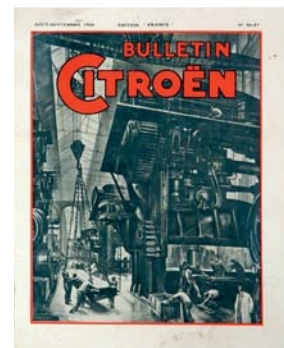
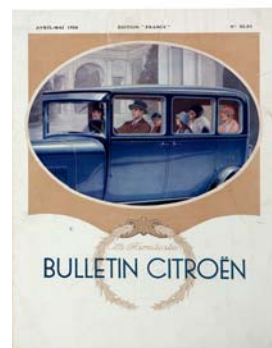
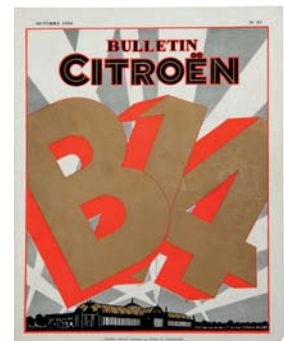
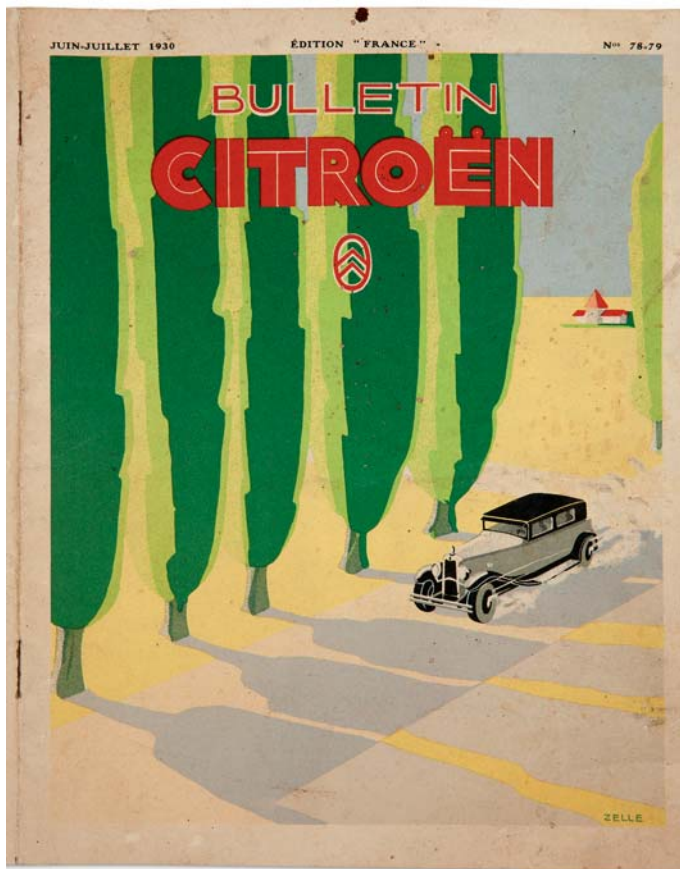
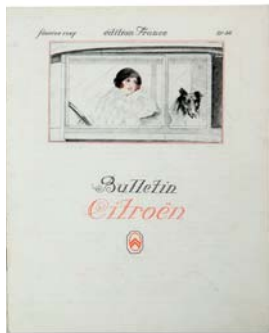
44

LOT 44

CITROËN

C6
Lot de deux notices d'entretien et 8 brochures
Etat d'usage
20 x 11 cm environ

50 / 100 €



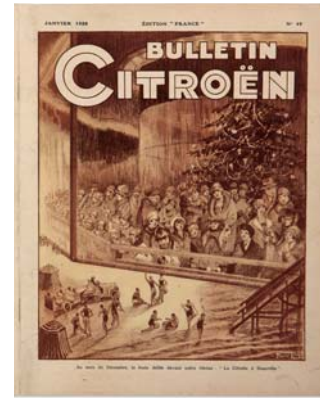
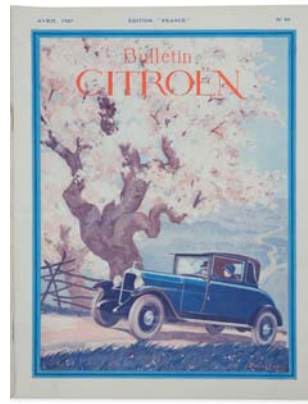
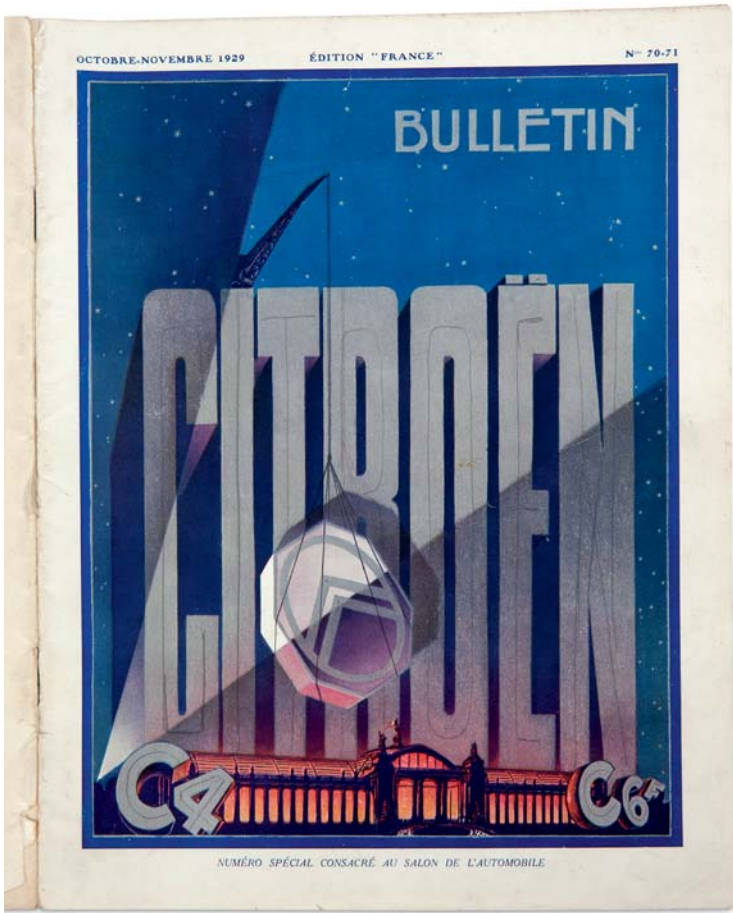
LOT 45

BULLETIN CITROËN

Numéro spécial du 1 janvier 1925
 et 19 numéros de 1926 à 1930
 13 numéros en très bon état,
 7 numéros en état d'usage
 27 x 21 cm environ

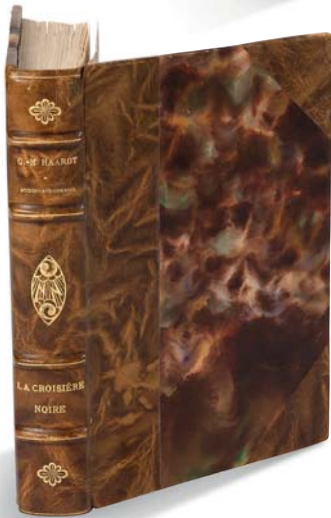
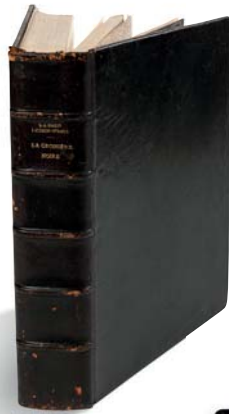
60 / 80 €

AGUTTES



45





46

LOT 46

GEORGES-MARIE HAARDT & LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL

*La Croisière Noire :
Expédition Citroën Centre-Afrique*
Paris, Librairie Plon, 1927
Édition originale, reliée, carte couleurs
Très bon état
21 x 15 cm
On y joint une édition limitée, reliée, dans
un étui. 30 x 26 cm

80 / 120 €

LOT 46 BIS

GEORGES-MARIE HAARDT & LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL

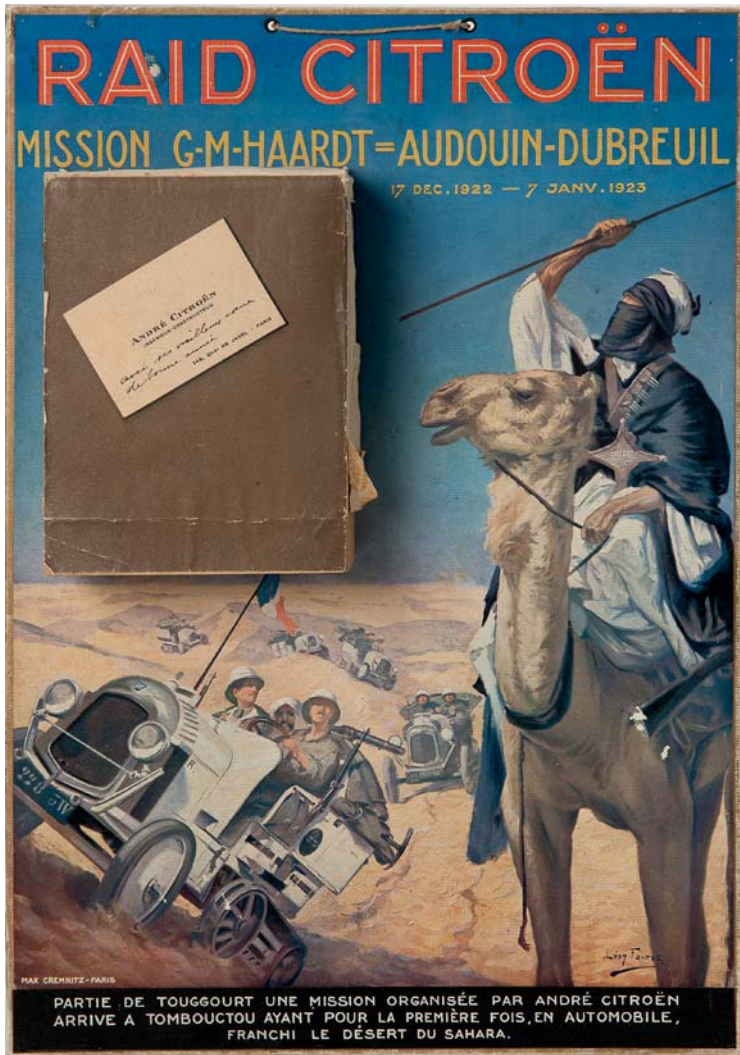
*La première traversée du Sahara
en automobile*
Paris, Librairie Plon, 1924.
Édition originale, grand in-8, cartonnage
d'éditeur
Bon état général. Rares déchirures,
tâches et usures.
On y joint une photographie encadrée,
représentant le général Perrine, dédicacée
à L. Audouin-Dubreuil.

150 / 300 €



46 bis

AGUTTES



46 ter

LOT 46 TER

RAID CITROËN

Bloc éphéméride sur une affiche cartonnée d'après un dessin de Léon Fauret
 Paris, Imprimerie Max Cremnitz, 1922
 Éphéméride presque désolidarisé encore dans son emballage, quelques manques et usures.
 43,5 x 30,5 cm

400 / 600 €

LOT 46 QUATER

CROISIÈRES NOIRES

Important lot de correspondances et de documentation contenant :

- Correspondance de militaires lors de la première traversée du Sahara en automobile comprenant 13 lettres ou billets adressés principalement par des généraux et responsables militaires à L. Audouin-Dubreuil. Parmi les signatures se trouvent celles des généraux Nivelles, Gouraud et Dinaux et celle du commandant Bettebourg qui s'intéressait à la création d'une ligne de chemin de fer transsaharienne.
- 2 lettres autographes signées s.d. (Paris, 1931) ; chacune 1 page in-4 adressées à L. Audouin-Dubreuil au moment de son élection à l'Académie française.
- Lettre autographe signée, sans date, adressée à G.M. Haardt, à son retour à Paris, du Docteur Jourdan.
- Lettre autographe signée (Paris, le 13 mai 1935) adressée à L. Audouin-Dubreuil.
- Inauguration à Touggourt du monument de la Première traversée du Sahara en automobile, le 28 avril 1930. Plaquette éditée pour la commémoration par le Gouvernement général de l'Algérie, 31 pp. in-8. Contient les textes des divers discours prononcés par les personnalités présentes et diverses photographies. 2 exemplaires en bon état.

600 / 800 €



46 quater

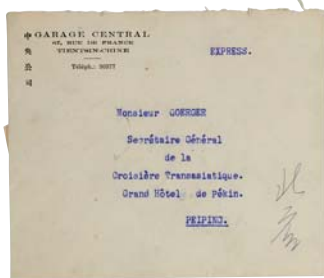
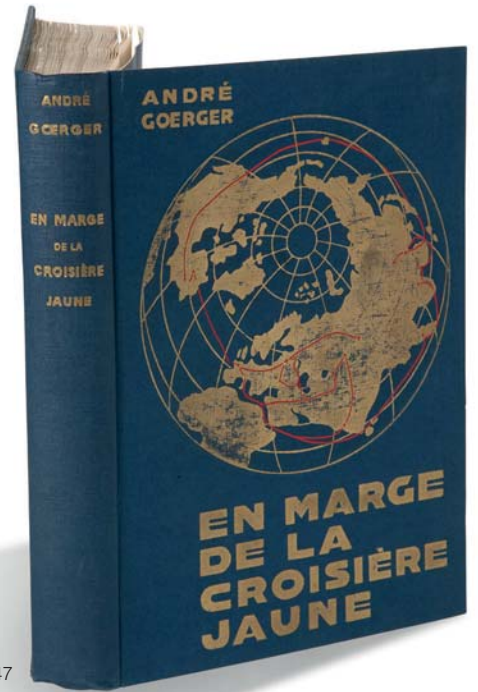
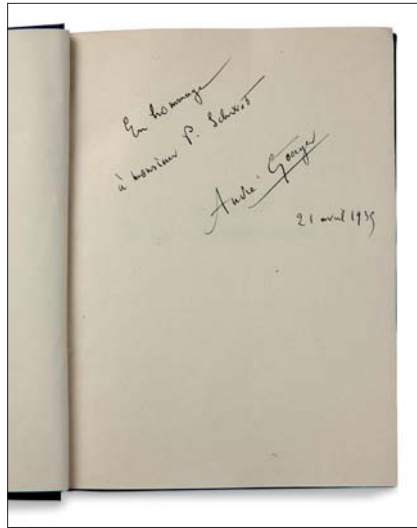


LOT 47

ANDRÉ GEORGER

En marge de la Croisière jaune
 Paris, Les Éditions Rieder, 1935
 Exemplaire relié
 Envoi signé et daté du 21 avril 1935
 Très bon état, dos légèrement corné
 20 x 14 cm

80 / 120 €



47



47 bis

LOT 47 BIS

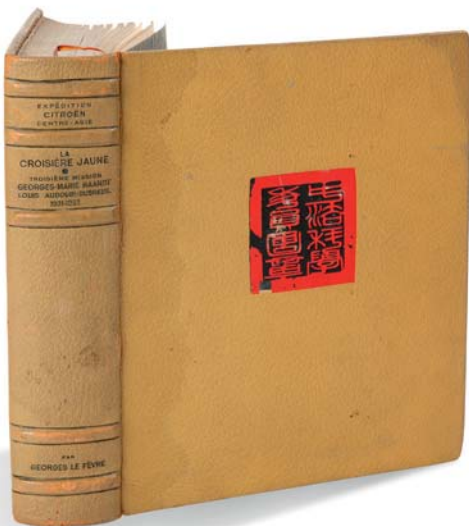
ENVELOPPES

- enveloppe d'un courrier adressé par G.M. Haardt à André Goerger à Srinagar, affr. de timbres-poste des Indes anglaises, obl. Gilgit, 10 septembre 1931
- 3 enveloppes et un devant de colis postal, affr. De timbres-poste de différents pays, adressés en 1931 et 1932 à André Goerger, Eugène Stoll et Madame Goerger

800 / 1 200 €



AGUTTES



48



48



49



49

LOT 48

GEORGES LE FÈVRE

La Croisière jaune : troisième mission

Paris, Librairie Plon, 1933

Exemplaire relié. Bon état général, dos et mors usés, légers enfoncements sur les plats.

28,5 x 26 cm

On y joint un portfolio, deux magazines et deux brochures autour de la Croisière jaune.

300 / 600 €

LOT 49

LA CROISIÈRE JAUNE

Important lot de livres, cartes, brochures et invitations ayant appartenu à Jean Gauthier.

- Ensemble de La Croisière Jaune et La Croisière Noire, Paris, Librairie Plon, 1946. Envois divers, exemplaires reliés.

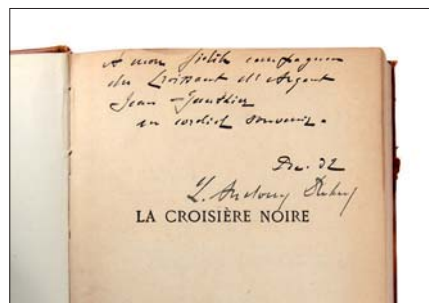
- Georges LE FÈVRE, *La Croisière Jaune*, Paris, Librairie Plon, 1942. Exemplaire broché.

- André GEORGER, *En marge de la Croisière jaune*, Paris, Les Éditions Rieder, 1935. Envoi à M. Gauthier signé et daté du 21 avril 1935, exemplaire broché.

- Georges LE FÈVRE, *La Croisière Jaune : Troisième mission*, Paris, Librairie Plon, 1933. Exemplaire broché.

Bon état général sauf livres brochés.

100 / 200 €



LOT 50

ACADÉMIE DES SPORTS

Grand Prix Henri Deutsch de la Meurthe
délivré à Jean Gauthier, mécanicien
du groupe « Chine », 1932.

Dans son coffret. Très bon état,
manques et tâches au coffret.

25 x 15,5 cm

On y joint un portrait
encadré de Jean Gauthier

50 / 100 €



50

LOT 51

ANDRÉ CITROËN

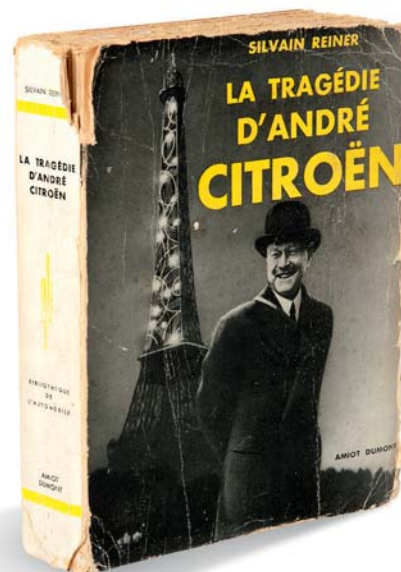
Portrait

Signé et daté d'octobre 1928
dans la planche

Encadré. Etat d'usage, piqûres et taches.

On y joint un exemplaire broché de Silvain
Reiner, La Tragédie d'André Citroën, Paris,
Amiot Dumont, 1955.

100 / 200 €



51

AGUTTES



52

LOT 52

CITROËN

Lot de 7 affiches originales, première moitié du XX^e siècle
Etat d'usage
62 x 42,5 environ

100 / 200 €

LOT 53

CITROËN

Traction Avant
Lot de trois affiches originales
L'une entoilée. Etat d'usage.

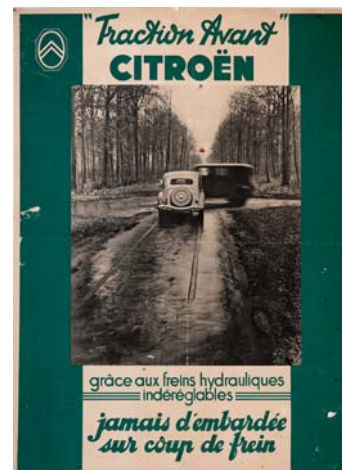
80 / 120 €

LOT 54

CITROËN

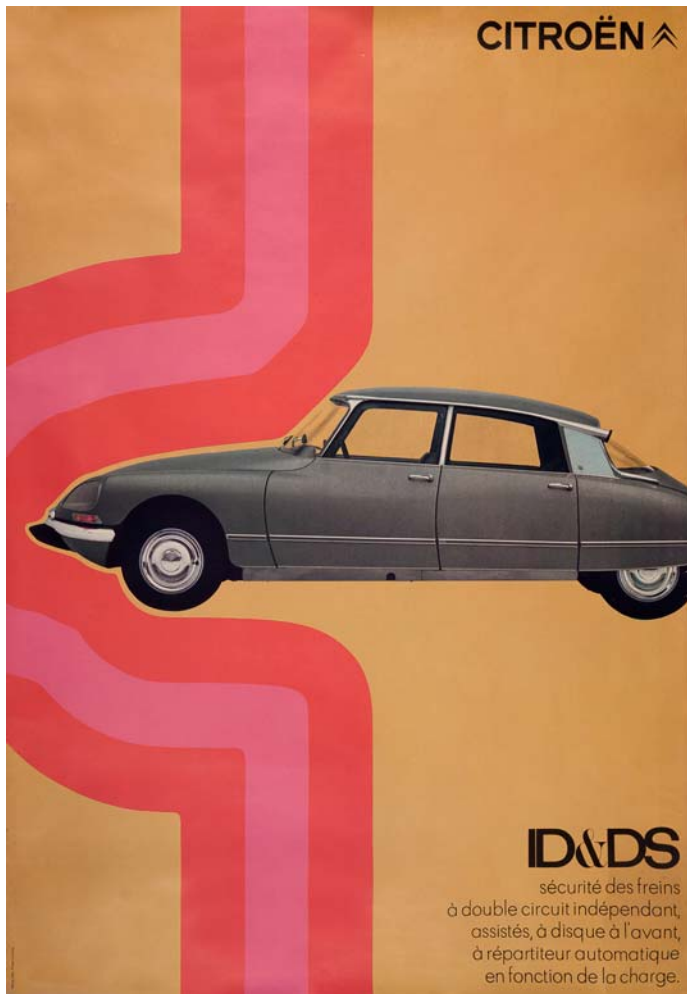
La 15 cv 6 cylindres « grand-luxe »
Affiche originale
Bon état général. Légère plume, insolation au bord, tâche d'humidité coin supérieur gauche.
62 x 42,5 cm environ

30 / 60 €



53

54



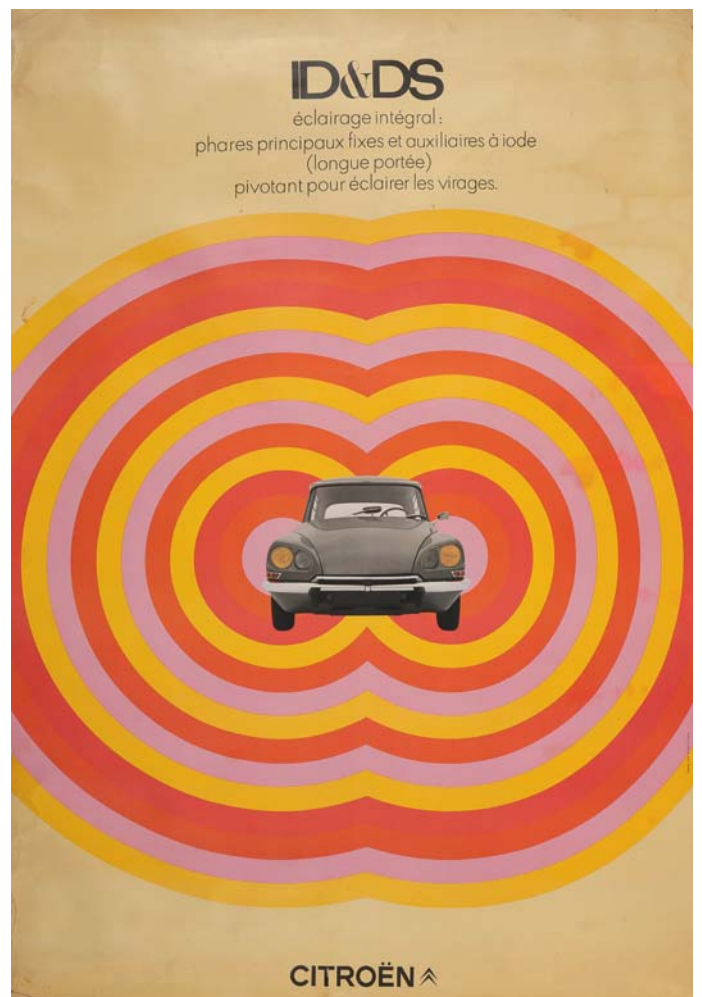
55

LOT 55

CITROËN

DS Pallas
Affiche originale
Paris, Delpire, circa 1970
Bon état général. Pliures, légère déchirure.
122 x 86 cm

80 / 120 €



56

LOT 56

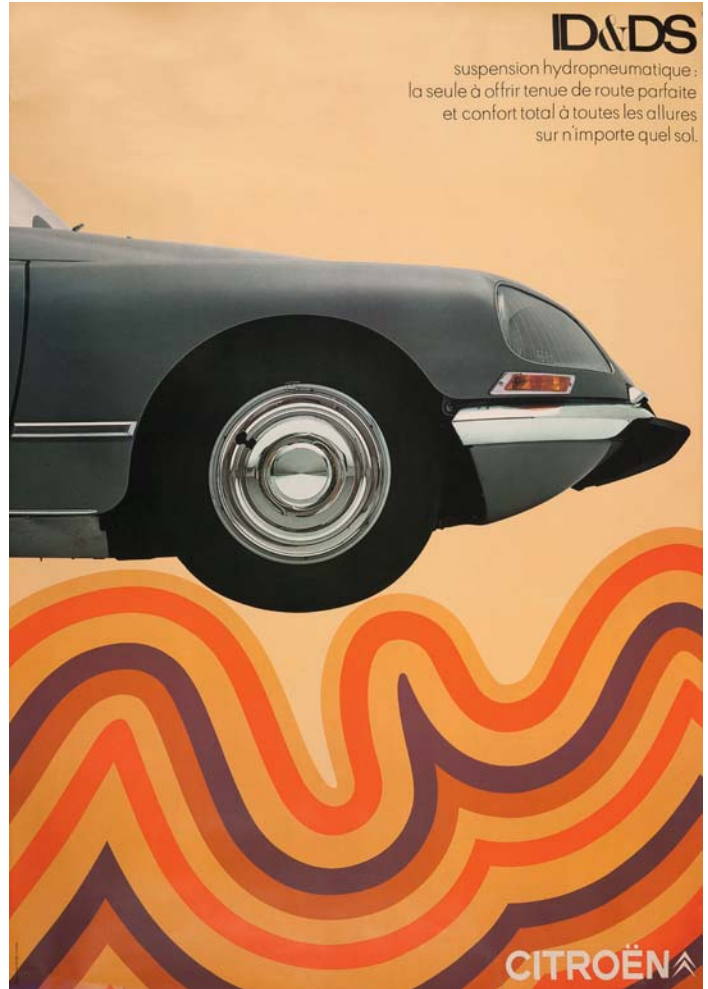
CITROËN

DS
Affiche originale
Paris, Delpire, circa 1970
Etat d'usage. Pliures, déchirure, tâches.
122 x 86 cm

60 / 80 €



57



58

LOT 57

CITROËN

DS Pallas
Affiche originale
Paris, Delpire, circa 1970
Bon état général. Pliures.
122 x 86 cm

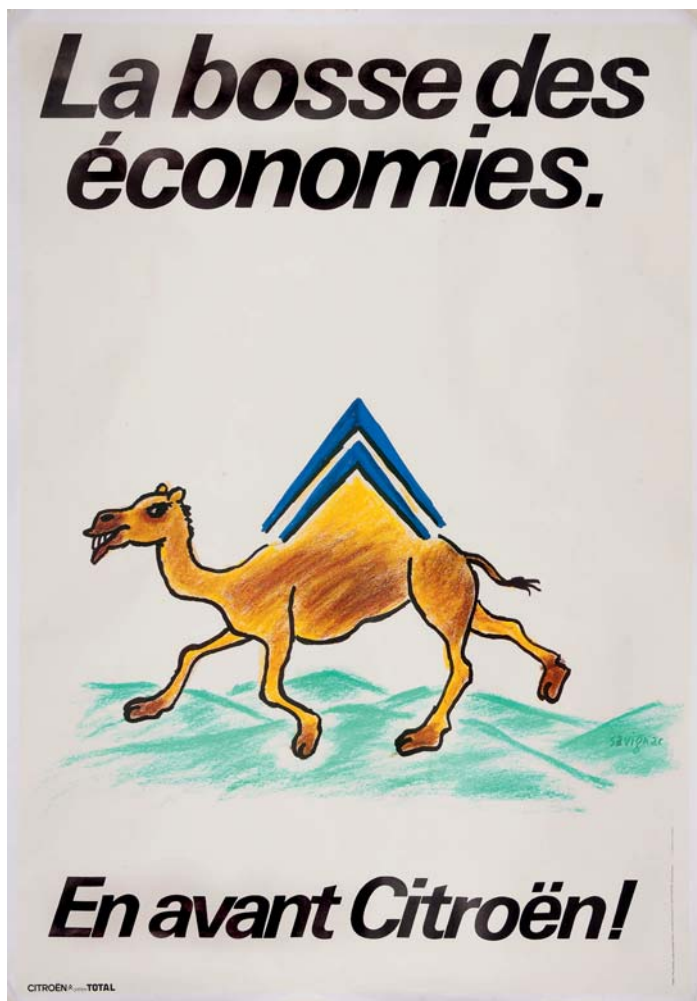
80 / 120 €

LOT 58

CITROËN

DS Pallas
Affiche originale
Paris, Delpire, circa 1970
Bon état général. Déchirure, pliures.
122 x 86 cm

80 / 120 €



59

LOT 59

SAVIGNAC

La bosse des économies.
En avant Citroën !
Affiche originale
Entoilée. Très bon état.
Légères froissures.
163 x 116 cm

80 / 120 €

Lot 61

CITROËN

Chariot de convoyage des barres
métalliques de l'ancienne usine Citroën
d'Asnières.
Anciennement Conservatoire Citroën
En l'état

500 / 600 €



60

LOT 60

CITROËN

Lot de 4 fragments de poteaux ciglés
Citroën en fonte
Provenance de la salle de chaufferie de
l'ancienne usine Citroën de Clichy. Anciennement
Conservatoire Citroën. En l'état

200 / 300 €



61

AGUTTES



CENTENAIRE
CITR  **ËN**
LA VENTE OFFICIELLE



DIMANCHE 21 JUILLET 2019
LA FERTÉ-VIDAME

AUTOMOBILES



CITROËN 2CV AZ	100	CITROËN TRACTION 15-6 «SHOOTING BREAK»	136
CITROËN B2 MANESSIUS	101	CITROËN TRACTION ROADSTER 7C	137
CITROËN C4 G	102	CITROËN TRACTION 15/6 H	138
CITROËN B15 FOURGON	103	CITROËN 2CV FOURGONNETTE	139
CITROËN HY «BP»	104	CITROËN 2CV BERLINE	140
CITROËN 2 CV AZ «RESSORTS APPARENTS»	105	CITROËN DS 19	141
CITROËN GSA BREAK	106	CITROËN 2CV CHARLESTON	142
CITROËN CX PRESTIGE TOIT PLAT	107	CITROËN DYANE 6	143
CITROËN MÉHARI	108	CITROËN 2 CV SAHARA	144
CITROËN CX GIGN	109	CITROËN DS 23 PALLAS «BM5»	145
CITROËN BX SPORT	110	CITROËN CX PRESTIGE TURBO 2	146
CITROËN CX GTI TURBO 2	111	CITROËN SM	147
CITROËN XM V6 EXCLUSIVE	112	CITROËN DS 23 LORRAINE CHAPRON	148
CITROËN DS 20 BREAK CONFORT	113	CITROËN DS 19 COUPÉ CHAPRON CONCORDE	149
CITROËN AMI 6 BERLINE	114	CITROËN DS 23 PRESTIGE PALLAS	150
CITROËN DS 23 IE	115	CITROËN TRACTION 11A FAUX-CABRIOLET	151
CITROËN DYANE 6	116	CITROËN ID 19 P	152
CITROËN SM	117	CITROËN ID 19 LUXE	153
CITROËN SM «COURSE»	118	CITROËN ID 19	154
CITROËN VISA 1000 PISTES	119	CITROËN DS 19 CABRIOLET	155
CITROËN C ELYSÉE	120	CITROËN TRACTION 11B CABRIOLET	156
CITROËN C5 BREAK BY CARLSSON	121	CITROËN DS 21 CABRIOLET	157
CITROËN C3 PLURIEL CHARLESTON	122	CITROËN M35 N°449	158
CITROËN 2 CV6 «9 KM»	123	CITROËN DS 23 PALLAS	159
CITROËN C6 V6 HDI	124	CITROËN DS 21 M PALLAS	160
CITROËN B14 CADDY	125	CITROËN SM INJECTION ELECTRONIQUE	161
CITROËN B14 FAUX-CABRIOLET	126	CITROËN TRACTION 11BL	162
CITROËN B14 COUPÉ	127	CITROËN MÉHARI	163
CITROËN ROSALIE 8CV COUPÉ SICAL	128	CITROËN HY «RTA»	164
CITROËN ROSALIE 10A TORPEDO	129	CITROËN TRACTION 11B	165
CITROËN ROSALIE 15AL «CHÂSSIS»	130	CITROËN C3 PLURIEL CONCEPT	166
CITROËN TRACTION 11B LIMOUSINE	131	CITROËN CITELA	167
CITROËN TRACTION 11AL CABRIOLET	132	CITROËN ECO 2000	168
CITROËN TRACTION 11BL	133	CITROËN TUBIK	169
CITROËN TRACTION 11BL	134	CITROËN 2CV	170
CITROËN TRACTION 11B LIMOUSINE	135		

Sortie de grange
Moteur non bloqué
Coffre hayon

*Barn find
Motor not blocked
Tailgate safe*

1 000 / 3 000 €

Vendue sans carte grise
N° châssis : 2270668

*Sold without registration papers
Chassis number: 2270668*



1959 - CITROËN 2CV AZ

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Citroën lance celle qui est désormais l'une des voitures les plus mythiques au monde : la 2 CV. Avant-guerre, sous l'égide de la famille Michelin, Pierre Jules Boulanger lance le projet TPV (Tout Petit Véhicule) dont il résumera le cahier des charges par cette phrase devenue célèbre : « quatre roues sous un parapluie ». L'engin devra accueillir quatre voyageurs, plus 50 kg de marchandises et atteindre la vitesse de 60 km/h en ne consommant que 3 litres de carburant aux 100 km. De plus, sa suspension devra être suffisamment souple

pour transporter un panier d'œufs sans aucune casse même à travers champs et ne comprenait aucune contrainte esthétique ! Les formes simples des prototypes seront retouchées par le styliste de la maison, Flaminio Bertoni. Le projet mécanique est développé par Walter Becchia qui conserve l'architecture à plat mais abandonne l'idée d'un refroidissement liquide au profit d'un refroidissement par air pulsé.

C'est en Octobre 1948 lors du 35ème Salon de l'automobile que sont dévoilées trois TPV désormais rebaptisées 2CV. L'accueil du public reste mitigé mais lors de sa commercialisation effective en

1950, les délais de livraisons s'étalent de 5 à 6 ans. Le succès de cette automobile ne sera jamais démenti, et 42 ans de commercialisation plus tard, Citroën cessera sa production en ayant construit et vendu 5 114 961 2CV dans le monde.

L'exemplaire que nous présentons est une 2 CV AZ de 1959. Véritable sortie de grange cette auto dans son jus n'a certainement jamais été restaurée. Seul le plancher a reçu un traitement anti corrosion à l'intérieur de l'habitacle. Présentée à une estimation très attractive, cette 2CV constitue une bonne base de restauration.



After the Second World War, Citroën launched the one that is now one of the most mythical cars in the world: the 2CV. Before the war, under the aegis of the Michelin family, Pierre Jules Boulanger launched the TPV (Tout Petit Véhicule) project, the specifications of which he summarized with this famous sentence: «four wheels under an umbrella». The vehicle will have to accommodate four passengers, plus 50 kg of goods and reach a speed of 60 km/h using only 3 litres of fuel per 100 km. In addition, its suspension must be flexible enough to carry an egg basket without any breakage even across fields and did

not include any aesthetic constraints! The simple shapes of the prototypes will be retouched by the company's designer, Flaminio Bertoni. The mechanical project was developed by Walter Becchia who kept the architecture flat but abandoned the idea of liquid cooling in favour of forced air cooling. It was in October 1948 during the 35th Motor Show that three TPVs were unveiled, now renamed 2CV. The reception of the public remains mixed but when it was actually marketed in 1950, delivery times ranged from 5 to 6 years. The success of this car will never be denied, and 42 years later, Citroën will

cease production by having manufactured and sold 5,114,961 2CV worldwide. The copy we present is a 1959 2 CV AZ. A real barn exit, this car in its original condition has certainly never been restored. Only the floor has received an anti-corrosion treatment inside the passenger compartment. Presented at a very attractive price, this 2CV is a good base for restoration.

Probablement la seule B2 survivante
carrossée par Manessius
Complète
Carte grise normale !

*Probably the only B2 survivor bodyworked
by Manessius
Complete
Normal registration!*

1 000 / 3 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 111106

*French registration papers
Chassis No.: 111106*



1931 - CITROËN B2 CARROSSERIE MANESSIUS

Dès le printemps 1919, Citroën fait diffuser par la presse le communiqué suivant : « Citroën lance la première voiture française de grande série ». La naissance de la 10 Hp type A est donc annoncée et cela, à un prix défiant toute concurrence : 7500 Francs (le quart du prix d'une voiture de 1914). La production débute avec 30 voitures, puis la cadence augmente, si bien que 22700 voitures sont construites jusqu'en décembre 1920. Le véhicule de grande série est une torpédo 4 Places, 3 portes, avec 2,83 m d'empattement et une cylindrée de 1327 cm³ pour 8 CV fiscaux. Du point de vue technique, deux innovations sont à noter : le démarreur électrique qui évite désormais la corvée de la manivelle (surtout pour les dames) et l'éclairage électrique. Ce n'est qu'en juin 1921 que la type A devient d'abord la 2B puis la B2. C'est cette dernière dénomination qui la désigne

couramment mais les documents Citroën font une distinction. L'évolution du moteur avec ces 1452 cm³ propulse la type B à 75 km/h. D'autre part, la B2 offre trois autres modèles principaux de carrosserie : La torpédo trois places, la conduite intérieure trois places, le fameux coupé docteur, la conduite intérieure 4 places, 3 portes. La torpédo 3 places avec l'arrière en poupe de bateau avec deux dispositions pour les sièges, soit en trèfle, soit avec un siège arrière coulissant et strapontin, tous deux placés à droite du conducteur. Dans cette dernière position il y a deux coffres : Un dans la pointe arrière, l'autre dans le dos du conducteur. Au cours des années 20, la mode est aux grands carrossiers, qui à la demande, habillent les châssis de leurs clients selon leurs désirs. Parmi eux, Manessius installé à Levallois Perret, qui habillera les plus belles voitures de son temps.

La voiture ici présentée est une B2 mise en circulation pour la première fois en novembre 1931 ce qui semble être tardif par rapport à sa probable date de construction. Aujourd'hui à l'état d'épave mais complète, elle serait une rarissime survivante de quelques B2 transformées à l'époque par Manessius. Elle fut trouvée dans un champ dans les années 1980 puis sauvée par l'actuel propriétaire qui la dénicha dans une annonce du journal LVA. La carte grise est par miracle présente ! Le moteur est complet et non grippé. Sur tout l'accastillage le numéro 113 est retrouvé et correspond sans doute à un numéro de série chez Manessius. Certaines traces d'un revêtement souple sur la tôle est encore visible par endroit. Une reconstruction pourrait être envisagée pour faire revivre cette voiture. Tous les galbes et les éléments sont par miracle présents.



In the spring of 1919, Citroën issued the following press release: «Citroën launched the first mass production French car». The birth of the 10 Hp type A is therefore announced and this, at a price unbeatable: 7500 Francs (a quarter of the price of a 1914 car). Production began with 30 cars, then the rate increased, so that 22700 cars were built until December 1920. The mass-produced vehicle is a 4-seater, 3-door torpedo, with a wheelbase of 2.83 m and a displacement of 1327 cm³ for 8 fiscal HP. From a technical point of view, two innovations should be noted: the electric starter, which now avoids the chore of cranking (especially for women) and electric lighting. It was not until June 1921 that Type A became first the 2B and then the B2. It is the latter name that commonly refers to it, but Citroën documents make

a distinction. The evolution of the engine with these 1452 cm³ propels the type B to 75 km/h. On the other hand, the B2 offers three other main bodywork models: the three-seat torpedo, the three-seat interior driving, the famous doctor's coupé, the four-seat, three-door interior driving. The 3-seater torpedo with the rear at the stern of the boat with two seating arrangements, either in cloverleaf or with a sliding rear seat and folding seat, both located to the right of the driver. In this last position there are two trunks: one in the back point, the other in the driver's back. During the 1920s, the trend was towards large bodywork manufacturers, who, on request, dress their customers' chassis according to their desires. Among them, Manessius settled in Levallois Perret, who will dress the most beautiful cars of his time.

The car presented here is a B2 first put into service in November 1931, which seems to be late compared to its probable date of construction. Today in a state of wreckage but complete, it would be an extremely rare survivor of a few B2s transformed at the time by Manessius. It was found in a field in the 1980s and saved by the current owner who found it in an ad in the LVA newspaper. The registration card is miraculously present! The engine is complete and not seized. On all the fittings the number 113 is found and probably corresponds to a serial number at Manessius. Some traces of a flexible coating on the sheet metal are still visible in places. A reconstruction could be considered to revive this car. All the curves and elements are miraculously present.

Véritable sortie de grange
Belle patine d'époque
Attelage originale

*Real barn exit
Beautiful period patina
Original coupling*

3 000 / 5 000 €

Sans carte grise
N° châssis : 102449

*Sold without registration papers
Chassis no.: 102449*



1931 - CITROËN C4G

La Citroën C4 est présentée au Mondial de l'automobile de Paris en octobre 1928. Elle sera produite à 121 000 exemplaires jusqu'en 1932. Elle correspond à une évolution des modèles précédents B12, B14 et B15. Sa silhouette est modernisée, elle gagne en confort et sa tenue de route est améliorée. La puissance du moteur est accrue de 40 %, pour une vitesse maximale dépassant les 90 km/h. Elle est fabriquée de la même manière que les B14, le bloc cylindres carter en fonte est coulé d'une pièce, avec un vilebrequin à trois paliers graissé sous pression. Le carter de la boîte de vitesse

est également en fonte et non plus en aluminium. Une pompe à eau et un ventilateur sur le radiateur améliorent le refroidissement. L'allumage à magnéto est lui aussi modernisé par un système de Delco à batterie et bobine. La C4 connaîtra des évolutions successives jusqu'à l'apparition de la C4G en 1931. Elle sera déclinée et fabriquée en version militaire pour le raid de la Croisière Jaune et pour la seconde guerre mondiale. La Citroën Rosalie lui succède en 1932.

L'exemplaire que nous présentons est une C4G de 1931. Authentique sortie de grange cette auto était utilisée par

un marchand ambulant dans les rues de Limoges jusque dans le milieu des années 60. Ce petit commerçant sillonnait la ville en vendant des glaces, marrons chaud ou autres pralines. Notre C4 est accompagnée de sa remorque dotée d'un four pour la cuisson des marrons grillés. Récupérée il y a une quarantaine d'années par l'oncle de l'actuel propriétaire, cet attelage original est resté dans son jus. Les portes cornets avec le journal d'époque sont toujours présents et le four rempli de bois n'attend plus qu'une étincelle pour repartir.



The Citroën C4 was presented at the Paris Motor Show in October 1928. 121,000 copies will be produced until 1932. It corresponds to an evolution of the previous models B12, B14 and B15. Its silhouette is modernized, it gains in comfort and its handling is improved. Engine power is increased by 40%, for a maximum speed exceeding 90 km/h. It is manufactured in the same way as the B14, the cast iron crankcase cylinder block is cast in one piece, with a three-bearing crankshaft lubricated under pressure. The gearbox housing is also made of cast iron and no longer aluminium. A water pump and a fan on the

radiator improve cooling. The magneto ignition is also modernized by a Delco system with battery and coil. The C4 underwent successive evolutions until the appearance of the C4G in 1931. It will be declined and manufactured in military version for the Yellow Cruise raid and for the Second World War. The Citroën Rosalie succeeded him in 1932. The copy we are presenting is a 1931 C4G. Authentic barn exit this car was used by a street vendor in the streets of Limoges until the mid-1960s. This small shopkeeper criss-crossed the city selling ice cream, hot chestnuts or other pralines. Our C4 is accompanied

by its trailer equipped with an oven for cooking roasted chestnuts. Recovered about forty years ago by the uncle of the current owner, this original carriage has remained in its original state. The cone doors with the period newspaper are still there and the oven filled with wood is only waiting for a spark to start again.

Intéressant projet de restauration
Complet
Estimation attractive

*Interesting restoration project
Complete
Attractive estimate*

4 000 / 7 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 214921

*French registration papers
Chassis No.: 214921*



1927 - CITROËN B15 FOURGON

Dérivée de la Citroën B14 de tourisme, la camionnette B15 était un petit utilitaire capable d'emporter une charge utile de 1000 kg. Il disposait de roues arrière plus importantes et d'une suspension renforcée. Les utilitaires d'avant-guerre n'ont pas très bien survécu, ce qui les

rendent très rares aujourd'hui. Le fourgon Citroën B15 est un utilitaire dérivé de la B14. Il est équipé d'un châssis renforcé capable de transporter une charge utile de 1000 kg. Son moteur comporte un régulateur capable d'éviter l'emballement du moteur en descente. L'exemplaire ici présenté est équipé

d'une carrosserie fourgon grand volume. Avec seulement deux propriétaires sur les 22 dernières années et complet mais nécessitant une restauration, c'est une pièce qui ne manque pas d'intérêt et qui pourra même rendre des services à son prochain propriétaire.



Derived from the Citroën B14 passenger car, the B15 pickup truck was a small utility vehicle capable of carrying a 1000 kg payload. It had larger rear wheels and a reinforced suspension. Pre-war SUVs did not survive very well, which makes them very rare today. The Citroën B15

van is a utility vehicle derived from the B14. It is equipped with a reinforced chassis capable of carrying a 1000 kg payload. Its engine has a regulator that can prevent the engine from running off on a descent.

The copy presented here is equipped with a large volume van body. With only

two owners over the last 22 years and complete but in need of restoration, it is a room that is not lacking in interest and that will even be able to provide services to its next owner.

Même propriétaire pendant 58 ans
Livrée British Petroleum d'époque
Remis en route en 2018

- Same owner for 58 years
- Original British Petroleum livery
- Back in operation order in 2018

12 000 / 18 000 €

Vendu sans carte grise

Without registration papers



1960 - CITROËN HY «BP»

Si nous devons ne citer ou ne retenir qu'un seul véhicule utilitaire emblématique de la marque de Javel, ce serait très probablement le type H. Présenté en 1947, il ne prendra sa retraite qu'en 1981 et n'aura pratiquement jamais évolué esthétiquement comme techniquement parlant. Cette longévité est unique dans l'histoire de la production automobile européenne. Mécaniquement simple, très robuste mais aussi extraordinairement polyvalent, le type H reste encore très recherché aujourd'hui. Pourtant produit à près de 500 000 exem-

plaires, il n'est pas si aisé de mettre la main sur un exemplaire sain et en bon état de marche.

Mis en circulation pour la première fois en 1960, ce HY n'a connu qu'un seul propriétaire, Monsieur Paul Raynaud dont le nom est d'ailleurs inscrit sur la carrosserie. Propriétaire d'une station service à Bédarieux dans l'Hérault, Monsieur Raynaud fera peindre son utilitaire aux couleurs de la British Petroleum. Il l'utilisera quasiment quotidiennement pendant 18 ans. Décidé à faire l'acquisition d'un nouvel

utilitaire, il se sépare donc de son type H qu'il remisera au sec dans le garage de sa station service. Immobilisé pendant 40 ans, le fidèle utilitaire revoit alors le jour en 2018. Esthétiquement, notre exemplaire présente une jolie patine et les couleurs BP ont globalement été bien conservées. Le bibendum Michelin est fidèle au poste, bien accroché au-dessus de la cabine. Le climat sec du sud de la France a favorisé la bonne conservation de l'utilitaire qui fut par ailleurs remis en route sans encombre.



If we were to mention or retain only one commercial vehicle emblematic of the bleach brand, it would most likely be the H type. Presented in 1947, it will only retire in 1981 and will almost never have evolved aesthetically as technically speaking. This longevity is unique in the history of European automotive production. Mechanically simple, very robust but also extraordinarily versatile, the type H is still very popular today. Yet with nearly 500,000 copies produced, it is not so easy to find a healthy and working copy.

First put into service in 1960, this HY has only known one owner, Mr. Paul Raynaud, whose name is written on the bodywork. Owner of a petrol station in Bédarieux in the Hérault, Mr Raynaud will have his utility vehicle painted in the colours of British Petroleum. He will use it almost daily for 18 years. Decided to buy a new SUV, he decided to part with his type H which he would store in a dry place in the garage of his gas station. Immobilized for 40 years, the faithful van was born again in 2018. Aesthetically, our copy

has a nice patina and the BP colours have been well preserved overall. The Michelin Michelin Michelin Michelin Man is faithful to the position, well hung above the cabin. The dry climate in the south of France helped to preserve the utility vehicle, which was also restarted without any problems.

3^e main
 Superbe jus d'origine
 Seulement une soixantaine d'exemplaires recensés

3rd hand
 Superb original condition
 Only sixty cars identified

7 000 / 10 000 €

Carte grise française normale
 Châssis N° : 170 569

French registration papers
 Chassis No.: 170 569



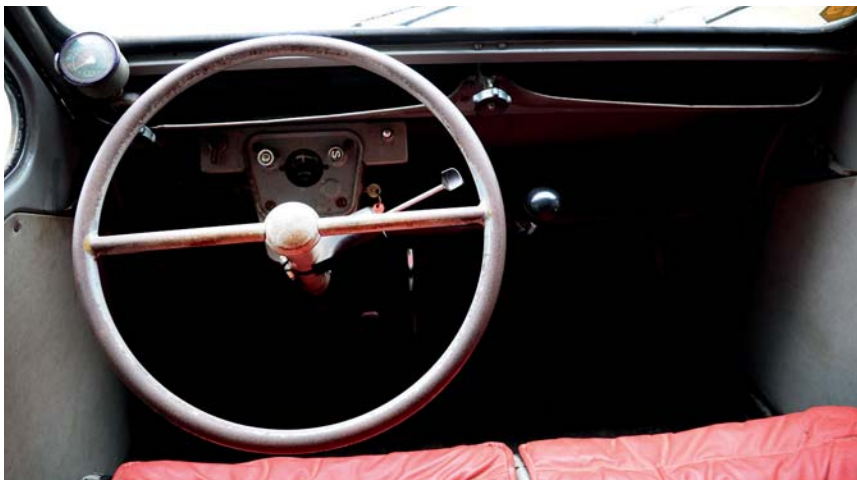
1955 - CITROËN 2CV « RESSORTS APPARENTS »

Au fur et à mesure de sa longue carrière, la mythique 2 CV se verra équipée de différents types de suspension, jusqu'à adopter pour seulement quelques mois, un étonnant système à ressorts apparents. Ce véritable prototype roulant ne sera produit que sur l'année modèle 1955.

La voiture ici présentée est une authentique sortie de grange, avec tout le charme qui va avec. Par l'intermédiaire d'un ami, le propriétaire actuel découvre cette charmante 2 CV alors endormie dans une grange au fond de la campagne tourangelles. Conservée au sec et bien à l'abri,

elle dormait alors depuis 1979. De 1955 à 1964 elle appartenait à un particulier de la région d'Orléans. Puis de 1964 à 1979 à un mécanicien de machines agricoles monsieur Besnard. Soigneux de sa machine, un émouvant petit carnet de bord fut retrouvé dans la voiture, avec toutes les annotations d'entretien ou de changement de pièces de rechange. Elle est exhumée en 2015 et quitte le petit village d'Orbigny près de Tours pour être remise en état par monsieur L. Heureusement la base est très saine et ne nécessite aucune soudure ou restauration. Le moteur n'était pas grippé mais il fut déculassé et des chemises pistons neufs

vont permettre à cette charmante petite auto de reprendre la route. Les freins sont également remplacés. L'aspect général de l'auto est volontairement laissé ainsi, avec sa patine du temps, il serait dommage de la repeindre, elle perdrait alors ses stigmates et son histoire. D'après son carnet de bord, la voiture posséderait un peu moins de 30 000 kms à ce jour. Lors de l'essai, la petite Citroën s'est montrée en pleine forme et sous cette magnifique allure de sortie de grange se cache une mécanique refaite à neuf prête à prendre le chemin de la promenade.



Over the course of its long career, the legendary 2CV will be equipped with different types of suspension, until it adopts an amazing spring system for only a few months. This real rolling prototype will only be produced on the 1955 model year. The car presented here is an authentic barn exit, with all the charm that goes with it. Through a friend, the current owner discovers this charming 2 CV then asleep in a barn at the end of the Touraine countryside. It had been asleep since 1979 and was kept dry and well protected. From 1955 to 1964 it belonged

to a private individual from the Orleans region. Then from 1964 to 1979 to an agricultural machinery mechanic Mr. Besnard. Careful with his machine, a moving little logbook was found in the car, with all the annotations of maintenance or replacement of spare parts. It was exhumed in 2015 and left the small village of Orbigny near Tours to be repaired by Mr L. Fortunately the base is very healthy and requires no welding or restoration. The engine was not seized but it was deculped and new piston shirts will allow this charming little car to get back on the road. The brakes are also

replaced. The general aspect of the car is deliberately left like this, with its patina of time, it would be a shame to repaint it, it would then lose its stigmas and its history. According to its logbook, the car has just under 30,000 km to date. During the test, the little Citroën showed itself in great shape and underneath this magnificent barn exit look is a brand new engine ready to take the walk.

Faible kilométrage
Prix attractif
Bel état général

*Low mileage
Attractive price
Good general condition*

2 000 / 4 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 05YS8930

*French registration papers
Chassis n°: 05YS8930*



1982 - CITROËN GSA SPÉCIAL BREAK

Apparue au Salon de l'Auto en 1970, la Citroën GS doit faire face à une concurrence déjà bien établie sur le segment des berlines de moyenne gamme. Mais ce n'est que 9 ans plus tard qu'elle change de dénomination pour devenir la GSA, oubliant alors les chromes et laissant place à la mode du tout plastique. Esthétiquement elle se distingue de son aînée par quelques détails extérieurs mais aussi par un habitacle remodelé et l'apparition des compteurs digitaux qui la propulse dans une nouvelle ère résolument plus moderne. La GS/GSA sera la troisième Citroën la plus vendue après la 2CV et l'AX, totalisant en

quinze années de production quelques 2.5 millions d'unités.

La voiture que nous présentons est une GSA Spécial break, vendue neuve le 14/10/1982 par le garage Palace à Vichy pour la somme de 45 330 Frs. Ce break est accompagné de son manuel d'utilisation, de sa facture d'achat et de son carnet d'entretien. Celui-ci témoigne d'un entretien régulier jusqu'en 1997 alors que son compteur affichait 68 977 km. Ce véhicule n'avait connu que deux titulaires lorsque son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 2011 alors que celui-ci comptabilisait 76 000 km. Crédité aujourd'hui d'un peu

moins de 84 000 km, ce qui constitue très certainement son kilométrage d'origine. La voiture se trouve dans un très bon état général, sa peinture possède un bel éclat et ses pare-chocs sont bien conservés. A l'intérieur le tableau de bord est très bien préservé et ses couleurs ont toujours un bel aspect, seuls les sièges avant présentent quelque défauts. Mécaniquement la voiture fonctionne très bien, un tableau récapitulatif témoigne d'un entretien régulier depuis 2011. Son essai routier nous a d'ailleurs donné entière satisfaction. Cette auto originale constitue donc une belle occasion de se faire plaisir pour une somme raisonnable.



Having appeared at the Motor Show in 1970, the Citroën GS is already facing well-established competition in the mid-range sedan segment. But it was only 9 years later that it changed its name to GSA, forgetting the chrome and leaving room for the fashion of the all-plastic. Aesthetically it stands out from its predecessor by a few external details but also by a remodelled interior and the appearance of digital counters that propel it into a new and resolutely more modern era. The GS/GSA will be the third best-selling Citroën after the 2CV and AX, totalling some 2.5 million units in fifteen years of production.

The car we present is a GSA Special station wagon, sold new on 14/10/1982 by the garage Palace in Vichy for 45 330 Frs. This station wagon is accompanied by its user manual, purchase invoice and maintenance logbook. This one shows regular maintenance until 1997 when its meter was 68,977 km long. This vehicle had only two owners when its current owner acquired it in 2011 when it was 76,000 km long. Credited today with just under 84,000 km, which is most certainly its original mileage. The car is in very good general condition, its paint has a nice shine and its bumpers are well preserved. Inside the dashboard is very

well preserved and its colours have kept a nice appearance, only the front seats have some defects. Mechanically the car works very well, a summary table shows a regular maintenance since 2011. We were completely satisfied with his test drive. This original car is therefore a great opportunity to enjoy yourself for a reasonable amount of money.

Deuxième main
Seulement 140 000 km au compteur
Première série « pavillon bas »

*Second hand
Only 140,000 km
First series "low roof" series*

8 000 / 12 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 00MK8250

*French registration papers
Chassis No.: 00MK8250*



1976 - CITROËN CX PRESTIGE PAVILLON PLAT

Si la CX ne présente pas d'évolution technique majeure, elle est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Et si elle ne fait pas tout de suite l'unanimité auprès des habitués de la marque, lui reprochant son manque d'innovations, la CX subjugué les journalistes par ses qualités de routière hors normes et son confort. Bien que décriée à ses débuts en 1974, la grande berline remporte un succès commercial certain. Dès l'année suivante, une version luxe Prestige apparaît au catalogue. Celle-ci est rallongée (+25 cm) et verra son pavillon rehaussé deux ans après. Le Président Giscard d'Estaing se serait plaint du manque de garde au toit une fois assis à l'arrière. En effet, la CX devient rapidement la

voiture emblématique des institutions gouvernantes et sera adoptée par Jacques Chirac que nous verrons défiler sur les Champs Élysées au soir de son élection présidentielle en 1995. Lorsque la CX est restylée en 1985, la Prestige adopte également la suralimentation et devient officiellement la Citroën la plus chère. Elle est remplacée en 1989 par la XM mais demeure encore à ce jour une excellente routière au confort très actuel.

L'exemplaire que nous vous présentons fut immatriculé pour la première fois en 1976, il s'agit donc d'une version « pavillons bas » identique à celle utilisée par le Président Giscard d'Estaing. Cette CX Prestige série 1 fut achetée neuve par un des chirurgiens fondateurs du CHU La Tronche à Grenoble

et qui la conservera pendant plus de 30 ans. C'est un producteur de cinéma passionné de la marque qui en fait l'acquisition en deuxième main à la fin des années 2000. Pour l'anecdote, il développera en collaboration avec Alain Juteau la fameuse CX présidentielle du Groland (émission culte de Canal+), voiture qu'il possède encore à ce jour. La CX qui nous intéresse ici est équipée du 2.4i à carburateurs accouplé à une boîte 4 vitesses. Esthétiquement, cette Prestige n'a jamais été restaurée et se trouve dans son jus d'origine alors que l'intérieur en velours beige est en bon état. Avec un peu moins de 140 000 kilomètres au compteur, la mécanique fonctionne correctement mais de petits travaux seront à prévoir avant de parcourir de longs trajets.



While the CX does not feature any major technical developments, it is still the first Citroën production car with a transverse front engine. And if it does not immediately win the unanimous approval of the brand's regular customers, blaming it for its lack of innovation, the CX captivates journalists with its outstanding driving qualities and its comfort. Although criticized in its early days in 1974, the large sedan was a definite commercial success. The following year, a luxury Prestige version appeared in the catalogue. This one is extended (+25 cm) and will see its pavilion raised two years later. President Giscard d'Estaing reportedly complained about the lack of headroom once seated in the

back. Indeed, the CX quickly became the emblematic car of the governing institutions and was adopted by Jacques Chirac, which we will see on the Champs Elysées on the evening of his presidential election in 1995. When the CX was restyled in 1985, the Prestige also adopted supercharging and officially became the most expensive Citroën. It was replaced in 1989 by the XM but still remains to this day an excellent road with very modern comfort. The copy we are presenting to you was first registered in 1976, so it is a «low flags» version identical to the one used by President Giscard d'Estaing. This CX Prestige series 1 was purchased new by one of the founding surgeons of the CHU La Tronche

in Grenoble and will keep it for more than 30 years. It was a film producer who was passionate about the brand that acquired it in second hand at the end of the 2000s. For the anecdote, he will develop in collaboration with Alain Juteau the famous presidential CX of Greenland (Canal+ cult show), a car he still owns today. The CX we are interested in here is equipped with the 2.4l carburettor coupled to a 4-speed gearbox. Aesthetically, this Prestige has never been restored and is in its original juice while the beige velvet interior is in good condition. With just under 140,000 kilometres on the meter, the mechanics are working properly but minor work will have to be done before travelling long distances.

Collection de Jean-Paul Cardinal
Entièrement restaurée il y a quelques années
2^e main

*Jean-Paul Cardinal's collection
Completely restored a few years ago
2nd hand*

9 000 / 12 000 €

Carte grise française
N° châssis : 9169404

*French registration document
Chassis no.: 9169404*



1969 - CITROËN MÉHARI

Véhicule anticonformiste, la Citroën Méhari n'est, au fil des ans, jamais passée de mode.

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. Après une présentation à la presse à Deauville en Mai 1968, elle est dévoilée au grand public lors du Salon de Paris la même année. 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 amovibles. 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. Produite durant 19 ans, elle sera finalement retirée du catalogue en 1987.

Fabriquée en 1969, cette Méhari provient de la collection personnelle de M. Jean-Paul Cardinal qui aura œuvré toute sa vie pour la marque Citroën. Membre du Bureau

d'Etudes, il terminera sa carrière comme directeur des relations avec la presse. L'exemplaire que nous proposons est une deuxième main entièrement restauré par M. Cardinal et l'un de ses amis il y a quelques années. Le moteur a été refait, la carrosserie blanche entièrement remplacée, tout comme la sellerie, la bâche et les portières noires. Son compteur affiche 532 km, ce qui correspond à la distance parcourue depuis la restauration. La voiture démarre au quart de tour et son essai routier nous a donné entière satisfaction. Cette intéressante Méhari présentée à une estimation attractive n'attend plus que son nouveau propriétaire pour reprendre la route de la plage.



An non-conformist vehicle, the Citroën Méhari has never, over the years, gone out of fashion. The idea for a vehicle with a plastic body came from Count Roland de la Poype, whose factory would later assemble the boxes. After a press presentation in Deauville in May 1968, it was unveiled to the general public at the Paris Motor Show the same year. Most of the mechanical components, including the 602cc engine, come from the Dyane 6. The 28-horsepower air-cooled twin cylinder engine pulls the vehicle's 525 kilos and 400 kilograms of payload, proof that the Méhari can be as much a pleasure car as

an efficient utility vehicle. Modular, it can be completely uncovered, including the windscreen, all the elements above the body belt being removable. Proof of its versatility, the Méhari will be commanded in large numbers by the French army and the gendarmerie. It will also become an essential accessory in coastal regions, furnishing many second homes. Produced for 19 years, it was finally removed from the catalogue in 1987. Manufactured in 1969, this Méhari comes from the personal collection of Mr. Jean-Paul Cardinal who has worked all his life for the Citroën brand. A member of the Engineering Department, he will end

his career as Director of Press Relations. The copy we propose is a second hand entirely restored by Mr. Cardinal and one of his friends a few years ago. The engine has been rebuilt, the white bodywork completely replaced, as have the upholstery, tarpaulin and black doors. Its counter shows 532 km, which corresponds to the distance covered since the restoration. The car starts off at a quarter turn and its road test gave us complete satisfaction. This interesting Méhari presented at an attractive price is just waiting for her new owner to take the road back to the beach.

Ex-voiture du GIGN
 Equipements spécifiques
 Une des 5 livrées au GIGN

*Ex-GIGN car
 Specific equipment
 One of the 5 delivered to the GIGN*

6 000 / 10 000 €

Carte grise française

French registration papers



1991 - CITROËN CX 25 TGI

« GIGN »

Lorsque l'on évoque le Groupement d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN), tout le monde se souvient alors d'une image ou d'un fait marquant, entendu à la radio ou vu à la télé ces 50 dernières années. Si la bravoure et l'hardiesse des hommes du GIGN n'est plus à démontrer, n'oublions pas que leurs opérations hors du commun furent aussi possibles grâce à leurs véhicules d'intervention aux spécificités uniques ! A la fin des années 80, la CX arrive en fin de carrière. C'est une voiture robuste, à la fiabilité éprouvée et présentant dans sa version break une capacité de chargement conséquente. C'est alors qu'elle est choisie

par le GIGN comme véhicule d'intervention rapide. Cinq exemplaires sont alors commandés, et reçoivent des équipements spécifiques destinés notamment à améliorer les performances de la voiture. A cet effet, les breaks se verront dépouillés de leur climatisation, de la radio, et d'autres éléments de confort allant même jusqu'à retirer la feutrine insonorisante que l'on trouve sous le capot moteur ! Côté mécanique, la CX reprend le moteur 2.5l injection de 138 chevaux déjà monté sur la GTI, mais cette fois-ci accouplé à une boîte courte spécifique à 5 rapports. Mais le must de la préparation réside très certainement dans le montage d'un kit NOS (Nitrous Oxide Systems), autrement dit une

bombonne constituée d'un mélange de gaz raccordée à l'injection permettant à la voiture de gagner 30 à 40% de puissance pendant près de 5 minutes ! Il ne subsisterait à ce jour que 2 exemplaires sur les 5 initialement confiés au GIGN. La nôtre est une troisième main et n'a parcouru qu'à peine plus de 165 000 kilomètres, actuellement équipée d'un nouveau moteur affichant près de 40 000 kilomètres. Ce break mythique garde fière allure bien qu'il n'ait jamais été restauré. La sellerie en velours gris est bien conservée, tandis que le pot d'échappement et le relais de pompe à essence viennent d'être changés pour compléter la récente remise en route de la voiture.



When we talk about the *Groupe-ment d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN)*, everyone remembers an image or a significant event, heard on the radio or seen on TV over the past 50 years. If the bravery and boldness of the GIGN men is no longer to be demonstrated, let us not forget that their extraordinary operations were also possible thanks to their unique intervention vehicles! At the end of the 1980s, the CX reached the end of its career. It is a robust car, with proven reliability and a high loading capacity in its station wagon version. It was then chosen by the GIGN as a rapid

response vehicle. Five copies were then ordered, and received specific equipment designed to improve the car's performance. To this end, the station wagons will be stripped of their air conditioning, radio, and other comfort elements, even removing the soundproofing felt found under the engine hood! On the mechanical side, the CX takes over the 138-horsepower 2.5-litre injection engine already built on the GTI, but this time coupled to a specific 5-speed short gearbox. But the must of the preparation most certainly lies in the assembly of a NOS kit (Nitrous Oxide Systems), in other words a tank made up of a gas mixture connected to

the injection allowing the car to gain 30 to 40% of power for nearly 5 minutes! To date, only 2 of the 5 copies initially entrusted to the GIGN remain. Ours is a third hand and has only covered just over 165,000 kilometres, currently equipped with a new engine that displays nearly 40,000 kilometres. This mythical station wagon still looks great even though it has never been restored. The grey velvet upholstery is well preserved, while the exhaust pipe and fuel pump relay have just been replaced to complete the car's recent restart.

Seulement 42 500 km
Très bon état de conservation
Une sportive à l'ancienne

*Only 42,500 km from new
Very good state of conservation
An old-fashioned sports car*

5 000 / 10 000 €

Carte grise française
N° châssis : VF7XBJ0000XJ0741

*French registration papers
Chassis No.: VF7XBJ0000XJ0741*



1985 - CITROËN **BX SPORT**

Peu après que Peugeot se soit introduit au capital de la marque aux chevrons, les habitués craignaient de voir disparaître l'identité Citroën. Lorsqu'en 1982 la BX est présentée au grand public, les amateurs sont soulagés de voir préservée l'originalité et l'ADN de la marque. Grâce à un démarrage commercial excellent, Citroën envisage rapidement d'élargir la gamme et propose alors en 1985 la BX Sport qui sera finalement produite à 7572 exemplaires. Visuellement, elle se distingue par ses boucliers spécifiques, son aileron greffé à la malle arrière, ses jantes alu de 14 pouces ou encore ses élargisseurs de

bas de caisse et d'ailes. Côté mécanique, le moteur 1.9l préparé par Danielson développe 126 chevaux et permettra à la BX Sport de tutoyer les 200 km/h. Une belle prouesse pour l'époque, et ce bien avant l'introduction sur le marché de ses principales rivales que seront la R21 Turbo et la Peugeot 405 Mi16.

La BX Sport que nous présentons a été vendue neuve le 18 juillet 1985 par le garage Bernard de Carpentras. Conservée par son premier propriétaire jusqu'en 2008, elle transitera ensuite par deux garages Citroën avant que son actuel propriétaire en prenne possession

en 2015. Avec un peu moins de 42 500 km au compteur, ce qui constitue très certainement son kilométrage d'origine, notre BX Sport se présente dans un très bon état général. Sa peinture possède un bel éclat et ses feux Morette lui confèrent un look résolument sportif. A l'intérieur la sellerie est très bien conservée, tout comme son tableau de bord qui présente un très bel aspect. Accompagnée de son carnet d'entretien, de ses manuels d'utilisation et de son barré rouge, notre BX Sport est aujourd'hui présentée à une estimation attractive. Elle constitue donc une très belle opportunité pour tous les nostalgiques des années 80.



Shortly after Peugeot acquired a stake in the chevron brand, regular customers feared that the Citroën identity would disappear. When the BX was presented to the general public in 1982, fans were relieved to see the brand's originality and DNA preserved. Thanks to an excellent commercial launch, Citroën quickly planned to expand the range and in 1985 offered the BX Sport, which was finally produced in 7572 units. Visually, it is distinguished by its specific shields, its spoiler grafted to the trunk, its 14-inch aluminium rims and its underbody and wing wideners. On the mechanical side, the 1.9l engine

prepared by Danielson develops 126 horsepower and will allow the BX Sport to use the familiar 200 km/h. A great feat for the time, well before the introduction on the market of its main rivals, the R21 Turbo and the Peugeot 405 Mi16. The BX Sport we are presenting was sold new on July 18, 1985 by the Bernard garage in Carpentras. Retained by its first owner until 2008, it will then pass through two Citroën garages before its current owner takes possession of it in 2015. With just under 42,500 km on the clock, which is certainly its original mileage, our BX Sport is in very good overall condition. Its paint has a beau-

tiful shine and its Morette lights give it a resolutely sporty look. Inside the upholstery is very well preserved, as is the dashboard, which has a very beautiful appearance. Accompanied by its maintenance booklet, user manuals and red bar, our BX Sport is now presented at an attractive price. It is therefore a great opportunity for all those who are nostalgic for the 1980s.

3^e main
Dossier d'entretien complet
Très bel état

3rd hand
Complete maintenance file
Very good condition

8 000 / 15 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : VF7MANK0003NK3082

French registration papers
Chassis No.: VF7MANK0003NK3082



1987 - CITROËN CX

GTI TURBO 2

Si la CX ne présente pas d'évolution technique majeure, elle est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Les premiers modèles seront équipés des moteurs des dernières DS mais très vite la concurrence allemande pousse les constructeurs français à une course à la puissance. Le phénomène GTI apparut en 1976 avec une certaine Golf, n'épargne pas la grande routière française et dès le millésime 77 Citroën décline sa berline en version sportive. 128 ch sont au rendez-vous avec un châssis à la fois confortable et sportif. Rappelons-nous qu'une CX GTI gagne le Paris-Dakar en 1981. Au milieu des années 1980, la mode passe au Turbo. Citroën présente alors son offensive en octobre 1984 sous la forme d'une 25 GTI Turbo. 168 ch sont atteints permettant des performances

époustouflantes (220 km/h). Tout le monde se souvient de la publicité de l'époque avec l'actrice Grace Jones, ambassadrice de la marque, criant : «CX GTI TURBO, c'est démon!» En 1986 la Citroën est restylisée et modernisée avec l'apparition de boucliers en plastique.

La CX GTI Turbo présentée à la vente est un modèle mis en circulation pour la première fois le 22/04/1987. C'est donc un modèle série 2 avec le moteur de 168 ch. De couleur Gris Renard, avec un intérieur en cuir noir à bande rouge. Originaire de la Creuse comme en témoigne encore le tatouage de l'immatriculation d'origine sur l'ensemble des vitres, cette auto fut toujours stockée au sec dans un garage et à l'abri de la lumière, laissant apparaître un état général proche de la perfection. Le propriétaire actuel, collection-

neur également de DS en est le troisième propriétaire. Celui-ci, à l'achat de la voiture se lance dans une grande révision mécanique. A environ 162 000 km, une vidange de tous les fluides est effectuée ainsi que le changement de la pompe à eau, des quatre pneus TRX, de l'hydraulique et des disques de freins. Elle en affiche aujourd'hui un peu plus de 169 000 au compteur. Le carnet d'entretien et le suivi de l'historique sont disponibles avec la voiture. La voiture présente un comportement sain, roule bien droit, et la direction Diravi toujours aussi plaisante. Le maniement de la boîte de vitesse est conforme à nos attentes, de même que le freinage, rassurant en conduite rapide. Une occasion à ne pas laisser passer pour redécouvrir un véritable Youngtimer en puissance.



While the CX does not feature any major technical developments, it is still the first Citroën production car with a transverse front engine. The first models will be equipped with the engines of the latest DS but very quickly the German competition pushes the French manufacturers to a race for power. The GTI phenomenon that appeared in 1976 with a certain Golf did not spare the French Grand Tourer and from the 77 Citroën vintage onwards, the sedan was available in a sporty version. 128 hp are available with a comfortable and sporty chassis. Let's remember that a CX GTI won the Paris-Dakar in 1981. In the mid-1980s, the trend switched to Turbo. Citroën then presented its offensive in

October 1984 in the form of a 25 GTI Turbo. 168 hp are achieved, allowing breathtaking performance (220 km/h). Everyone remembers the advertising of the time with actress Grace Jones, the brand's ambassador, shouting: «CX GTI TURBO, it's demon!» In 1986, the Citroën was restyled and modernized with the appearance of plastic shields. The CX GTI Turbo presented for sale is a model first put into service on 22/04/1987. It is therefore a Series 2 model with the 168 hp engine. Fox Grey, with a black leather interior with a red stripe. Originally from the Creuse as the tattoo of the original registration on all the windows still shows, this car was always stored in a dry garage and protected from the light, revealing a

general condition close to perfection. The current owner, also a collector of DS, is the third owner. This one, with the purchase of the car, starts a major mechanical overhaul. At about 162,000 km, all fluids are drained and the water pump, four TRX tires, hydraulics and brake discs changed. Today, it has just over 169,000 on the meter. The maintenance logbook and history follow-up are available with the car. The car behaves well, drives straight, and the Diravi steering is as pleasant as ever. The handling of the gearbox meets our expectations, as does the braking, reassuring in fast driving. An opportunity not to be missed to rediscover a true Youngtimer in power.

Première main
Seulement 72 000 km
Version la plus aboutie de la XM

*First hand
Only 72,000 km
The most advanced version of the XM*

4 000 / 7 000 €

Carte grise française normale
Châssis n° : VF7Y4WH0000WH3143

*French registration papers
Chassis No.: VF7Y4WH000000WH3143*



1998 - CITROËN XM V6 EXCLUSIVE

En 1989, le groupe PSA lance deux berlines haut de gamme. Peugeot la 605, et Citroën sa XM. Toutes les deux très différentes esthétiquement, la XM propose un dessin très avant-gardiste comme souvent, et que nous devons au styliste italien Bertone. Dotée d'un ensemble de raffinements techniques remarquable, la berline française semble être la digne héritière de la DS et de la CX. Disponible en plusieurs motorisations essence ou diesel, le vaisseau amiral de la marque aux chevrons se verra notamment équipé dans sa version la plus luxueuse d'un V6 d'origine PRV culminant à 3.0l de cylindrée et 24 soupapes, pour développer 200 che-

vaux, très souple à bas régime mais proposant des reprises dynamiques au-delà de 2500 tr/min, permettant à la grande berline d'atteindre 235 km/h en vitesse de pointe. Grâce à des performances élevées et à un niveau d'équipement luxueux mais jamais tapageur, la XM avait clairement choisi ses concurrentes...

L'exemplaire que nous vous proposons dans ces pages fut immatriculé pour la première fois en 1998. Il s'agit donc de l'ultime évolution de la XM dans sa version Exclusive, et équipée du moteur V6 24 soupapes de 194 chevaux, accouplé à une boîte de vitesse automatique à 4 rapports. Pour l'anecdote, les propriétaires de la

voiture avaient programmé leur départ en vacances au volant de leur CX Prestige qui au moment de prendre la route tombe en panne. La réparation est trop importante et coûteuse... c'est alors qu'ils décident de se rendre en concession et de faire l'acquisition de cette XM jusqu'alors voiture de showroom ! Option rare à l'époque, les très beaux fauteuils en cuir et alcantara sont chauffants à l'arrière ! Depuis ce jour, notre XM n'aura parcouru que 72 000 kilomètres certifiés par les nombreuses factures d'entretien. Elle se trouve alors en très bel état et représente une véritable invitation au voyage.



In 1989, the PSA group launched two top-of-the-range sedans. Peugeot the 605, and Citroën its XM. Both very different aesthetically, the XM offers a very avant-garde design as often, and we owe it to the Italian designer Bertone. Equipped with a remarkable set of technical refinements, the French sedan seems to be the worthy heir to the DS and CX. Available in several petrol or diesel engines, the flagship of the brand with herringbone engines will be equipped in its most luxurious version with an original PRV V6 with a capacity of 3.0l and 24 valves, to develop 200 horsepower, very flexible at low revs but offering dynamic

acceleration beyond 2500 rpm, allowing the large sedan to reach 235 km/h in top speed. Thanks to its high performance and luxurious but never flashy equipment, the XM had clearly chosen its competitors....

The copy we offer you in these pages was first registered in 1998. This is the ultimate evolution of the XM in its Exclusive version, and equipped with the 194-horsepower 24-valve V6 engine, coupled with a 4-speed automatic gearbox. For the anecdote, the owners of the car had scheduled their vacation to start at the wheel of their CX Prestige, which breaks down when they take to

the road. The repair is too important and expensive... that's when they decide to go to the dealership and buy this XM until then showroom car! A rare option at the time, the very beautiful leather and alcantara armchairs are heated at the back! Since then, our XM has only covered 72,000 kilometres certified by the many maintenance invoices. It is then in very good condition and represents a real invitation to travel.

Deuxième main depuis 1996
Entretien et restauration de grande qualité
Un des derniers Break DS

*Second hand since 1996
High quality maintenance and restoration
One of the latest DS Break*

25 000 / 35 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 8418558

*French registration papers
Chassis No.: 8418558*



1975 - CITROËN DS 20 BREAK CONFORT

Citroën s'inspire beaucoup de la mode des breaks ou « station-wagon » aux USA pour développer son projet de DS break. C'est l'aboutissement de 2 années de recherches visant à proposer à la clientèle un véhicule polyvalent, à la fois pratique pour les artisans, logeable pour les familles et gardant l'élégance et la technique de la berline. Ce concept en 57, très en vogue aux USA, n'était représenté en France

que par le break Simca Marly V8. Pierre Franchiset, l'homme qui a conçu le type H, dessine alors un break fort élégant, pratique et rapide pour l'époque. Au salon de Paris 1958 la voiture est présentée mais ne sortira qu'un an plus tard. Produite de 1959 à 1975, ce sera un succès mondial considérable.

Le modèle qui nous est présenté ici est un des derniers breaks fabriqués pour l'année modèle 1975. Elle fut achetée neuve par

un instituteur de Nantes qui promena sa petite famille avec jusqu'en 1996. Date à laquelle le collectionneur actuel trouve cette voiture alors qu'il habitait en Bretagne. Cette Citroën est donc une véritable deuxième main et conservait encore son immatriculation d'origine « RT 44 » jusqu'à récemment. Monsieur M. entreprit une première restauration en 1996 de la carrosserie. La voiture avait connu 20 ans de bons et loyaux services et présentait

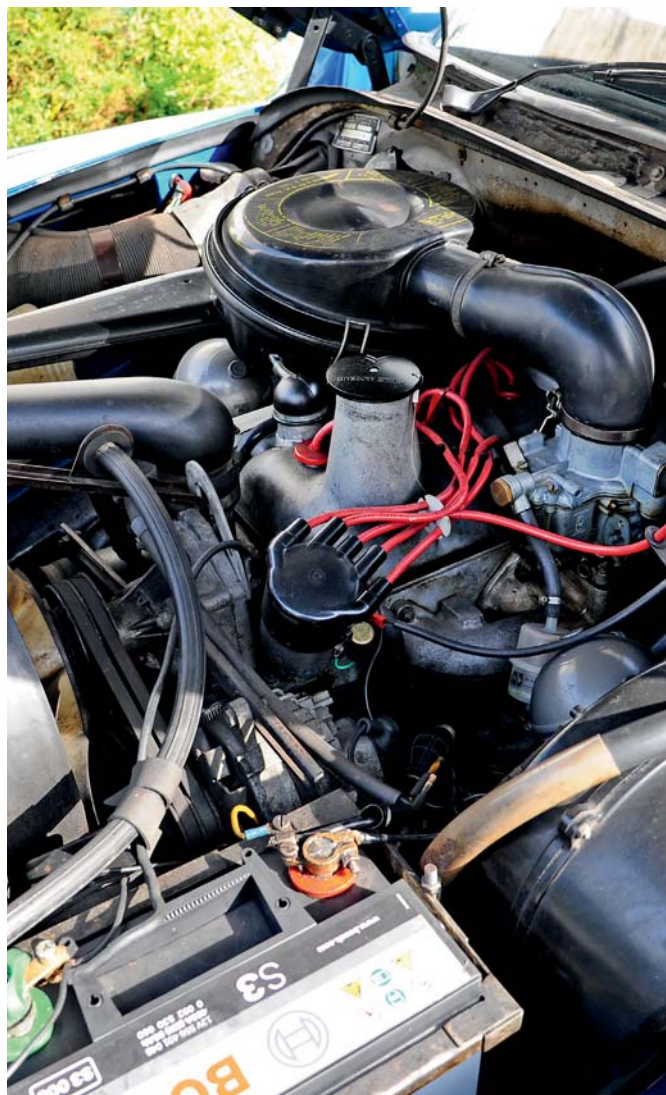


AGUTTES

quelques stigmates de circulation inévitable. La carrosserie démontée et repeinte, le carrossier en profitera pour traiter les corps creux en prévention. La mécanique a toujours bénéficiée d'un entretien rigoureux et régulier. En 23 ans elle ne parcourra que 23 000 kms. Le kilométrage à ce jour certifié est de 156 000 kms. En 2010, une grande restauration de la sellerie est entreprise avec le changement du tissu pour le bleu Jersey et c'est alors que la voiture

est repeinte en magnifique bleu Delta, conformément au nuancier de l'époque. A cette occasion l'intégralité de la carrosserie est démontée et repeinte dans les parties intérieures en gris rosé. Les pneus Michelin sont neufs, ainsi que les sphères ou encore l'échappement en inox. Souvent plébiscité par la marque aux chevrons lors d'événements commémoratifs, ce break a été exposé deux fois sur le stand Citroën pendant Rétromobile, lors des 50 ans de la

DS, puis pour les 90 ans de la marque sur les Champs Elysées et enfin dernièrement pour les 100 ans dans le 15ème à Paris. A l'essai le break s'est montré en parfait état mécanique. La boîte est douce, le freinage puissant, et quel confort ! C'est l'occasion ici d'acquérir un magnifique et original break DS parfaitement entretenu et à l'historique limpide, qui pourra emmener la famille ou des amis en voyage au bout du monde.



Citroën is very much inspired by the station wagon fashion in the USA to develop its DS station wagon project. It is the result of two years of research aimed at offering customers a versatile vehicle that is both practical for craftsmen and family-friendly, while retaining the elegance and technology of the

sedan. This concept in 57, very popular in the USA, was only represented in France by the Simca Marly V8 station wagon. Pierre Franchiset, the man who designed the H type, designed a very elegant, practical and fast station wagon for the time. At the Paris Motor Show in 1958 the car was presented but was not released until one

year later. Produced from 1959 to 1975, it will be a considerable worldwide success. The model presented here is one of the last estate cars manufactured for the 1975 model year. It was bought new by a teacher from Nantes who walked his little family with it until 1996. Date on which the current collector finds this car while living in Brittany.

This Citroën is therefore a real second hand and still kept its original registration number «RT 44» until recently. Mr. M. undertook a first restoration in 1996 of the bodywork. The car had been in good and loyal service for 20 years and had some inevitable traffic stigmas. Once the bodywork has been dismantled and repainted, the bodybuilder will take advantage of this opportunity to treat hollow bodies as a preventive measure. The mechanics have always benefited from rigorous and regular maintenance. In 23 years it will only cover 23,000 km. The certified mileage to date is 156,000 km. In 2010, a major restoration of the upholstery was undertaken with the change of the fabric to Jersey blue and it was then that the car was repainted in magnificent Delta blue, in accordance with the colour chart of the time. On this occasion the entire

bodywork is dismantled and repainted in the interior parts in pinkish grey. Michelin tires are new, as are the spheres and the stainless steel exhaust. Often acclaimed by the brand at commemorative events, this station wagon was exhibited twice on the Citroën stand during Rétromobile, during the 50th anniversary of the DS, then for the brand's 90th anniversary on the Champs Elysées and finally for the 100th anniversary in the 15th in Paris. During the test, the station wagon proved to be in perfect mechanical condition. The gearbox is smooth, the brakes powerful, and what a comfort! This is the opportunity to acquire a beautiful and original DS station wagon, perfectly maintained and with a clear history, that can take family or friends on a journey to the end of the world.



AGUTTES

Parfait état de fonctionnement
Superbe restauration
Immense capital sympathie

*Perfect working order
High quality restoration
Very likeable*

8 000 / 12 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 55575

*French registration papers
Chassis N°: 55575*



1963 - CITROËN AMI 6 BERLINE

La première Ami 6 vient au monde en avril 1961 afin de combler le vide entre la 2 CV et la DS 19. Elle apparaît plutôt comme une super 2 CV. Son châssis provient d'ailleurs directement de la 2 CV, dont elle reprend la suspension et le moteur bicylindre à plat refroidi par air mais poussé à 602 cm³, pour 3 cv fiscaux. L'originalité de l'Ami 6, dont le nom est déjà un jeu de mots, la Missis, s'exprime dans son dessin signé Flaminio Bertoni, à la lunette arrière inversée permettant une habitabilité et un confort à bord unique en son temps.

Le modèle que nous vous présentons est une berline de 1963. Elle est de couleur Jaune Golf référence AC 312 et équipée

de l'intérieur feuille de Houx rouge. Elle fut vendue neuve en Avril 1963 en Hollande où elle séjourna avant qu'un célèbre négociant en voitures anciennes ne la ramène en Bourgogne. C'est alors que le collectionneur, Monsieur R en fait l'acquisition et s'attache à sa restauration en 2011. La carrosserie était un peu fatiguée et présentait quelques bosses mais la base était très saine. La restauration a été confiée à un concessionnaire Citroën de la région parisienne qui s'attacha à refaire soigneusement la peinture, dans cette teinte délicieusement sixties. L'intérieur a été refait à neuf et conforme à l'origine. La mécanique ne nécessitait pas de grands travaux et

fut révisée. Elle fonctionne aujourd'hui à merveille et permet à la petite Citroën d'atteindre les 110 km/h sans faiblir. Le maître-cylindre est neuf ainsi que la batterie 6 volt. Le contrôle technique est à jour et valide. Dernièrement cette charmante AMI 6 à été sélectionnée par la marque Citroën pour les 100 ans de l'exposition « Born Paris XV », en juin dernier, où elle a rencontré un franc succès. Les ami 6 berline, bien que fabriquées en très grande quantité, sont des véhicules rares en bon état et ont disparu des routes françaises depuis trop longtemps. C'est l'occasion ici d'acheter une voiture en parfait état, et au style décalé !



The first Ami 6 was born in April 1961 to fill the gap between the 2CV and the DS 19. It looks more like a great 2CV. Its chassis comes directly from the 2CV, whose suspension and flat twin-cylinder engine are air-cooled but pushed to 602 cc, for 3 tax hp. The originality of the Ami 6, whose name is already a play on words, the Missis, is expressed in its design by Flaminio Bertoni, with its inverted rear window allowing a unique interior and comfort on board in its time. The model presented here is a 1963 sedan. It is painted in Golf Yellow reference AC 312 and equipped with the inside

red holly leaf. It was sold new in April 1963 in Holland where it stayed until a famous antique car dealer brought it back to Burgundy. It was then that the collector Mr R acquired it and began to restore it in 2011. The bodywork was a little tired and had some bumps, but the base was very healthy. The restoration was entrusted to a Citroën dealer in the Paris region who carefully redone the paint in this delightfully sixties shade. The interior has been refurbished while respecting the original one. The mechanics did not require any major work and was overhauled. Today it works perfectly and allows the little Citroën to reach 110

km/h without trouble! The master cylinder is new and so is the 6-volt battery. The roadworthiness test is up to date and valid. Recently, this charming AMI 6 was selected by the Citroën brand for the 100th anniversary of the «Born Paris XV» exhibition in June, where it was a great success. This friendly 6 sedan, although manufactured in very large quantities, are rare vehicles in good condition and have disappeared from French roads for too long. This is the opportunity to buy a car in perfect condition, with an offbeat style!

Historique limpide
Rares options d'usine dont la climatisation
Ravissante couleur Beige Tholonet

*Clear history
Rare factory options including air conditioning
Charming Beige Tholonet color*

35 000 / 55 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 00 FG 5680

*French registration papers
Chassis No.: 00 FG 5680*



1973 - CITROËN *DS* 23

INJECTION ELECTRONIQUE CLIMATISÉE

U ltime évolution de la mythique DS, la DS 23 sort des chaînes en Septembre 1972. Le moteur développe 130 ch dans sa version à un injection électronique. Il y a déjà des rumeurs de succession au sein de la famille Citroën et la DS vieillissante a besoin de nouveauté. La DS 23 vient donc remplacer la 21 qui sera alors renommée « D Super 5 » et se verra équipée de la boîte mécanique. Le moteur 2.3l, pour l'année modèle 1973

est disponible en version carburateur ou injection, et peut être accouplé à trois versions de boîtes de vitesses : mécanique, hydraulique ou automatique. Ce moteur fait une remarquable carrière et apporte à la DS encore plus de souplesse et de couple lui permettant d'atteindre presque 190 km/h en vitesse de pointe. Le pilote essayeur André Costa de l'Auto-Journal appréciera alors un caractère nouveau : « Avec ses 130 ch et sa courbe de puis-

sance dodue, la 23 est devenue, si son pilote le désire, une battante qui malgré son poids, se faufile bien sur les petites routes tout en avalant l'autoroute avec gloutonnerie... »

La voiture qui nous intéresse dans ces pages est une 23 Pallas beige Tholonet mise en circulation le 21 / 05 / 1973, couleur alors seulement disponible sur les modèles Pallas. Achetée neuve en 1973 à Lyon, elle a été rachetée en 2005 par un



AGUTTES

marchand puis revendue dans la foulée à un concessionnaire Citroën d'Eure-et-Loir (Nogent-le-Rotrou). Exposée et conservée par ce concessionnaire-collectionneur, elle est restée en sa possession de 2005 à 2009, date de son rachat par l'actuel propriétaire monsieur M. Cette auto est donc une 4ème main réelle. Elle affiche aujourd'hui 107000 km, se trouve parfaitement saine et fonctionne à merveille car toujours entretenue par l'ancien concessionnaire Citroën entre 2005 et 2009,

puis par le garage Daunat. Ceci explique pourquoi le contrôle technique effectué en mars 2019 est complètement vierge. Elle dispose d'un échappement inox et de pneus XAS neufs en 185 X 380. Son intérieur velours la distingue de la plupart des autres DS Pallas commandées principalement en cuir. Version la plus aboutie de la lignée des DS, cette 23 Pallas IE est de plus dotée d'une rare option climatiseur parfaitement fonctionnelle, ce qui la rend d'autant plus désirable et utilisable

pendant l'été. A l'essai, la DS fut un véritable régal à conduire. Encore moderne, celle-ci se déplace sans soucis dans la circulation actuelle. La boîte de vitesse hydraulique est parfaitement réglée et les vitesses passent sans à-coups. La voiture est saine et son comportement est sans reproches. Il s'agit ici d'une opportunité intéressante de saisir une très belle DS 23 IE Pallas, haut de gamme de son époque et équipée de rares options d'origine.



The final evolution of the legendary DS, the DS 23 was released from the channels in September 1972. The engine develops 130 hp in its version with electronic injection. There are already rumours of succession within the Citroën family and the aging DS needs something new. The DS 23 replaces

the 21 which will then be renamed «D Super 5» and will be equipped with the mechanical gearbox. The 2.3l engine, for the 1973 model year, is available in carburettor or injection versions, and can be coupled to three gearbox versions: mechanical, hydraulic or automatic. This engine has made a remarkable career

of itself and brings even more flexibility and torque to the DS, allowing it to reach almost 190 km/h at top speed. The test driver André Costa of Auto-Journal will then appreciate a new character: «With its 130 hp and its plump power curve, the 23 has become, if its pilot so wishes, a fighter who, despite her weight, slips

well on small roads while swallowing the highway with gluttony...»

The car we are interested in in these pages is a 23 Pallas beige Tholonet put into service on 21 / 05 / 1973, color then only available on Pallas models. Purchased new in 1973 in Lyon, it was bought by a merchant in Eure-et-Loir (Nogent-le-Rotrou). Displayed and kept by this dealer-collector, it remained in his possession from 2005 to 2009, date of its purchase by the current owner Mr. M. This car is therefore a 4th real hand. Today it is 107,000 km long, perfectly healthy and works perfectly because it is still maintained by the former Citroën dealer between 2005 and 2009, then by the Daunat garage. This explains why the

roadworthiness test carried out in March 2019 is completely blank. It has a stainless steel exhaust and new XAS tyres in 185 X 380. Its velvet interior distinguishes it from most other DS Pallas ordered mainly in leather. The most advanced version of the DS line, this 23 Pallas IE also features a rare and fully functional air conditioning option, making it even more desirable and usable during the summer. On the test drive, the DS was a real treat to drive. Still modern, it can be easily moved in today's traffic. The hydraulic gearbox is perfectly adjusted and the gears move smoothly. The car is healthy and its behaviour is beyond reproach. This is an interesting opportunity to take advantage of a very nice DS 23 IE Pallas, top of the range of its time and equipped with rare original options.



Voiture saine et préservée
Même propriétaire pendant 42 ans
Estimation attractive

*Sound and preserved car
Same owner during 42 years
Attractive estimate*

7 000 / 10 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 24CB9261

*French registration papers
Chassis n°: 24CB9261*



1974 - CITROËN DYANE 6 CONFORT

En 1964, les ventes de la 2CV sont en baisse face à la concurrence et notamment la Renault 4. Le directeur de Citroën M. Bercot dresse alors un cahier des charges afin de créer un nouveau modèle pour gagner des parts de marché. Il pose 4 principes : équiper la voiture d'un hayon, limiter la puissance fiscale à 2CV, fabriquer à moindre coût en utilisant des pièces dérivées de la 2CV et de l'Ami 6 et enfin utiliser la chaîne de montage de la 2CV. Présentée en 1967, la Dyane se distingue de la 2CV avec ses feux intégrés aux ailes et son hayon. A sa sortie, elle est équipée du bicylindre de la 2CV de 425 cm³. En 1968,

la Dyane 6 est proposée avec un nouveau moteur de 602cm³. Fabriquée à plus de 1.4 million d'exemplaires sa production s'arrêtera en 1983.

Le modèle qui vous est présenté ici arbore la couleur ivoire Borely du nuancier 1974, avec un intérieur en skaï marron. Achetée neuve en janvier 1974 à Nyons dans la Drome, cette voiture n'a connu que 2 propriétaires avant l'actuel propriétaire. Le premier propriétaire a conservé l'auto de 1974 à 2016. En 2017, son nouveau propriétaire par ailleurs bien connu des collectionneurs Citroën et basé à Tournus, s'en porte acquéreur. Son

compteur affiche 36 000 km environ ce qui semble être son kilométrage d'origine tant l'auto est fraîche. Certaines parties de la carrosserie ont été reprises en peinture, sans doute suite à des manœuvres maladroites sans gravité. Ayant passé la majeure partie de sa vie dans le sud de la France, cette Dyane n'a pas subi les outrages de la corrosion et fut protégée grâce à un traitement anticorrosion. Le mécanisme de capote est en parfait état et l'intérieur a été très bien conservé. Sélectionnée pour les 100 ans de l'exposition « Born Paris XV », elle a ravivé nombre de souvenirs aux promeneurs venus l'admirer.



In 1964, sales of the 2CV fell against the competition, particularly the Renault 4. Citroën Director M. Bercot then drew up specifications in order to create a new model to gain market share. It lays down 4 principles: equip the car with a tailgate, limit the fiscal power to 2CV, manufacture at a lower cost by using parts derived from the 2CV and the Ami 6 and finally use the assembly line of the 2CV. Introduced in 1967, the Dyane stands out from the 2CV with its integrated wing lights and tailgate. When it comes out, it is equipped with the 425 cc 2CV twin cylinder. In 1968, the Dyane

6 was offered with a new 602cc engine. More than 1.4 million copies were produced and production stopped in 1983. The model presented here is in the Borely ivory colour of the 1974 colour chart, with a brown leather interior. Purchased new in January 1974 in Nyons (Drome department), this car had only 2 owners before the current one. The first owner kept the car from 1974 to 2016. In 2017, its new owner, well known to Citroën collectors and based in Tournus, acquired it. Its counter displays about 36,000 km, which seems to be its original mileage. Some parts of the bodywork were painted

again, probably as a result of clumsy manoeuvre. Having spent most of her life in the south of France, this Dyane has not been subjected to corrosion and was protected with an anti-corrosion treatment. The hood mechanism is in perfect condition and the interior has been very well preserved. Selected for the 100th anniversary of the «Born in Paris» exhibition, it has revived many memories for visitors who came to admire it.

3^e main à l'historique limpide
Entretien méticuleux
Présentation soignée

*3rd hand with a clear history
Meticulous maintenance
Careful presentation*

45 000 / 55 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 00SB8529

*French registration papers
Chassis n°: 00SB8529*



1972 - CITROËN

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec performances élevées. N'oublions pas qu'au début des années 70, les limitations de vitesse n'existent pas sur le réseau routier Français. La SM est née à une époque où la vitesse était un argument de vente et l'essence bon marché. Dévoilée au salon de Genève 1970, cette «Super Car» à la Française est une réussite dont la ligne est signée Robert

Opron. Elle est en avance sur son temps à la fois au niveau de la technologie que de sa ligne futuriste. Citroën rachète Maserati en 1968 et c'est pourquoi on retrouve sous le capot un impressionnant V6 de 2670 cm³ à double arbre à cames. Véritable vitrine technologique de ce que Citroën sait faire de mieux à l'époque, on retrouve la révolutionnaire direction DIRAVI, les freins assistés, la suspension hydropneumatique, les phares pivotants avec les roues...etc

Sur cinq années de production, seulement 12 920 exemplaires seront vendus. On le sait, la SM coutera très cher à la marque aux chevrons et ne se vendra pas très facilement, victime d'un prix de vente élevé et d'un entretien exigeant.

Le modèle présentée ici dans sa jolie livrée vert argenté du nuancier 1972 est conforme à sa sortie d'usine en 1972, et se trouve équipée de nombreuses options telles que l'intérieur en cuir noir, les vitres



teintées, la climatisation ou encore la radio Continental Edison. Achetée neuve par un médecin de Montceau-les-Mines, elle est restée en sa possession jusqu'à son rachat en 2008 par un collectionneur de la région parisienne. Celui-ci la conserve à son tour pendant une dizaine d'année, avant de la céder en 2017 à son actuel propriétaire. Cette auto a fait l'objet d'une restauration mécanique et carrosserie de premier ordre. De très nombreuses factures d'achat de pièces détachées auprès du SM

Club de France mais aussi d'autres spécialistes comme Jean Blondeau attestent du suivi sérieux dont a bénéficié cette voiture. Elle est également passée par les ateliers Daumat, spécialiste SM à Crespière. A noter que son compresseur de climatisation d'origine a été remplacé par un compresseur Sandem débrayable, fiable et sans danger pour la mécanique de la SM. Ainsi, la voiture climatise parfaitement et sans fatiguer le moteur par les à-coups du compresseur. Tout l'historique des inter-

ventions mécaniques faites sur cette SM a été soigneusement noté sur un tableur excel, démontrant la méticulosité du suivi mécanique de la voiture. De même pour la carrosserie qui a connu une nouvelle peinture de très bon niveau. Les roues sont montées avec les pneus Michelin XWX conformes à la monte d'origine des SM, et sont en bon état. L'échappement en inox se trouve en parfait état, et enfin, l'hydraulique fonctionne à merveille. C'est une auto fiabilisée et qui ne demande qu'à rouler.



The Citroën SM alone represents the dream of an era when automotive elegance and high performance went hand in hand. Let us not forget that in the early 1970s, speed limits did not exist on the French road network. The SM was born at a time when speed was a selling point and gasoline was cheap. Unveiled at the

1970 Geneva Motor Show, this French-style «Super Car» is a success with a line designed by Robert Opron. It is ahead of its time both in terms of technology and its futuristic line. Citroën bought Maserati in 1968, which is why an impressive 2670 cc V6 with twin camshafts is found under the hood. A true technological showcase

of what Citroën knew how to do best at the time, we find the revolutionary DIRAVI steering, power brakes, hydropneumatic suspension, swivel headlights with wheels... etc Over five years of production, only 12,920 units will be sold. As we know, the SM will be very expensive for the herringbone brand and will not sell very easily,

as it is subject to a high selling price and demanding maintenance.

The model presented here in its pretty silver-green 1972 colour chart livery is in conformity with its factory shipment in 1972, and is equipped with many options such as the black leather interior, tinted windows, air conditioning and the Edison Continental radio. Purchased new by a doctor in Montceau-les-Mines, it remained in his possession until its purchase in 2008 by a collector in the Paris region. The latter in turn keeps it for about ten years, before selling it in 2017 to its current owner. This car has undergone first-class mechanical and bodywork restoration. Many invoices for the purchase of spare parts from the SM Club de France but also from other specialists such as Jean Blondeau attest to the serious attention paid to this car. It also went through the Daunat workshops,

SM specialist in Crespière. Note that its original air conditioning compressor has been replaced by a Sandem compressor that is disengageable, reliable and safe for the SM's mechanics. Thus, the car perfectly airconditions the engine without tiring it by the jolts of the compressor. All the history of the mechanical interventions made on this SM has been carefully noted on an excel spreadsheet, demonstrating the meticulousness of the car's mechanical tracking. The same goes for the bodywork, which has been painted with a new, very good level of paint. The wheels are fitted with Michelin XWX tires that conform to the original SM mount and are in good condition. The stainless steel exhaust is in perfect condition, and finally, the hydraulics work perfectly. It is a reliable car that only needs to be driven.



Une mécanique fiabilisée et performante
Voiture éligible à de nombreuses compétitions
Le grand tourisme à la française

*Reliable and efficient mechanics
Eligible for many competitions
The great French-style tourism*

28 000 / 38 000 €

Carte grise française
Châssis n° SB5291

*French registration papers
Frame no. SB5291*



1971 - CITROËN

La voiture que nous présentons, est une SM à carburateurs de 1971. Cet exemplaire a été entièrement préparé pour participer à des rallyes historiques. La société SM2S a effectué toutes ces modifications à la demande de Philippe Ancelin qui souhaitait créer son écurie de course : Rallye Classic Team. La voiture reprend la livrée bleue ciel de la SM victorieuse au rallye du Maroc 1971. Afin de gagner en fiabilité et en performance, la mécanique

a été entièrement revue. Le moteur a été totalement démonté, il a reçu un tendeur de chaîne hydraulique et les soupapes ont été renforcées, un carter d'huile cloisonné a été installé et l'allumage a été totalement refait. Pour limiter les problèmes de surchauffe moteur, un radiateur d'huile et un ventilateur additionnel ont été installés. Le système hydraulique a été entièrement refait et les sphères ont reçu un tarage adapté à la pratique du rallye. Au niveau

électrique, le faisceau a été entièrement revu et optimisé, les points sensibles ont été étanchéifiés, un coupe circuit a été installé et la batterie déplacée dans le coffre. Des feux additionnels ont également été installés. Pour gager en légèreté le système de climatisation a été démonté et la caisse entièrement vidée. Un arceau 6 points a été réalisé sur mesure et deux sièges baquet et harnais 4 points ont été installés. La voiture possède également



AGUTTES

toute l'instrumentation nécessaire au copilote. Depuis cette préparation, la voiture a participé à de nombreux rallyes comme le Monte Carlo Historique à 3 reprises ou encore le rallye du Portugal et la ronde hivernale de Serre Chevalier.

Achetée il y a 5 ans par ses actuels propriétaires, cette SM affiche 48 000 km au compteur, ce qui correspond à la distance parcourue depuis sa préparation chez SM2S. En cinq ans, de nombreux travaux

ont été effectués, l'embrayage et son émetteur ont été remplacés, une ligne inox a été installée. Au niveau électrique, l'alternateur et tout le faisceau d'allumage ont été remplacés.

Ce véhicule a été entretenu avec soin et cela se ressent au volant. Le comportement de la voiture est vif et les accélérations sont franches, les montées en régime du V6 ne vous invitent qu'à une chose, accélérer ! Le seul défaut de la voiture se situe au niveau de la carrosserie, ayant participé à

de nombreux rallyes hivernaux, des traces de corrosion apparaissent au niveau du châssis et de la carrosserie. Une nouvelle peinture serait à prévoir si vous souhaitez participer à des rallyes prestigieux. Néanmoins la voiture reste tout à fait utilisable en l'état et une fois derrière son volant, le plaisir est garanti ! Notre SM représente une excellente opportunité de découvrir une auto surprenante qui vous donnera accès aux meilleurs rallyes historiques du calendrier.



The car we are presenting is a 1971 carburettor SM. This copy has been fully prepared for historical rallies. SM2S made all these modifications at the request of Philippe Ancelin who wanted to create his own racing team: Rallye Classic Team. The car is based on the sky blue livery of the SM that won the 1971 Moroccan

Rally. In order to improve reliability and performance, the mechanics have been completely revised. The engine was completely dismantled, it was fitted with a hydraulic chain tensioner and the valves were reinforced, a partitioned oil pan was installed and the ignition was completely redone. To limit engine overheating problems, an

oil cooler and an additional fan have been installed. The hydraulic system has been completely redesigned and the spheres have been adjusted to suit the practice of rallying. At the electrical level, the harness has been completely redesigned and optimized, the sensitive points sealed, a circuit breaker installed and the battery moved

into the trunk. Additional lights have also been installed. To ensure lightness, the air conditioning system has been dismantled and the body completely emptied. A 6-point rollbar was custom-made and two bucket seats and 4-point harnesses were installed. The car also has all the necessary instrumentation for the co-pilot. Since this preparation, the car has participated in many rallies such as the Monte Carlo Historique on 3 occasions or the Portuguese Rally and the Serre Chevalier winter round. Purchased 5 years ago by its current owners, this SM has 48,000 km on the meter, which corresponds to the distance covered since its preparation at SM2S. In five years, many works have been carried out, the clutch and its transmitter have been replaced and a stainless steel line has been installed. At the electrical level, the

alternator and the entire ignition harness have been replaced.

This vehicle has been carefully maintained and this can be seen behind the wheel. The car's handling is lively and the accelerations are straightforward, the V6's upshifts invite you to do just one thing, accelerate! The only defect of the car is in the bodywork, having participated in many winter rallies, traces of corrosion appear on the chassis and bodywork. A new painting would be expected if you want to participate in prestigious rallies. Nevertheless the car remains quite usable in its original condition and once behind the wheel, the pleasure is guaranteed! Our SM represents an excellent opportunity to discover a surprising car that will give you access to the best historical rallies on the calendar.



Seulement 1100 km d'origine
 Dans un Showroom pendant 30 ans
 Historique complet

*Only 1100 km from new
 In a showroom for 30 years
 Complete history*

50 000 / 60 000 €

Carte grise française normale
 Châssis N° : VF7VDVR0000VR9850

*French registration papers
 Chassis No.: VF7VDVR000000VR9850*



1984 - CITROËN VISA 1000 PISTES

La Visa 1000 Pistes correspond aux tâtonnements de Citroën désirant s'engager en rallye au début des années 1980. L'idée initiale vient de Guy Verrier, ancien pilote de rallyes devenu directeur de Citroën Compétitions. Cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Le moteur 1,4 litre 112 ch reste à l'avant mais la voiture adopte une transmission intégrale, en plus de suspensions modifiées pour la rendre plus dynamique et

plus vive. Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires, auxquels viendront s'ajouter 20 exemplaires «Évolution». La Visa 1000 Pistes sera la première 4 roues motrices française commercialisée pour la route et la compétition, avant sa cousine la Peugeot 205 T16 dont l'Histoire se souviendra en revanche beaucoup plus significativement. Sous le capot, la 1000 Pistes prend pour base la mécanique de la Visa Chrono, le moteur XYR 1360 cm3

qui équipait déjà la Peugeot 104 ZS 2 et ZS 80 ch. Alimenté par 2 carburateurs double corps Weber type 40 DCOE, le moteur développe 112 ch à 6800 tr/mn et un couple maxi de 13,4 mkg à 4500 tr/mn. Le poids est contenu (850 kg seulement) malgré la transmission intégrale. La boîte de vitesses à 5 rapports est complétée par un autobloquant à 20% sur le pont arrière. Les ponts avant et arrière sont en aluminium coulé avec des rapport de



1/1. Les Visa 1000 Pistes furent difficiles à vendre avec un prix assez élevé pour l'époque et éclipsées par les Peugeot de rallye contemporaines.

La Visa présentée dans ces pages a une histoire très intéressante puisqu'elle fut offerte par la marque à l'un de ses concessionnaires de la ville de Thônes (74), comme véhicule de démonstration, pour le récompenser de sa victoire au trophée 1000 pistes. Elle fut construite, comme toutes les 1000 pistes, pendant l'année 1984, mais celle-ci ne fut immatriculée pour la première fois qu'en décembre 1985. D'après son numéro de série et les archives

Citroën, elle serait la 150ème sur les 200 construits. Conservée dans son showroom telle une relique, elle n'a parcouru que 935 km lorsqu'elle est vendue en 2016 à un négociant de voitures anciennes non loin de là. C'est alors qu'une grande révision de la mécanique est entreprise avec la vidange de tous les fluides, la révision du moteur, des tendeurs de chaînes de distribution et du freinage. La Visa est alors proposée à la vente l'année suivante et acquise par son actuel propriétaire. En 2018 de nombreux travaux sont encore effectués comme le remplacement du radiateur, le changement des joints de transfert nécessitant

la dépose du moteur, faisant grimper le montant de la facture à plus de 2000 €. Les amortisseurs ont également été re-tarés. C'est aujourd'hui une voiture plus que parfaite que nous présentons, et lors de l'essai sur les routes de l'arrière-pays Provençal celle-ci fit forte impression. Malgré son très faible kilométrage de voiture de musée, elle est parfaitement au point et se tient prête à affronter les routes de campagne. Cette 1000 Pistes est proposée ici avec un dossier d'historique complet, ainsi qu'un contrôle technique évidemment vierge de tous défauts.



The Visa 1000 Pistes corresponds to Citroën's trial and error in rallying in the early 1980s. The initial idea came from Guy Verrier, a former rally driver who became director of Citroën Compétitions. This version appeared with the birth of Group B. The 1.4-litre 112 hp engine remains at the front, but the car adopts

all-wheel drive, in addition to modified suspensions to make it more dynamic and lively. For the purpose of homologation, 200 copies are produced, to which 20 «Evolution» copies will be added. The Visa 1000 Pistes will be the first French 4-wheel drive vehicle marketed for road and competition, before its cousin the Peugeot 205

T16, which will be remembered much more significantly in history. Under the hood, the 1000 Pistes is based on the mechanics of the Visa Chrono, the XYR 1360 cm3 engine that already equipped the Peugeot 104 ZS 2 and ZS 80 hp. Powered by 2 Weber type 40 DCOE dual-body carburetors, the engine develops 112 hp at 6800 rpm and

a maximum torque of 13.4 mkg at 4500 rpm. The weight is contained (only 850 kg) despite the all-wheel drive. The 5-speed gearbox is complemented by a 20% self-locking on the rear axle. The front and rear axles are made of cast aluminium with a 1:1 ratio. The Visa 1000 Pistes were difficult to sell with a price high enough for the time and eclipsed by the contemporary Peugeot rally cars.

The Visa presented in these pages has a very interesting history since it was offered by the brand to one of its dealers in the city of Thônes (74), as a demonstration vehicle, to reward him for his victory in the 1000 track trophy. It was built, like every 1000 runways, during 1984, but it was not registered for the first time until December 1985. According to its serial number and Citroën records, it is the 150th of the 200 built. Preserved in its showroom like a relic, it covered only 935 km when it was sold in

2016 to a nearby antique car dealer. It is then that a major overhaul of the mechanics is undertaken with the draining of all fluids, the overhaul of the engine, the timing chain tensioners and the braking. The Visa is then offered for sale the following year and acquired by its current owner. In 2018 many works are still being carried out such as replacing the radiator, changing the transfer joints requiring the removal of the engine, raising the amount of the invoice to over 2000 €. The shock absorbers have also been re-tarked. Today we are presenting a more than perfect car, and during the test on the roads of the Provençal hinterland it made a strong impression. Despite its very low museum car mileage, it is perfectly tuned and ready to face the country roads. This 1000 Tracks is proposed here with a complete history file, as well as a technical inspection obviously free of any defects.



Palmarès exceptionnel
Sort des Ateliers de PSA Motorsport
Performante et prête à courir

*World champion car
PSA Motorsport Works car
Efficient and ready to run*

100 000 / 150 000 €

Sans titre de circulation

No registration paper



2015 - CITROËN C ELYSÉE WTCC

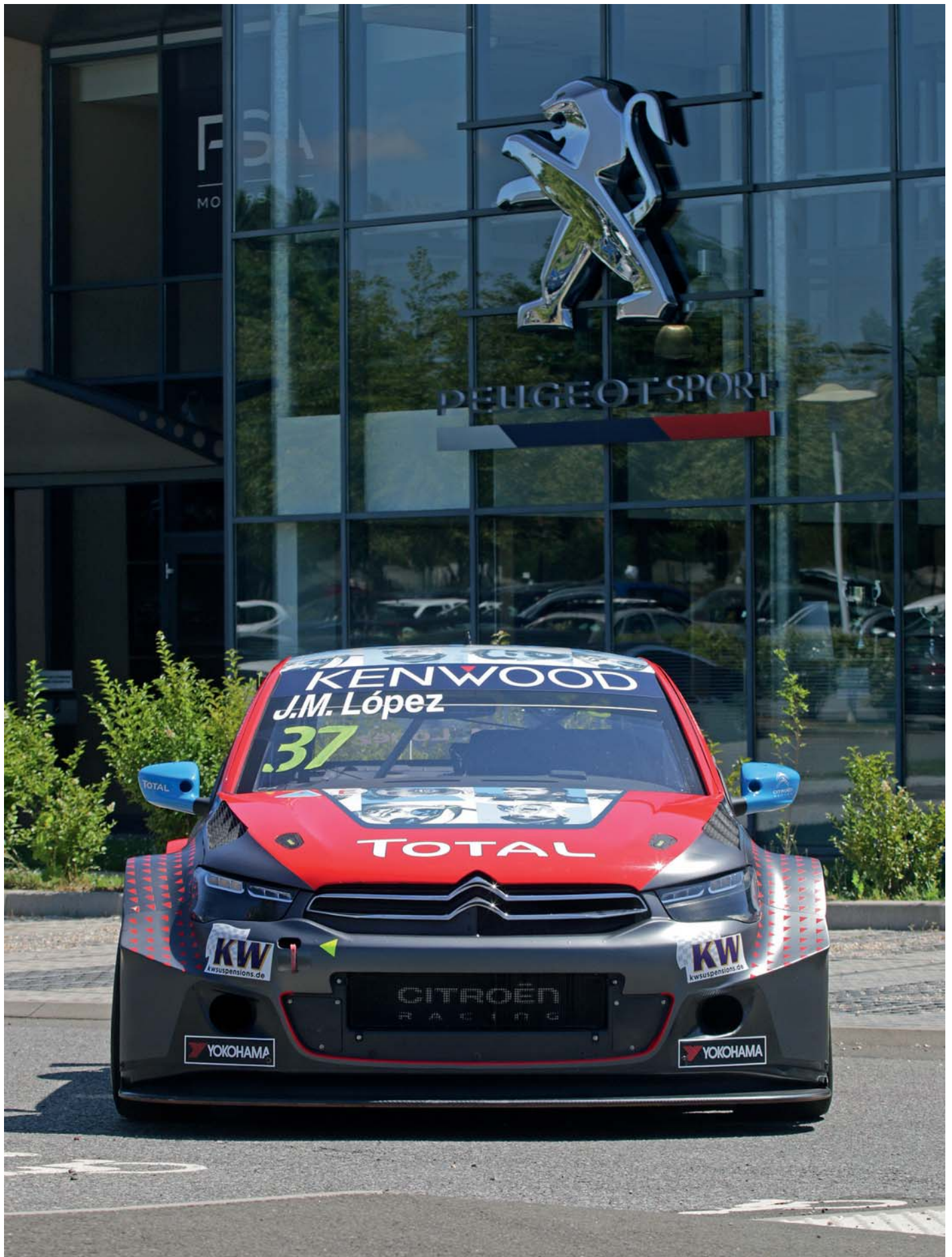
**VOITURE CHAMPIONNE DU MONDE CONSTRUCTEUR EN 2015 ET 2016 ET PILOTE EN 2016
WORLD CHAMPION CAR MANUFACTURER IN 2015 AND 2016 AND DRIVER IN 2016**

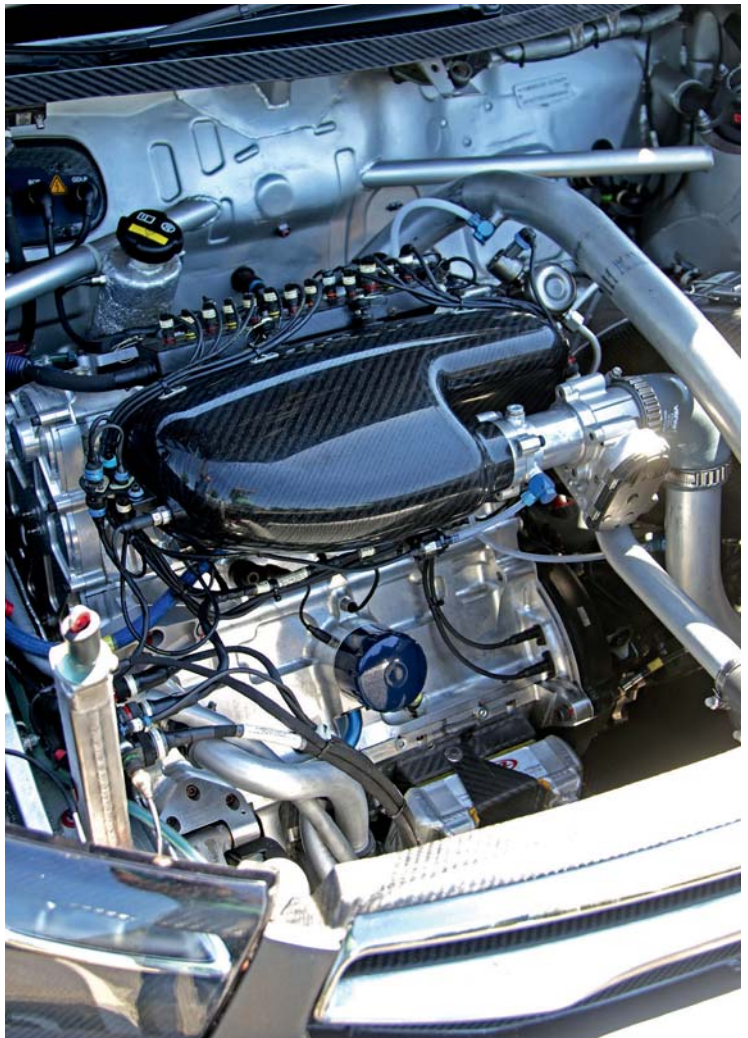
Le Championnat du monde des voitures de tourisme, World Touring Car Championship en anglais, était un championnat de course automobile opposant des automobiles de grande production, dites de « tourisme ». Extrêmement disputé et spectaculaire grâce aux performances des voitures engagés, il rencontra un vif succès dès son lancement en 1987 avec la présence de construc-

teurs mondiaux de premier rang. En 2005, il devient le troisième championnat du monde FIA, après la Formule 1 et le WRC. Le WTCC bâtit son succès sur des courses très animées, leur durée très courte de 50 kilomètres et sans ravitaillements forçant les pilotes à l'attaque maximale. Pour preuve en 2008, Le français Yvan Muller devient champion du monde des pilotes mais sur 24 courses, 14 vainqueurs diffé-

rents monteront sur la plus haute marche du podium !

Le 25 juin 2013 Citroën annonce son arrivée dans le championnat WTCC à partir de 2014 avec Sébastien Loeb comme pilote⁷ à bord d'une C-Élysée. Yvan Muller sera le coéquipier du champion du monde des rallyes, tout comme l'argentin José María López. A cette occasion, Citroën





demande la mise en place au sein du WTCC d'une nouvelle réglementation technique baptisée TC1. Cette réglementation propose des voitures plus puissantes et plus efficaces au niveau de l'aérodynamisme.

Les trois C-Ellysée s'imposent dès leurs premiers tours de roues sur le circuit Moulay El Hassan à Marrakech au Maroc. L'écurie Citroën Racing remporte les titres Constructeur 2014 et 2015, tandis que son pilote José María López gagne les deux titres pilotes. Il en est de même en 2016, malgré plusieurs handicaps de lest imposés à Lopez et Citroën pour tenter de contrer leur domination !

Il s'agit justement de la voiture portant le numéro 9, pilotée en 2015 par Yvan Muller

(2ème du championnat pilote) puis par José Maria Lopez en 2016 qui empochera son premier titre de Champion du monde cette année-là ! Il suffit de regarder la feuille des temps pour comprendre que cette voiture est ultra performante et efficace. Tournant sur le circuit Paul Ricard en 1:28.950 ou sur le circuit Nurburgring en 8:35.541, son moteur développe 380 cv à 6000 trs et est accouplé à une boîte séquentielle à 6 vitesses. Prête à reprendre la piste, la voiture est en très bon état général, le moteur compte 3 000 heures de roulage pour 5 150 heures recommandées et la boîte 2 000 heures sur 3000. Les moteurs étaient conçus pour durer toute la saison à plein potentiel, autant dire que même en usage intensif, il nous a été confirmé que la voiture pouvait offrir une plage d'utilisation plus large. Amor-

tisseurs, disques de freins, triangles de suspension ne sont qu'à 50% d'usure et tous les pivots ont été remplacés par des neufs juste avant la vente. Véritable voiture usine, le moteur est plombé et seul PSA Motorsport est habilité à intervenir. Il nous a été indiqué qu'une révision moteur se chiffrait entre 40 000 € et 45 000 € et la boîte de vitesse entre 10 000 € et 15 000 €.

Avec pas moins de quatorze victoires, sept 2ème place, quatrième 3ème place, douze pôles positions et autant de meilleur tours en course, notre C Ellysée est tout simplement une voiture usine exceptionnelle provenant tout droit des ateliers de Citroën Motorsport ! Une occasion unique de saisir le volant d'une voiture championne du monde encore accessible...



The World Touring Car Championship was a motor racing championship between high-production cars, known as «tourism». Extremely competitive and spectacular thanks to the performance of the cars entered, it met with great success from its launch in 1987 with the presence of world-class manufacturers. In 2005, it became the third FIA World Championship after Formula 1 and WRC. The WTCC builds its success on very animated races, their very short duration of 50 kilometers and without refuelling forcing the drivers to the maximum attack. As proof in 2008, Frenchman Yvan Muller became world champion of drivers but in 24 races, 14 different winners will climb to the highest step of the podium!

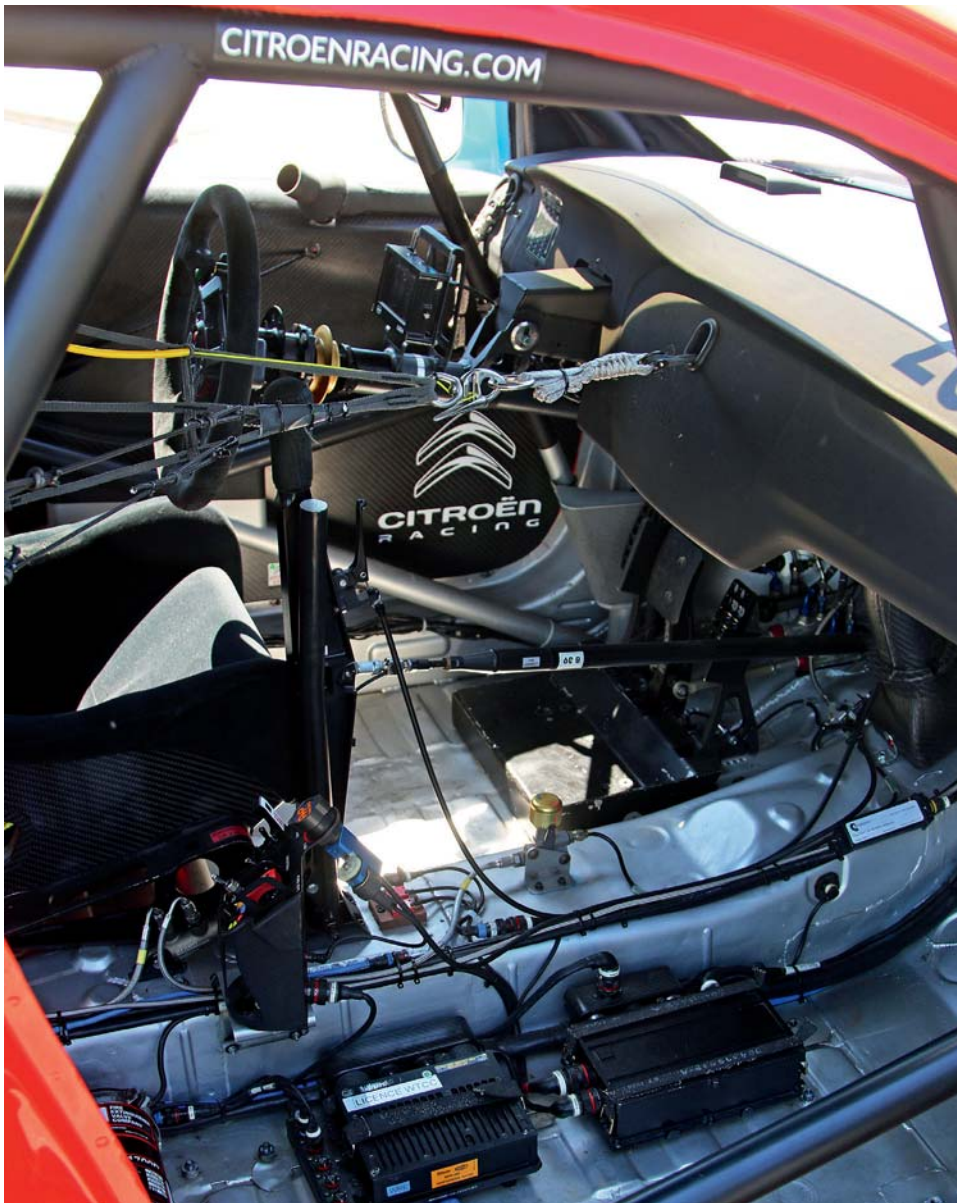




On June 25, 2013 Citroën announced its arrival in the WTCC championship from 2014 with Sébastien Loeb as driver aboard a C-Élysée. Yvan Muller will be the team-mate of the world rally champion, as will Argentine José María López. On this occasion, Citroën requested the implementation within the WTCC of a new technical regulation called TC1. This regulation offers more powerful and more aerodynamically efficient cars. The three C-Élysée cars won from their

first laps on the Moulay El Hassan circuit in Marrakech, Morocco. The Citroën Racing team won the Constructor's titles in 2014 and 2015, while its driver José María López won both driver's titles. The same is true in 2016, despite several ballast handicaps imposed on Lopez and Citroën in an attempt to counter their domination! It is precisely the car bearing the number 9, driven in 2015 by Yvan Muller (2nd in the driver's championship) then by José María López in 2016 who will win his first

World Champion title that year! Just look at the timesheet to understand that this car is ultra efficient and effective. Turning on the Paul Ricard circuit in 1:28.950 or on the Nurburgring circuit in 8:35.541, its engine develops 380 hp at 6000 rpm and is coupled to a 6-speed sequential gearbox. Ready to go back to the track, the car is in very good general condition, the engine has 3,000 hours of driving time for 5,150 recommended hours and the gearbox 2,000 hours out of 3000. The



engines were designed to last all season at full potential, so even in heavy use, it was confirmed to us that the car could offer a wider range of use. Shocks, brake discs, suspension triangles are only 50% worn and all the pivots have been replaced by new ones just before the sale. A real factory car, the engine is sealed and only PSA Motorsport is authorized to operate. We were informed that an engine overhaul was between €40,000 and €45,000 and the gearbox between €10,000 and €15,000.

With no less than fourteen victories, seven 2nd place, fourth 3rd place, twelve pole positions and as many better laps in the race, our C Elysée is quite simply an exceptional factory car straight from Citroën Motorsport's workshops! A unique opportunity to take the wheel of a world champion car that is still accessible...

AGUTTES

Rarissime en France
Superbe état et historique limpide
Estimation attractive

*Extremely rare in France
Superb condition and clear history
Attractive estimate*

4 500 / 8 000 €

Carte gris française
Châssis n° VF 7DEXFXF76456260

*French registration papers
Chassis No.: VF 7DEXFXF76456260*



2004 - CITROËN C5 V6 BREAK BY CARLSSON

La naissance de la C5 en 2000 intervient alors que Citroën met un terme au renouvellement de la vieillissante Xantia. En termes de qualité dynamique, il s'agit pour le constructeur de maintenir son image, et la C5 sera donc particulièrement confortable avec notamment une nouvelle génération de suspension Hydractive, qui procurera un meilleur confort et une meilleure tenue de route que celle de la Xantia, et avec une sellerie repensée. Au passage, l'habitacle de la C5 se veut plus cossu que celui de l'ancienne familiale qu'elle doit remplacer et que celui de la concurrence en général. La future Citroën devra en effet jouer les rôles de la familiale avec des motorisations sages mais aussi de haut de gamme avec notamment un moteur V6. Rapidement la berline est déclinée en version break et connaît un succès non négligeable en Europe et plus particulièrement en Allemagne. Pays de la vitesse et des tuners haut de gamme, l'un d'eux nommé Carlsson s'attaque à la paisible Citroën. Au salon de

Francfort de 2001 un prototype entièrement modifié tant extérieurement qu'intérieurement est présenté. Ce n'est finalement qu'en 2003 qu'une version définitive est commercialisée. Celle-ci ne sera distribuée par Citroën qu'en Allemagne exclusivement. La liste de modifications est considérable et comprend surtout la préparation du moteur de 210 ch à 235 ch par un travail sur le collecteur d'admission et le calculateur d'injection. Les trains roulants sont également repensés et la hauteur de caisse abaissée. Toutes ces optimisations permettront une vitesse maxi de 235 km/h dans un confort très Citroën.

La voiture ici présentée est une des rares C5 by Carlsson immatriculée en France. Mise en circulation le 12/01/2004, elle est de couleur noir Obsidien à l'intérieur bi-couleur bleu et noir spécifique. Elle dispose de toutes les options disponibles à l'époque dans les ateliers Carlsson : Hi Fi JBL, jantes 18 pouces... Le collectionneur actuel et ancien ingénieur de la marque aux chevrons en fit l'acquisition

pour compléter sa collection de voitures sportives. Véritable pilote amateur, celui-ci écume les circuits de France au volant d'une BX 16 soupapes préparée pour la piste. Lorsqu'il achète le Break C5, il présente des traces d'usures normales pour son temps. Il se lance alors dans une légère réfection esthétique puis change les pneus et quelques pièces dites d'usure. Aujourd'hui le compteur affiche 159 000 km. A l'essai, l'impressionnante C5 se révèle être une redoutable sportive si son pilote décide de hausser le rythme. Le moteur développe bien sa puissance et la boîte de vitesse automatique fonctionne normalement. Le V6 s'exprime à l'aide d'une ligne d'échappement faite sur-mesure par le préparateur allemand. Le contrôle technique valable est vierge de tous défauts témoignant de son superbe état général. Vendue neuve à un prix dépassant les 40 000 €, elle représente aujourd'hui la possibilité d'acquérir une rarissime voiture pour le dixième de son prix neuf !



The birth of the C5 in 2000 came at a time when Citroën was putting an end to the renewal of the aging Xantia. In terms of dynamic quality, the manufacturer must maintain its image, and the C5 will therefore be particularly comfortable, with a new generation of Hydractive suspension, which will provide better comfort and handling than the Xantia, and with a redesigned upholstery. By the way, the C5's interior is more luxurious than that of the old wagon it is intended to replace and that of the competition in general. The future Citroën will have to play the role of the wagon with wise but also top-of-the-range engines, including a V6 engine. Soon the sedan was available in station wagon version and was a significant success in Europe and more particularly in Germany. Land of speed and high-end tuners, one of them named Carlsson is attacking the peaceful Citroën. At the Frankfurt Motor Show in

2001, a completely modified prototype was presented both externally and internally. It was not until 2003 that a final version was finally released. It will be distributed by Citroën exclusively in Germany. The list of modifications is considerable and includes mainly the preparation of the engine from 210 hp to 235 hp by working on the intake manifold and injection computer. The chassis are also redesigned and the body height is lowered. All these optimizations will allow a maximum speed of 235 km/h in a very comfortable Citroën environment. The car presented here is one of the few C5 by Carlsson cars registered in France. Put into service on 12/01/2004, it is Obsidian black in colour with a two-colour blue and specific black interior. It has all the options available at the time in the Carlsson workshops: Hi Fi JBL, 18-inch wheels... The current collector and former engineer of the brand with chevrons acquired them

to complete his collection of sports cars. A true amateur driver, he scoured the circuits of France behind the wheel of a 16-valve BX prepared for the track. When he buys the Break C5, he shows signs of normal wear and tear for his time. He then undertook a slight aesthetic repair and changed the tires and a few so-called wear parts. Today the meter reads 159,000 km. During the test, the impressive C5 turns out to be a formidable sports car if its driver decides to increase the pace. The engine develops its power well and the automatic gearbox works normally. The V6 is expressed by means of an exhaust system made to measure by the German preparer. The valid roadworthiness test is free of any defects indicating its superb general condition. Sold new at a price exceeding €40,000, it now represents the possibility of acquiring an extremely rare car for one-tenth of its new price!

Seulement 44 km d'origine
Série spéciale Charleston
Etat neuf

*Only 44 km
Charleston Special Series
New condition*

8 000 / 12 000 €

Carte grise française
N° châssis : VF7HBNFUCAE514720

*French registration papers
Chassis No.: VF7HBNFUCAE514720*



2011 - CITROËN C3 PLURIEL CHARLESTON

Apparue en 2003, la Citroën C3 Pluriel n'est pas sans rappeler ses aînées... Elle fleure bon les départs en vacances sur les routes nationales, les premiers congés payés... Découvrable en pick-up ou spider, la C3 Pluriel sera disponible en plusieurs coloris et adoptera la mode des carrosseries bi-ton au gré des séries limitées proposées tout au long de ses 8 années de production. L'une des dernières sera la Pluriel Charleston, référence évidente à la 2CV du même nom produite 25 ans plus tôt. Sa teinte bi-ton

spécifique noir Obsidien est séparé de la peinture Burlat par un adhésif gris clair qui suit la courbe des arches pour venir s'enrouler vers l'avant de la carrosserie. Des poignées de porte noires et des jantes aluminium 15 pouces avec cabochons burlat complètent la spécificité de la décoration. L'intérieur reprend les cuirs et les options de la finition «So chic». Produite à près de 110 000 exemplaires, la C3 Pluriel ne sera pas remplacée.

L'exemplaire que nous proposons est une

C3 Pluriel Charleston de 2011. Avec seulement 44 km au compteur cette auto se trouve dans un état neuf. Elle est équipée d'un moteur 1.4 l essence de 75 ch associé à une boîte automatique. Vendue neuve au prix de 19 850 € notre exemplaire au kilométrage infime est aujourd'hui proposé à une estimation très attractive. Cette voiture ludique et originale s'inscrit à merveille dans l'univers Citroën, futur collector, d'autant plus en version Charleston, et possède tous les arguments pour séduire les collectionneurs les plus avant-gardistes.



The Citroën C3 Pluriel, which appeared in 2003, is reminiscent of its predecessors... It smells like a holiday on the national roads, the first paid holidays... Discoverable in a pickup truck or spider, the C3 Pluriel will be available in several colours and will adopt the two-tone bodywork style according to the limited series offered throughout its 8 years of production. One of the last will be Pluriel Charleston, an obvious reference to the 2CV of the same name produced 25 years earlier.

Its specific Obsidian black two-tone shade is separated from the Burlat paint by a light grey adhesive that follows the curve of the arches to wind towards the front of the bodywork. Black door handles and 15-inch aluminium rims with burlat caps complete the specificity of the decoration. The interior features the same leather and options as the «So chic» finish. Nearly 110,000 units were produced, and the C3 Pluriel will not be replaced. The model we propose is a C3 Pluriel

Charleston from 2011. With only 44 km on the clock this car is in a new condition. It is equipped with a 1.4 l petrol engine of 75 hp combined with an automatic gearbox. Sold new at a price of 19 850 €, our copy with a very low mileage is now available at a very attractive price. This playful and original car fits perfectly into the Citroën universe, the future collector, especially in the Charleston version, and has all the arguments to seduce the most avant-garde collectors.

Seulement 9 kilomètres au compteur !
L'une des dernières 2 cv fabriquées
Etat de conservation exceptionnel

*Only 9 kilometres on the clock!
One of the last 2 CV manufactured
Exceptional state of conservation*

35 000 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis N° : VF 7AZKA00KA359553

*French registration papers
Chassis No.: VF 7AZKA00KA359553*



1990 - CITROËN 2 CV 6

« 9 KM AU COMPTEUR »

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant que peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 lorsque Pierre Jules Boulanger, ingénieur de la marque, lance un projet de TPV : Toute Petite Voiture. Il est aidé par le dessinateur de génie Flaminio Bertoni et d'André Lefèvre. La Seconde Guerre mondiale vient stopper le projet et la mise au point ne reprendra qu'en 1946, sur la piste de la Ferté Vidame justement. La suite nous

la connaissons tous, et après 42 ans de carrière, c'est une des voitures les plus connues au monde.

L'histoire de cette 2CV relève du conte de fée. Tout commence par une annonce dans le célèbre journal La Vie de L'Auto daté de Janvier 1998 où il est écrit : « A vendre 2cv. Dernier modèle, neuve 0 km, faire offre » Le propriétaire actuel contacte alors le vendeur et après quelques minutes de conversation, celui-ci lui demande de quelle couleur il souhaite sa voiture ? La

question est surprenante et celui-ci avouera posséder différents modèles de 2 CV neuve. Ainsi il possède 15 petites Citroën en état neuf ! La raison est simple : Celui-ci, grand amateur de voitures anciennes a acheté toutes ses 2 cv lorsqu'il apprenait que Citroën allait arrêter la production. Au nombre de 15 car c'est le nombre de petits enfants qu'il a la chance de compter dans sa famille ! Toutes les voitures étaient démarrées une fois par an avec une batterie externe et les voitures n'avaient jamais reçu



de plaques d'immatriculation ! Lorsque les petits enfants arrivent à l'âge du permis de conduire, ceux-ci s'intéressent plutôt aux 205 GTI ou aux motos qu'à ces petites autos pas très modernes à leur goût. Triste, le propriétaire collectionneur se décide de les vendre mais en garde une pour sa femme. C'est ainsi que l'annonce se retrouve dans le journal LVA. Monsieur R en parle alors à ses amis et reviendra en acheter cinq. Au moment de venir chercher les voitures, celui-ci choisira celle qui possède le moins de kilomètres au

compteur. Finalement il réservait une 2 cv Bleu Lavande avec 48 kilomètres et repar-tait avec une autre Bleu Lavande avec 9 kilomètres seulement. La voiture fut mise sur plateau et envoyée en Hollande. Une palette sera construite pour elle et trônera dans le hall de l'usine du collectionneur pendant près de 20 ans, hors-sol et à l'abri de la lumière du jour. Elle possède encore tous ses autocollants de sortie d'usine et ses marques à la craie. Elle n'a jamais été démarrée non plus mais le moteur tourne à la manivelle au moins une fois par an

pour ne pas se gommer. Le collectionneur actuel, monsieur R affirme que l'eau du lave glace est d'origine, ainsi que l'huile moteur ! Les documents d'origine sont tous présents, ainsi que le carnet de bord, le double des clefs... C'est fort probablement la 2 CV avec le moins de kilomètres au compteur d'origine au monde. C'est une véritable pièce de musée unique en son genre et se doit de continuer sa vie au sein d'une collection d'un amateur averti.



A brilliant concept, the Citroën 2 CV is a simple and robust car that requires little maintenance. Its origin dates back to the 1930s when Pierre Jules Boulanger, the brand's engineer, launched a POS project: Toute Petite Voiture. He is assisted by the genius draughtsman Flaminio Bertoni and André Lefèvre. The

Second World War stopped the project and development did not resume until 1946, on the Ferté Vidame track. The rest we all know it, and after 42 years of career, it is one of the most famous cars in the world. The story of this 2CV is a fairy tale. It all starts with an ad in the famous newspaper La Vie de L'Auto dated January 1998 where

it says: «For sale 2cv. Last model, new 0 km, make an offer «The current owner then contacts the seller and after a few minutes of conversation, the latter asks him what colour he wants his car in? The question is surprising and he will admit to owning different models of 2 new CVs. So he owns 15 small Citroëns in new condition! The reason

is simple: This one, a great fan of vintage cars, bought all his 2 hp when he learned that Citroën was going to stop production. There are 15 of them because that's how many grandchildren he is lucky enough to have in his family! All cars were started once a year with an external battery and the cars had never received license plates! When small children reach the age of their driving licence, they are more interested in the 205 GTIs or motorcycles than in these small cars that are not very modern for their taste. Sadly, the owner collector decides to sell them but keeps one for his wife. This is how the ad appears in the LVA newspaper. Mr. R then tells his friends about it and will come back to buy five. When picking up the cars, the driver will choose the one with the fewest kilometres on the meter. Finally he booked a 2 hp Bleu Lavande

with 48 kilometers and left with another Bleu Lavande with only 9 kilometers. The car was put on set and sent to Holland. A pallet will be built for her and will sit in the collector's factory hall for nearly 20 years, above ground and protected from daylight. It still has all its factory stickers and chalk marks. It has never been started either, but the motor runs by crank at least once a year to avoid erasing itself. The current collector, Mr. R, says that the water from the windscreen washer is original, as well as the engine oil! The original documents are all present, as well as the logbook, the double keys... It is most probably the 2CV with the fewest kilometres on the original counter in the world. It is a truly unique museum piece and must continue its life in a collection of an experienced amateur.



Seulement 13 km d'origine
Etat neuf
Pack Lounge

*Only 13 km from new
New condition
Lounge Pack*

35 000 / 55 000 €

Carte grise française
N° châssis : VF7TDX8ZACL536005

*French registration papers
Chassis No.: VF7TDX8ZACL536005*



2012 - CITROËN C6 V6 HDI EXCLUSIVE

Produite pendant dix ans, la XM était le porte étendard du haut de gamme Citroën. L'arrivée du nouveau millénaire verra disparaître celle qui reçut le titre de voiture de l'année en 1990. Inspirée de ligne esthétique du concept Lignage présenté en 1999, ce n'est qu'en 2005, soit cinq longues années après la disparition de la XM, que la Citroën C6 fait son apparition au catalogue. Empruntant le nom du modèle d'avant-guerre, la C6 pré-

sente un certain nombre de fondamentaux stylistiques de la marque. Un porte à faux long à l'avant et court à l'arrière, des flancs lisses, ou bien encore une vitre arrière concave rappelant la CX. Comme à son habitude, le constructeur français façonnera un habitacle luxueux et confortable agrémenté de quelques équipements innovants tels que l'affichage tête haute ou encore l'alerte de franchissement de ligne. Equipée d'une suspension Hydractive de

haut niveau à l'amortissement variable et piloté, ainsi que de motorisations 4 et 6 cylindres performantes, cette grande routière fait la part belle au plaisir de conduire. Voiture officielle du gouvernement français et des présidents Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy ou encore François Hollande, la C6 tirera sa révérence en 2012 après 7 années de production et 23 384 exemplaires fabriqués.



L'exemplaire que nous présentons est une C6 phase 2 dotée d'un V6 3.0l HDi développant 240 ch. Propriété d'un ancien concessionnaire Citroën, il commanda cette voiture juste avant que la production ne cesse. Dotée de la finition haut de gamme Exclusive, notre C6 dispose du Pack Lounge avec un intérieur en cuir noir, d'une boîte automatique à 6 rapports,

d'un toit ouvrant électrique, des jantes alu de 18 pouces, ou encore d'une peinture noire métallisée. La valeur de cette voiture neuve dépassait alors les 59 000 €. La particularité de notre exemplaire est que son compteur n'affiche que 13 km ! La voiture se trouve donc dans un état neuf, comme si elle venait tout juste de sortir de l'usine. Les pastiques protégeant

les moquettes, les sièges, les montants ou encore les pare-soleils sont toujours présents et n'ont volontairement jamais été retirés. Avec 13 km au compteur notre exemplaire est certainement la C6 la moins kilométrée du marché, elle constitue donc une chance exceptionnelle de s'offrir une voiture neuve 7 ans après la fin de sa production, avis aux retardataires !



Produced for ten years, the XM was the flagship of Citroën's top-of-the-range range. The arrival of the new millennium will see the car that was named Car of the Year in 1990 disappear. Inspired by the aesthetic line of the Lignage concept presented in 1999, it was not until 2005, five long years after the disappearance

of the XM, that the Citroën C6 made its appearance in the catalogue. Borrowing the name of the pre-war model, the C6 presents a number of the brand's stylistic fundamentals. A long overhang at the front and short at the rear, smooth sides, or a concave rear window reminiscent of the CX. As usual, the French automaker will

create a luxurious and comfortable interior with some innovative features such as a head-up display and a lane departure warning. Equipped with a high-level Hydractive suspension with variable and controlled damping, as well as high-performance 4- and 6-cylinder engines, this grand touring car is a pleasure to drive.

An official car of the French government and presidents Jacques Chirac, Nicolas Sarkozy and François Hollande, the C6 will leave in 2012 after 7 years of production and 23,384 units manufactured.

The model we are presenting is a C6 phase 2 with a 240 hp 3.0i HDi V6 engine. Owned by a former Citroën dealer, he ordered this car just before production stopped. Featuring the top-of-the-range Exclusive finish, our C6 features the Lounge Pack with a black leather interior, a 6-speed automatic transmission, a power sunroof, 18-inch aluminum wheels, or a metallic

black paint. The value of this new car then exceeded €59,000. The particularity of our copy is that its counter only displays 13 km! The car is therefore in a new summer, as if it had just left the factory. The plastics protecting carpets, seats, pillars or sunshades are always present and have never been voluntarily removed. With 13 km on the clock, our car is certainly the C6 with the lowest mileage on the market, so it is an exceptional opportunity to buy a new car 7 years after the end of its production, notice to those who are late!



AGUTTES

Très rare à la vente
Belle restauration ancienne
Equippée de ses accessoires spécifiques

*Very rare on the market
Beautiful old restoration
Equipped with its specific accessories*

25 000 / 35 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 310199

*French registration papers
Chassis No.: 310199*



1926 = CITROËN B14 G CADDY

Bien que l'aspect de la conduite intérieure rappelle beaucoup la précédente B12, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP. Présentée au salon de Paris 1926, le châssis est allégé, le moteur passe de 1 452 à 1 528 cm³ pour plus de souplesse, la boîte est renforcée

et la suspension utilise désormais quatre ressorts à lames semi-elliptiques, obliques à l'arrière pour améliorer la tenue de route. Quatre freins à tambours au pied, direction adoucie et réservoir de plus grande contenance complètent le tableau. Sans y paraître, avec la B14 F André Citroën assène un grand coup à sa concurrence

avec une auto très compétitive sur le marché... en quelques chiffres, c'est 400 modèles qui sortent de Javel par jour fin 1927. Citroën avec plus de 30% de part du marché des voitures neuves en seulement 10 ans prend l'ascendant sur les concurrents que sont Renault et Peugeot. Les B14 Caddy sont rares car construites



AGUTTES

avec le stock restant de carrosseries Caddy destinées initialement à la B2. Après l'abandon du modèle, les carrosseries ont été montées sur des châssis plus longs de B14 et ainsi commercialisés. Seul une dizaine d'exemplaires existent. Le modèle que nous vous présentons est un intéressant B 14 G à carrosserie Caddy donc trois places. Monsieur W en fit l'acquisition à la fin des années

1990 auprès d'un amateur du Nord de la France. Celui-ci, monsieur Dufour l'avait trouvé au début des années 80 grâce au marchand de voitures anciennes très réputé, Bruno Vendiesse. La voiture est complète mais nécessite une restauration en profondeur. Monsieur D s'attelle à ce travail considérable, fit refaire la structure en bois, la mécanique puis la peinture. La restauration se prolonge sur plusieurs

années pour un résultat très accompli qui n'a aujourd'hui pas vieilli. La voiture possède ses accessoires spécifiques au Caddy, dont les petites trappes à clubs de golf sur les côtés. Elles sont numérotées 336. Rares sont les modèles Caddy à la vente et celui-ci, après une rapide remise en route ravira le Citroëniste amateur de raretés.



Although the appearance of the interior pipe is very similar to the previous B12, the B14 is technically radically different from the 10 HP family. Presented at the Paris 1926 Motor Show, the chassis is lighter, the engine goes from 1,452 to 1,528

cm³ for more flexibility, the gearbox is reinforced and the suspension now uses four semi-elliptical leaf springs, oblique at the rear to improve roadholding. Four foot drum brakes, softened steering and a larger tank complete the picture. Without looking like it, with the

B14 F André Citroën takes a big hit on its competition with a very competitive car on the market... in a few figures, 400 models are released from bleach every day at the end of 1927. Citroën, with a market share of more than 30% of the new car market in just 10 years,

is gaining ground over its competitors Renault and Peugeot.

The B14 Caddy are rare because they are built with the remaining stock of Caddy bodies initially intended for the B2. After the model was abandoned, the bodies were mounted on longer B14 chassis and marketed. Only about ten copies exist.

The model we present to you is an interesting B 14 G with Caddy bodywork, so three seats. Mr. W acquired it at the end of the 1990s from an amateur in the North of France. This one, Mr. Dufour had found it at the beginning of the 80s thanks to the very famous antique car dealer,

Bruno Vendiesse. The car is complete but needs a thorough restoration. Mr. D is working on this considerable work, had the wooden structure, the mechanics and then the painting redone. The restoration is being carried out over several years for a very accomplished result that has not yet aged. The car has its own Caddy-specific accessories, including small golf club traps on the sides. They are numbered 336. Few Caddy models are on sale and this one, after a quick restart, will delight the Citroenist who loves rarities.



Formidable état d'origine
Sellerie encore d'époque sous housse
Remise en route facile

*Great original condition
Still period upholstery under cover
Easy restart*

15 000 / 25 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 354170

*French registration papers
Chassis No.: 354170*



1928 - CITROËN B14 FAUX-CABRIOLET

Bien que l'aspect de la conduite intérieure rappelle beaucoup la précédente B12, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP. Présentée au salon de Paris 1926, le châssis est allégé, le moteur passe de 1 452 à 1 528 cm³ pour plus de souplesse, la boîte est renforcée et la suspension utilise désormais quatre ressorts à lames semi-elliptiques, obliques à l'arrière pour améliorer la tenue de route. Quatre freins à tambours au pied, direction adoucie et réservoir de plus grande contenance complètent le tableau. Sans y paraître, avec la B14 F André Citroën assène un

grand coup à sa concurrence avec une auto très compétitive sur le marché... en quelques chiffres, c'est 400 modèles qui sortent de Javel par jour fin 1927. Citroën avec plus de 30% de part du marché des voitures neuves en seulement 10 ans prend l'ascendant sur les concurrents que sont Renault et Peugeot.

La B14 ici présentée est un modèle mis en circulation au mois de juin 1928. D'après les documents fournis avec la voiture, celle-ci était dans la région d'Albi lorsqu'elle change de main en 1968. Elle est alors immatriculée 77 BR 81. Elle est achetée par monsieur Delbreil qui la conserve jusqu'en

2005 ! La voiture est alors trouvée par Monsieur W alors qu'elle porte l'immatriculation 373 CR 09. Elle est encore aujourd'hui dans un état de préservation très intéressant. La sellerie est encore celle d'origine, conservée sous des housses des années 1930 ! Quel incroyable parfum qui émane de cet intérieur ! La voiture est parfaitement authentique et n'a jamais été restaurée. Son moteur est encore celui d'origine et le numéro de caisse est visible sur le seuil de porte. C'est une excellente base de restauration proposée ici à la vente, qui mérite d'être conservée dans son jus d'origine en ne restaurant que la mécanique.



Although the appearance of the interior pipe is very similar to the previous B12, the B14 is technically radically different from the 10 HP family. Presented at the Paris 1926 Motor Show, the chassis is lighter, the engine goes from 1,452 to 1,528 cm³ for more flexibility, the gearbox is reinforced and the suspension now uses four semi-elliptical leaf springs, oblique at the rear to improve roadholding. Four foot drum brakes, softened steering and a larger tank complete the picture. Without looking like it, with the B14 F André Citroën takes a big hit on

its competition with a very competitive car on the market... in a few figures, 400 models are released from bleach every day at the end of 1927. Citroën, with a market share of more than 30% of the new car market in just 10 years, is gaining ground over its competitors Renault and Peugeot.

The B14 presented here is a model put into circulation in June 1928. According to the documents provided with the car, it was in the Albi region when it changed hands in 1968. It was then registered as 77 BR 81. It is bought by Mr. Delbreil who keeps it until 2005!

The car was then found by Mr. W while it was registered under number 373 CR 09. It is still in a very interesting state of preservation today. The upholstery is still the original one, kept under 1930s covers! What an incredible fragrance emanating from this interior! The car is perfectly authentic and has never been restored. Its engine is still the original one and the body number is visible on the door sill. It is an excellent restaurant base offered here for sale, which deserves to be preserved in its original juice by restoring only the mechanics.

Bonne base de restauration
 Estimation attractive
 Moteur d'origine

*Bonne base de restauration
 Estimation attractive
 Moteur d'origine*

8 000 / 12 000 €

Vendu sans carte grise
 Châssis N° : inconnu

*Sold without registration papers
 Chassis No.: unknown*



CIRCA 1926 CITROËN B14 COUPE

Au Salon de Paris 1926, apparaît la B14, celle qui devient bientôt « l'incredible B14 ». Quatre mois plus tard, devenue B14F, elle est la première voiture de grande série équipée du servofrein Westinghouse sur les quatre roues. A partir du Salon 1927, la B14G succède à la B14F. Elle évolue fort peu sur le plan mécanique, mais elle s'améliore beaucoup esthétiquement. La B14G 1927 se distingue par son pavillon bombé aux angles arrondis et par un

nouveau choix de couleurs au catalogue. Le véhicule ici présenté est une sympathique B14 F de 1926. Celle-ci se présente avec une carrosserie intéressante de Coupé deux places, appelée à l'époque au catalogue « cabriolet non décapotable 2 places ». Cette B14 se présente à nous en état d'origine jamais restaurée. Il semblerait que la carrosserie ait été modifiée pendant la guerre. Cette auto est complète avec son moteur d'origine N° 9828 ainsi qu'un spider

arrière avec banquette. L'intérieur est d'époque et complet, et la base général est très saine. Cette B14 se destine aujourd'hui à un amateur qui aura le courage de la restaurer en gardant ce parfum d'authenticité inimitable.



Au Salon de Paris 1926, apparaît la B14, celle qui devient bientôt « l'incroyable B14 ». Quatre mois plus tard, devenue B14F, elle est la première voiture de grande série équipée du servofrein Westinghouse sur les quatre roues. A partir du Salon 1927, la B14G succède à la B14F. Elle évolue fort peu sur le plan mécanique, mais elle s'améliore beaucoup esthétiquement. La B14G 1927 se distingue par son pavillon bombé aux angles arrondis et par un

nouveau choix de couleurs au catalogue. Le véhicule ici présenté est une sympathique B14 F de 1926. Celle-ci se présente avec une carrosserie intéressante de Coupé deux places, appelée à l'époque au catalogue « cabriolet non décapotable 2 places ». Cette B14 se présente à nous en état d'origine jamais restaurée. Il semblerait que la carrosserie ait été modifiée pendant la guerre. Cette auto est complète avec son moteur d'origine N° 9828 ainsi qu'un spider

arrière avec banquette. L'intérieur est d'époque et complet, et la base général est très saine. Cette B14 se destine aujourd'hui à un amateur qui aura le courage de la restaurer en gardant ce parfum d'authenticité inimitable.

Carrosserie élégante
Moteur robuste
Bon état général

*Elegant bodywork
Robust motor
Good general condition*

15 000 / 25 000 €

Carte grise française de collection
N° châssis : 814698

*French historic-vehicle registration
Chassis no.: 814698*



1933 = CITROËN ROSALIE 8CV COUPE SICAT

Les Citroën 8, 10 et 15 rapidement dénommée « Rosalie » à la suite des records de vitesse réalisés sur l'anneau de Montlhéry au début des années 30, sont considérées comme l'aboutissement technique et esthétiques des Citroën « classiques » d'avant-guerre. Commercialisée de 1932 à 1938, elles ont adopté une carrosserie tout acier monopièce formée de 4 panneaux soudés électriquement. Au niveau mécanique Citroën proposait ses fameux moteurs flottants, deux moteurs 4 cylindres (8 et 10 CV) et un moteur 6 cylindres (15 CV) associés à une boîte de vitesse manuelle à trois rapports. Un

an après son lancement, sa gamme est largement déclinée puisque 75 variantes de carrosserie sont proposées sur 5 modèles différents.

L'exemplaire que nous proposons est une Rosalie 8CV coupé réalisée par le carrossier Sicat en 1933. Cette société basée à Levallois Perret peut être considérée comme un sous-traitant de Citroën pour qui elle réalise des carrosseries spéciales. Notre Rosalie possède une carrosserie traditionnelle avec une armature en bois recouverte de tôle. Achetée en 2001 par son actuel propriétaire, cette auto a été

entièrement restaurée par son ancien titulaire qui l'avait lui-même acquise en 1988. Totalement démontée au début des années 90, la carrosserie a été restaurée et repeinte, le moteur a subi une réfection totale et la sellerie entièrement renouvelée. Bientôt 30 ans après sa restauration, notre Rosalie a toujours fière allure. Bien entretenue, cette auto a fait la joie de son propriétaire pendant 18 ans, utilisée régulièrement lors de sorties entre amis dans la région nantaise, il souhaite aujourd'hui s'en séparer pour se consacrer à un nouveau projet automobile.



The Citroëns 8, 10 and 15, quickly renamed «Rosalie» following the speed records achieved on the Monthéry ring in the early 1930s, are considered to be the technical and aesthetic achievement of the «classic» Citroëns of the pre-war period. Marketed from 1932 to 1938, they adopted a one-piece all-steel body made of 4 electrically welded panels. On the mechanical level, Citroën offered its famous floating engines, two 4-cylinder engines (8 and 10 HP) and a 6-cylinder engine (15 HP) combined with a three-speed manual gearbox. One year after its launch,

its range is largely declined since 75 body variants are offered on 5 different models.

The model we propose is a Rosalie 8CV coupé made by the bodybuilder Sical in 1933. This company based in Levallois Perret can be considered as a subcontractor of Citroën for which it manufactures special bodywork. Our Rosalie has a traditional bodywork with a wooden frame covered with sheet metal. Purchased in 2001 by its current owner, this car has been completely restored by its former owner who had himself acquired it in 1988. Comple-

tely dismantled in the early 1990s, the bodywork was restored and repainted, the engine underwent a total overhaul and the upholstery completely renewed. Almost 30 years after its restoration, our Rosalie still looks great. Well maintained, this car has been the joy of its owner for 18 years, used regularly during outings with friends in the Nantes region, he now wishes to part with it to devote himself to a new automotive project.

AGUTTES

Rare à la vente
Bon état de fonctionnement
Même propriétaire depuis 20 ans

*Rare on the market
Good working order
Same owner for 20 years*

20 000 / 25 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 272165

*French registration document
Chassis No.: 272165*



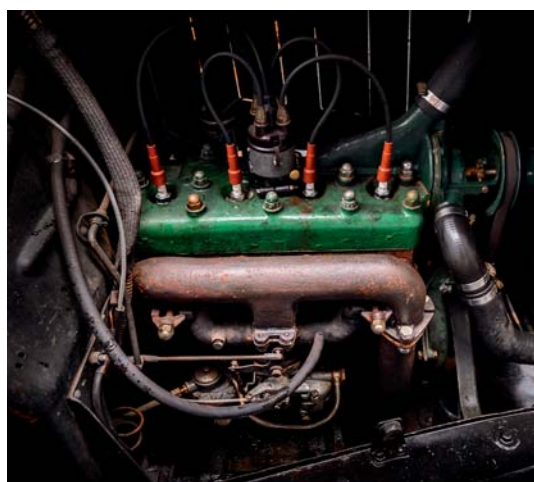
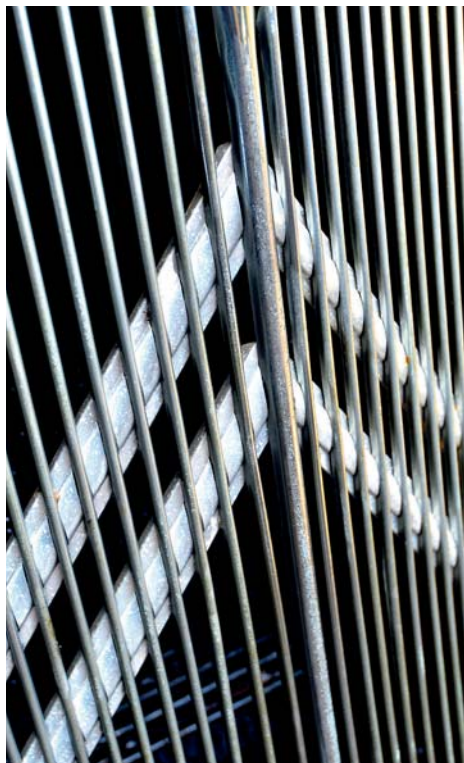
1934 - CITROËN ROSALIE TORPEDO 10A

La présentation de la Citroën Rosalie s'effectue lors du salon de l'automobile de Paris 1932. La voiture s'intitule par son nombre de chevaux fiscaux comme il était de coutume à cette époque : Citroën 8, 10 ou 15 selon la motorisation choisie par le client. La Rosalie était déclinée en berline, cabriolet, coupé, et même en utilitaire afin de couvrir l'ensemble des marchés automobiles d'alors. Citroën va tenter de dynamiser la gamme Rosalie avec un programme sportif visant à battre des records de vitesse moyenne réalisés par la petite Rosalie en 1933 : 300.000km sont parcourus à la vitesse moyenne de 93km/h sur l'anneau de Montlhéry. Toujours dans cette optique de dynamiser la gamme, Citroën opte en Janvier 1934 pour un restylage

de la ligne de la voiture par le biais d'un kit carrosserie réalisé par Bertoni et appelé NH (Nouvel Habillage) : ailes à bavolet, calandre inclinée, pare-chocs courbés... permettent d'offrir à la Rosalie une ligne moderne et en phase avec la mode du Streamline Modern. Quelques mois plus tard, c'est l'apparition de la Rosalie B qui se remarque par ses roues avant indépendantes, on parle désormais de Rosalie A pour les Rosalie à essieu rigide. Mais déjà, on sait chez Citroën que la Rosalie est plus ou moins condamnée par l'arrivée imminente de la Traction, tous les efforts sont consacrés à cette voiture qui apparaît au milieu de l'année 1934.

La Rosalie ici présentée est une version 10A, donc équipée du 4 cylindres, à carrosserie

Torpedo. Elle bénéficie du restylage effectué par le dessinateur et sculpteur Flaminio Bertoni. Récemment la mécanique a été révisée dans un souci de fiabilité car le collectionneur et actuel propriétaire aime pouvoir rouler avec ses autos. La restauration est ancienne mais de qualité et présente une jolie patine. La peinture bi-ton est conforme à la mode de l'époque qui consistait à peindre la caisse et les ailes d'une couleur différente. La capote est en très bel état également et ne présente aucune déchirure. La sellerie et l'accastillage intérieur sont conformes à la sortie d'usine, sans fautes de goût. Cette version est rare à la vente et mérite d'être redécouverte. C'est en effet un compromis intéressant entre une berline et un cabriolet.



The Citroën Rosalie was presented at the 1932 Paris Motor Show. The car is called by its number of tax horses as was customary at that time: Citroën 8, 10 or 15 depending on the engine chosen by the customer. The Rosalie was available in sedans, convertibles, coupe and even utility vehicles to cover all the automotive markets of the time. Citroën will try to boost the Rosalie range with a sports programme aimed at breaking the average speed records set by little Rosalie in 1933: 300,000km are covered at an average speed of 93km/h on the Montlhéry ring. Still with the aim of boosting the range, Citroën opted in January 1934 for a restyling of the car's line through a bodywork

kit produced by Bertoni and called NH (New Clothing): bib wings, inclined grille, curved bumpers... allow Rosalie to offer a modern line in line with the fashion of the Modern Streamline. A few months later, it is the appearance of the Rosalie B which is noticed by its independent front wheels, we now speak of Rosalie A for the Rosalie with rigid axle. But already, we know at Citroën that the Rosalie is more or less condemned by the imminent arrival of the Traction, all efforts are devoted to this car that appeared in mid-1934. The Rosalie presented here is a 10A version, therefore equipped with the 4 cylinders, with Torpedo bodywork. It benefits from the restyling carried out by the

designer and sculptor Flaminio Bertoni. Recently the mechanics have been revised to ensure reliability because the collector and current owner likes to be able to drive his cars. The restoration is old but of high quality and has a nice patina. The two-tone paint is in line with the fashion of the time, which consisted in painting the body and wings in a different colour. The soft top is in very good condition as well and has no tears. The upholstery and interior fittings are in accordance with the factory specifications, without any taste defects. This version is rare for sale and deserves to be rediscovered. It is indeed an interesting compromise between a sedan and a convertible.

Très rare à la vente
Restauré de A à Z
Excellent projet de restauration à finir

*Very rare on the market
Frame restored from A to Z
Excellent project to be completed*

12 000 / 15 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 672509

*French registration papers
Chassis No.: 672509*



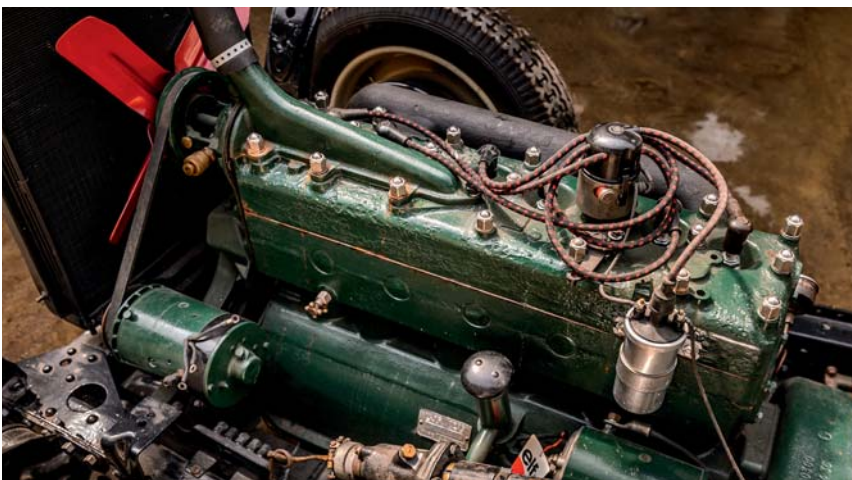
1934 - CITROËN ROSALIE 15AL « CHASSIS NU »

La présentation de la Citroën Rosalie s'effectue lors du salon de l'automobile de Paris 1932. La voiture s'intitule par son nombre de chevaux fiscaux comme il était de coutume à cette époque : Citroën 8, 10 ou 15 selon la motorisation choisie par le client. Quant à la dénomination « Rosalie », celle-ci n'est qu'un surnom donné à la voiture et ne fut que très rarement utilisée par Citroën dans sa communication. La Rosalie 8 CV était équipée d'un quatre cylindres en ligne et d'une voie de 1,34 mètre. La Rosalie 10CV était équipée d'un quatre cylindres mais d'une voie élargie à 1,42 mètre tout comme la Rosalie 15CV qui était elle équipée d'un six cylindres en

ligne. Cependant, tout n'est pas si simple car Citroën rentabilise ses productions, et certaines Rosalie 10 et 15 furent fabriquées avec des voies de 1,34 mètres, elles sont dénommées 10L ou 15L (pour Légère). Quant aux variantes carrosseries, la Rosalie était déclinée en berline, cabriolet, coupé, et même en utilitaire afin de couvrir l'ensemble des marchés automobiles d'alors. Citroën va tenter de dynamiser la gamme Rosalie avec un programme sportif visant à battre des records de vitesse moyenne réalisés par la petite Rosalie en 1933 : 300.000km sont parcourus à la vitesse moyenne de 93km/h sur l'anneau de Montlhéry.

Le châssis présenté dans ces pages est

une rare version 6 cylindres à voie étroite. Il équipait une camionnette et avait été restauré intégralement pour pouvoir accueillir une caisse de cabriolet ou de coupé. Absolument tout a été refait par des professionnels, justifié sur factures. Le moteur a été revu par Patrice Camerano de l'entreprise « Tous les moteurs » basée à Champigny sur Marne. La voiture est vendue avec ses ailes et son tablier avant ainsi qu'avec toutes ses plaques de châssis et de moteur. Il est très rare de pouvoir acheter une base déjà restaurée de A à Z d'un châssis étroit à moteur 6 cylindres. Le montant des factures dépasse déjà l'estimation basse proposée !



The Citroën Rosalie was presented at the 1932 Paris Motor Show. The car is called by its number of tax horses as was customary at that time: Citroën 8, 10 or 15 depending on the engine chosen by the customer. As for the name «Rosalie», it is only a nickname given to the car and was only very rarely used by Citroën in its communication. The Rosalie 8 CV was equipped with a four-cylinder in-line system and a 1.34-metre track. The Rosalie 10CV was equipped with a four-cylinder but with a track widened to 1.42 metres, as was the Rosalie 15CV, which was equipped with an in-line six-cylinder. However, not

everything is that simple because Citroën makes its production profitable, and some Rosalie 10 and 15 were manufactured with 1.34 metre tracks, they are called 10L or 15L (for Light). As for the bodywork variants, the Rosalie was available in sedans, convertibles, coupe, and even commercial vehicles to cover all the automotive markets of the time. Citroën will try to boost the Rosalie range with a sports programme aimed at breaking the average speed records set by little Rosalie in 1933: 300,000km are covered at an average speed of 93km/h on the Montlhéry ring. The chassis presented in these pages is

a rare 6 cylinder narrow gauge version. It was equipped with a van and had been completely restored to accommodate a convertible or coupé body. Absolutely everything has been redone by professionals, justified on invoices. The engine has been reviewed by Patrice Camerano of the company «Tous les moteurs» based in Champigny sur Marne. The car is sold with its wings and front apron as well as all its chassis and engine plates. It is very rare to be able to buy a base already restored from A to Z of a narrow 6-cylinder engine chassis. The amount of invoices already exceeds the proposed low estimate!

Servit pendant la guerre
Base très saine et complète
Rare version Limousine

*Served during the war
Very healthy and complete base
Rare Limousine version*

8 000 / 12 000 €

Véhicule vendu sans carte grise
Châssis N° : 142 112

*Vehicle sold without registration paper
Chassis No.: 142 112*



1939 = CITROËN TRACTION 11B LIMOUSINE

Au commencement, était la 7 Traction Avant, probablement positionnée au catalogue Citroën comme une série novatrice mais complémentaire des gammes 8, 10, 15 Rosalie. Devant l'engouement rencontré et l'idée d'André Citroën d'axer sa production exclusivement sur le principe de la traction avant, le Bureau d'Etudes est en charge de concevoir en un temps record, une gamme complète de modèles à grand volume.

Il y avait eu la 7 Sport animée d'un moteur 2 litres 11cv, et qui conservait la caisse petit volume des 7. Mais avec ce moteur il devient possible d'envisager des voitures plus grandes en longueur et en largeur tout en conservant les lignes générales des 7. Cet exercice de style donnera le jour à une berline 6 places. L'affaire ne s'arrête pas là puisque Citroën veut ouvrir cette gamme à des modèles Familiale et Limousine sur empattement long, toujours

en monocoque, ce qui posera au début quelques problèmes de rigidité. Ces versions aux lignes étirées ont trois glaces latérales, et malgré leur ligne très basse elles ont des capacités d'accueil inattendues. Un premier modèle, la Limousine est une voiture à 5 ou 6 places au compartiment arrière spacieux, le second modèle est une Familiale à 8 ou 9 places équipées de strapontins repliables entre les deux banquettes. Les Familiales et Limousines



d'avant 1940 et à fortiori des premiers millésimes, sont devenues fort rares.

La Traction 11B limousine ici présentée est sortie des chaînes de l'usine de Javel pendant l'année 1939. A l'origine elle portera pendant une brève période, la magnifique teinte Gris Irisé. La guerre éclate et comme nous le savons, beaucoup de voitures furent transformées en utilitaire pour pouvoir continuer de rouler, et se voyaient alors repeintes rapidement en gris clair. Les distinguant ainsi des voitures

particulières. Celle-ci fut donc la propriété d'un artisan pour distribuer la presse qui pouvait ainsi poursuivre son activité pendant l'occupation. A la fin de la guerre, il se servait encore de sa voiture ainsi, avant de la remettre dans une menuiserie, au milieu du bois et des planches avant qu'elle ne fût découverte par un grand collectionneur lyonnais il y a quelques années. La menuiserie n'était plus en activité depuis fort longtemps, et un véritable sarcophage de planches avaient été monté autour de la

Traction. C'est en apercevant le morceau d'une aile que le collectionneur pu reconnaître les formes d'une Limousine. Après de longues heures de travail pour vider la menuiserie dont le bâtiment était vendu, la 11 peut enfin sortir d'un sommeil de près de 60 ans pour revoir le jour. La voiture est très saine et complète, le moteur date de Janvier 1939 et donc bien celui d'origine. Cet exemplaire représente un excellent projet de restauration d'une rarissime 11 limousine à l'histoire singulière.



In the beginning, the 7 Traction Avant was probably positioned in the Citroën catalogue as an innovative but complementary series to the 8, 10 and 15 Rosalie ranges. Faced with the enthusiasm encountered and André Citroën's idea of focusing his production exclusively on the principle of front-wheel drive, the Design Office is

in charge of designing, in record time, a complete range of high-volume models. There had been the 7 Sport, powered by a 2-litre 11 hp engine, which kept the small volume body of the 7s, but with this engine it became possible to envisage cars that were longer in length and width while maintaining the general lines of the 7s. This styling exer-

cise would give birth to a 6-seater sedan. The matter did not stop there, as Citroën wanted to open up this range to Family and Limousine models with long wheelbase, still in monohulls, which would initially cause some stiffness problems. These versions with stretched lines have three side windows, and despite their very low line they

have unexpected reception capacities. The first model, the Limousine, is a 5 or 6-seater car with a spacious rear compartment, the second model is an 8 or 9-seater Family car equipped with folding seats between the two benches. Families and Limousines from before 1940 and even more so from the first vintages, have become very rare. The Traction 11B limousine presented here left the bleach factory chains in 1939. Originally it will wear for a short period of time, the magnificent Irised Grey hue. The war broke out and, as we know, many cars were transformed into commercial vehicles so that they could continue to drive, and were quickly repainted in light grey. This distinguishes them from passenger cars. It was therefore the property of a craftsman to distribute the press, who could thus continue his activity during the occupa-

tion. At the end of the war, he still used his car in this way, before storing it in a carpentry shop, in the middle of the wood and boards before it was discovered by a great collector in Lyon a few years ago. The carpentry had not been in operation for a very long time, and a real sarcophagus of boards had been built around the Traction. It is by seeing the piece of a wing that the collector could recognize the shapes of a Limousine. After long hours of work to empty the carpentry shop whose building was sold, the 11 can finally wake up from a sleep of nearly 60 years to see the day again. The car is very healthy and complete, the engine dates from January 1939 and therefore the original one. This model represents an excellent project to restore an extremely rare 11 limousine with a unique history.



Propriété de la famille Cardinal depuis plus de 30 ans
Authentique et conforme à sa sortie d'usine
Bon état de fonctionnement

*Owned by the Cardinal family for more than 30 years
Authentic and in accordance with its factory ipment
Good working order*

90 000 / 120 000 €

Carte grise française
Châssis N°: 352240

*French registration papers
Chassis No.: 352240*



1936 - CITROËN TRACTION 1100 ROADSTER

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la Traction Avant voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Œuvre du sculpteur italien de génie Flaminio Bertoni, la Traction Avant connaîtra un succès planétaire mais malheureusement son géniteur André Citroën n'en verra pas le jour.

Jean Paul Cardinal connu une longue car-

rière au sein de la maison Citroën. Il n'a que 19 ans lorsqu'il entre au bureau d'étude de la marque. A la section recherche et développement des moteurs, il commence ensuite des stages comme régleur sur les machines de production des 2CV. Il entre après au bureau d'étude où il est remarqué pour son aptitude et son dévouement à cette marque qui le passionne. Il devient ensuite instructeur au Centre de Formation entre 1964 et 1969. En 1969, Jacques

Wolgensingler et Georges St Génies lui propose de s'occuper des Formule Bleue, discipline financée par Citroën et Total, les MEP. Peu après, Claude-Alain Sarre, le président de la marque à l'époque lui offre d'intégrer la Direction des Relations Publiques. Il sera aussi l'initiateur du conservatoire Citroën. Il va ainsi œuvrer à sauvegarder le riche patrimoine de la marque. Toujours amoureux des anciennes œuvres de la marque aux chevrons, il possèdera lui-



même quelques voitures intéressantes dont le roadster qui nous présentons dans ces pages.

Ce roadster Traction est un modèle de 1936. Il était à l'origine vert avec les ailes noires. Monsieur Cardinal en fait l'acquisition dans les années 80 un peu avant que la grande fête des 50 ans de la Traction. La voiture est en assez mauvais état et nécessite une restauration en profondeur. Les établissements Mersch se chargent de

la remise en état de la carrosserie, alors que la restauration mécanique sera assurée par Jean Paul lui-même. Au choix des couleurs et de la configuration finale, il s'inspira beaucoup du roadster de Monsieur Pilon, propriétaire d'un modèle identique, de couleur rouge et noir. Restaurée il y a 30 ans, la voiture se présente aujourd'hui dans un excellent état général. Elle est parfaitement conforme à sa sortie d'usine, sans anachronisme apparent avec un moteur

de 11CV daté d'avril 1935. Lors de notre essai sur les petites routes de Charente, la voiture a parfaitement fonctionné et ravira son conducteur par le bon fonctionnement de la boîte de vitesse et des freins. Voici une opportunité exceptionnelle de pouvoir acquérir un très beau et authentique roadster Traction, ayant appartenu à un personnage emblématique de la marque aux chevrons.



First presented in March 1934 as a sedan in front of the main Citroën dealerships, the 7 quickly expanded its range with two other versions, called by Citroën faux-cabriolet and roadster. The work of the genius Italian sculptor Flaminio Bertoni, the Traction Avant will be a worldwide success, but unfortunately its

progenitor André Citroën will not be born. Jean Paul Cardinal had a long career at Citroën. He was only 19 years old when he joined the brand's design office. In the engine research and development section, he then began training as a trimmer on 2CV production machines. He then joined the design office where he was noticed for

his aptitude and dedication to this brand that fascinated him. He then became an instructor at the Training Centre between 1964 and 1969. In 1969, Jacques Wolgensinger and Georges St Génies offered him the opportunity to take care of the Blue Formula, a discipline financed by Citroën and Total, the MEPs. Shortly afterwards,

Claude-Alain Sarre, the brand's president at the time, offered him the opportunity to join the Public Relations Department. He will also be the initiator of the Citroën Conservatory. It will thus work to safeguard the brand's rich heritage. Still in love with the old works of the brand with chevrons, he himself will own some interesting cars including the roadster that we present in these pages.

This Traction roadster is a 1936 model. It was originally green with black wings. Mr. Cardinal acquired it in the 1980s just before the great celebration of the 50th anniversary of the Traction. The car is in rather poor condition and requires in-depth restoration. The Mersch establishments are in charge of repairing the bodywork,

while the mechanical restoration will be carried out by Jean Paul himself. In the choice of colours and final configuration, it was inspired by the roadster of Mr. Pilon, owner of an identical model, in red and black. Restored 30 years ago, the car is now in excellent condition. It is perfectly in conformity with its factory exit, without any apparent anachronism with an 11HP engine dated April 1935. During our test on the small roads of Charente, the car worked perfectly and will delight its driver with the smooth operation of the gearbox and brakes. This is an exceptional opportunity to acquire a very beautiful and authentic Traction roadster, having belonged to an emblematic character of the brand with chevrons.



Très rare option conduite à droite
 Restauration de qualité
 Prête à prendre la route

*Very rare right-hand drive option
 Quality restoration
 Ready to hit the road*

12 000 / 18 000 €

Carte grise française
 Châssis N° : 374678

*French registration papers
 Chassis No.: 374678*



1937 - CITROËN TRACTION 11BL CONDUITE A DROITE

Présentée en avril 1934 la première Traction Avant de Citroën est alors une 'petite voiture' inscrite au catalogue en complément de la gamme 8, 10, 15 Rosalie. C'est alors une 7cv, 1 303 cm³ alésage-course 72x80. Elle manque tout de même de souffle aussi est-elle remplacée par la 7B, 9cv de 1 529 cm³ en 78x80. Entre temps une 11cv est arrivée au catalogue animée par un moteur en 78x100. Chronologiquement, la 7 est remplacée par la 11AL elle-même remplacée par la 11BL. C'est le modèle qui nous intéresse dans ces pages.

La voiture présentée ici est une des premières 11BL fabriquées. Celle-ci dispose d'attraits intéressants et parmi eux, d'une

rare option conduite à droite. Il ne s'agit pas d'un modèle anglais mais bien d'une commande disponible au catalogue français pour répondre à la demande d'une clientèle habituée à la conduite à droite sur de grandes voitures luxueuses, ou aux besoins d'une personne handicapée. Si la voiture est bien française et construite aux usines du quai de Javel, c'est en Belgique que le grand collectionneur et actuel propriétaire trouve cette rareté, il y a environ 16 ans. La voiture découverte n'était pas en bel état mais se trouvait complète. Au fur et à mesure des années, la restauration intégrale de la Traction est entreprise. La carrosserie et la mécanique sont refaites par des professionnels. La peinture est

volontairement un peu « matée » pour ne pas paraître trop brillante, et refaite en deux tons de couleurs comme à l'époque. La partie motrice est confiée à Philippe Chauvet, grand mécanicien spécialiste en Traction de la région parisienne. Un moteur un peu plus moderne est installé pour pouvoir rouler aisément. C'est donc un Perfo refait à neuf qui prend place sous le capot. La sellerie est refaite par un artisan en gardant le plus possible d'éléments d'origine. Aujourd'hui elle se présente dans un excellent état et prête à prendre la route. Les quatre roues pilotes ne sont pas d'origine mais confèrent à la voiture une allure plus moderne. Les jantes d'origine pleines sont évidemment vendues avec.



Introduced in April 1934, Citroën's first Traction Avant was then a «small car» registered in the catalogue as a complement to the 8, 10, 15 Rosalie range. It is then a 7HP, 1,303 cm³ bore-travel 72x80. It still lacks breath and is replaced by the 7B, 9hp of 1,529 cm³ in 78x80. In the meantime an 11hp has arrived in the catalogue powered by a 78x100 engine. Chronologically, the 7 is replaced by the 11AL itself replaced by the 11BL. This is the model that interests us in these pages.

The car presented here is one of the first 11BL manufactured. This one has some interesting attractions and among them, a rare right-hand drive option. This

is not an English model but an order available in the French catalogue to meet the demand of customers used to right-hand drive on large luxury cars, or the needs of a disabled person. If the car is very French and built at the factories on the Quai de Javel, it is in Belgium that the great collector and current owner finds this rarity, about 16 years ago. The car discovered was not in good condition but was full. Over the years, the complete restoration of the Traction has been undertaken. The bodywork and mechanics are rebuilt by professionals. The paint is deliberately a little «matt» so as not to appear too bright, and redone in two shades of

color as in the past. The driving part is entrusted to Philippe Chauvet, a great mechanic specialising in Traction in the Paris region. A slightly more modern engine is installed to make it easier to drive. It is therefore a rebuilt Perfo that takes place under the hood. The upholstery is redone by a craftsman, keeping as many original elements as possible. Today it is in excellent condition and ready to go on the road. The four pilot wheels are not original but give the car a more modern look. The original solid rims are of course sold with them.

Bel état
Moteur et boîte d'origine
Estimation attractive

*Good condition
Original engine and gearbox
Attractive estimate*

10 000 / 15 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 402821

*French registration papers
Chassis No.: 402821*



1938 - CITROËN TRACTION 11 BL

Présentée en 1934, la Traction a fait l'effet d'un pavé dans la mare de l'automobile : sa ligne basse et élancée, signée Flaminio Bertoni, provoquait un contraste frappant avec les automobiles d'alors, plus hautes, raides et moins profilées. Cette forme était permise par la structure monocoque et la traction avant, deux techniques révolutionnaires pour l'époque et qui permettaient en outre un comportement routier nettement supérieur à celui des berlines traditionnelles. Cette voiture dont la carrière s'est

prolongée pendant plus de 20 ans a définitivement confirmé la réputation de Citroën comme constructeur entreprenant et techniquement avant-gardiste.

La Traction qui nous intéresse dans ses pages est une charmante petite 11 BL de 1938. De robe noire et à l'intérieur recouvert de housses accessoires d'époque. Elle fut immatriculée pour la première fois en fin d'année 1938 dans la préfecture du Cher, par un artisan. Puis c'est au tour de Monsieur Blanchet d'en faire l'acquisition au début des années 80.

Garagiste de son état, il est propriétaire du garage éponyme à St Victor, dans l'Allier. Grand amateur de Citroën, il restaure cette Traction et s'en sert régulièrement pour ses promenades en famille dans la campagne. Elle est aujourd'hui présentée dans un bel état d'usage et présente la patine charmante d'une restauration ancienne. Elle est en bon état de fonctionnement et conserve encore sa boîte d'origine, ainsi que son moteur, daté du mois de mai 1938 et équipé d'une culasse Perfo, qui porte la puissance à 46 ch.



Introduced in 1934, the Traction had the effect of a paving stone in the car's pond: its low, slender line, designed by Flaminio Bertoni, was in stark contrast to the cars of the time, which were higher, steeper and less contoured. This shape was made possible by the monocoque structure and front wheel drive, two revolutionary techniques for the time and which also allowed a much better handling than traditional sedans. This car, whose career has lasted more than 20 years, has definitively confirmed Citroën's

reputation as an enterprising and technically avant-garde manufacturer. The Traction that interests us in its pages is a charming little 11 BL from 1938. Black dress and inside covered with period accessory covers. It was first registered at the end of 1938 in the Cher prefecture by a craftsman. Then it was Mr. Blanchet's turn to acquire it in the early 1980s. A garage owner of his own condition, he owns the eponymous garage in St Victor, in the Allier region. A great Citroën enthusiast, he restores this Traction and

regularly uses it for his family walks in the countryside. It is now presented in a beautiful state of use and presents the charming patina of an old restoration. It is in good working order and still retains its original gearbox and engine, dated May 1938 and equipped with a Perfo cylinder head, which brings the power to 46 hp.

Véritable voiture de famille
A fait l'Exode
Rare modèle à portes symétriques

*Real family car
Has made the Exodus
Rare model with symmetrical doors*

18 000 / 25 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 121549

*French registration papers
Chassis No.: 121549*



1937 - CITROËN TRACTION 11B LIMOUSINE

Il y a eu dès l'année 1934, la 7 Sport animée d'un moteur 2 litres 11cv qui conservait la caisse petit volume des 7. Avec ce moteur il devient possible d'envisager des voitures plus grandes en longueur et en largeur tout en conservant les lignes générales des 7. Cet exercice de style pourra donner le jour à une berline 6 places, accompagnée d'un Cabriolet-roadster et d'un Faux-cabriolet sur le même empattement. L'affaire ne s'arrête

pas là puisque Citroën veut ouvrir cette gamme à des modèles Familiale et Limousine à empattement long, toujours en monocoque, ce qui posera au début quelques problèmes de rigidité. Ces versions aux lignes étirées ont trois glaces latérales et malgré leur ligne très basse font preuve de capacités d'accueil inattendues. Un premier modèle, la Limousine est une voiture à 5 ou 6 places au compartiment arrière spacieux, le second modèle est une Familiale

à 8 ou 9 places équipées de strapontins repliables entre les deux banquettes. Prisées des familles nombreuses, ces voitures seront longtemps l'apanage des taxis. Sur les premières séries on observe un effet de style par lequel la porte arrière est symétrique à la porte avant. Les Familiales et Limousines d'avant 1940 sont devenues fort rares.

La voiture ici présentée possède une histoire émouvante et peu commune. Celle-ci



AGUTTES

appartient à la même famille depuis l'année 1937. Elle fut commandée neuve par monsieur Mahé, industriel possédant des usines de chaudronnerie basées à Nanterre. La 11 limousine était sa voiture personnelle qu'il chérissait. Il s'en sert régulièrement jusqu'à ce que la guerre éclate. Toute la famille Mahé part alors en Exode avec la voiture. Des photos sont visibles dans le dossier où nous voyons la Limousine remplie de bagages, s'échapper sur les routes de la France libre. Toujours conservée

dans la famille, l'ensemble des documents d'origine accompagnent la voiture, dont le bon de commande et certains papiers datant de l'occupation comme des bons de rationnement d'essence. Cette voiture présente une histoire très particulière. Elle fut restaurée dans les années 90 par un professionnel, qui reprit la carrosserie et la repeigna dans sa très élégante robe noire d'origine. Lors de notre essai, la 11 s'est très bien comportée, le moteur est vaillant et la boîte fonctionne très bien.

Le bloc moteur a été changé lors de la restauration pour un modèle Perfo, plus agréable et plus souple. La sellerie est en très bon état et parfaitement conforme à son millésime. Aucun anachronisme ne vient perturber notre tableau. Il est important de le préciser tant les modifications sont monnaie courante sur une Traction. Voici une occasion unique de s'offrir un petit morceau de l'Histoire de France.



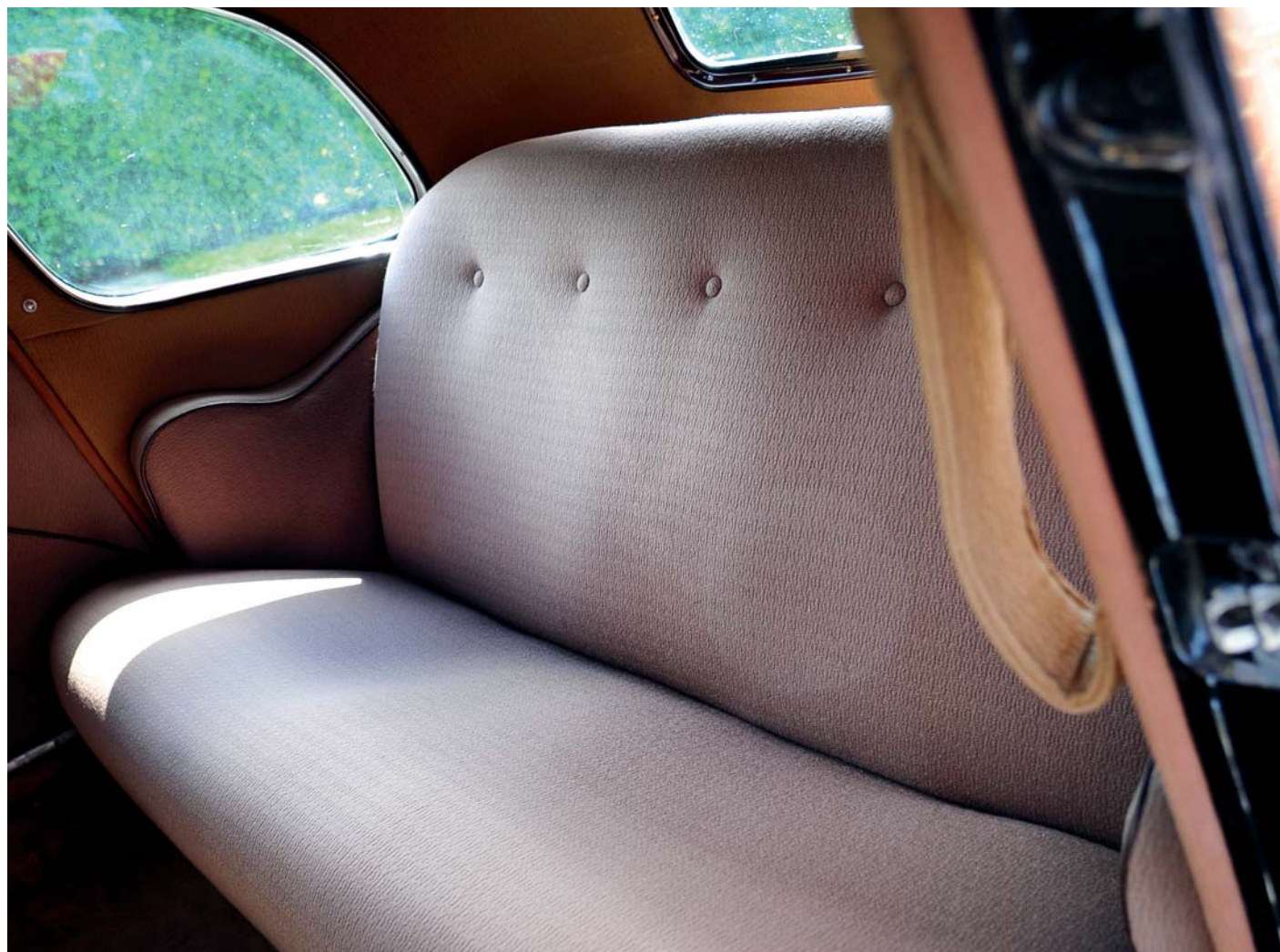
As early as 1934, there was the 7 Sport, powered by a 2-litre 11 hp engine that kept the small volume body of the 7s. With this engine it became possible to consider cars that were longer in length and width while maintaining the

general lines of the 7s. This styling exercise could give birth to a 6-seater sedan, accompanied by a Cabriolet-roadster and a Faux-cabriolet on the same wheelbase. The matter did not stop there, as Citroën wanted to open up this range to long wheel-

base Family and Limousine models, still in monohulls, which would initially cause some stiffness problems. These versions with stretched lines have three side windows and despite their very low line show unexpected reception capacities. The first

model, the Limousine, is a 5 or 6-seater car with a spacious rear compartment, the second model is an 8 or 9-seater Family car equipped with folding seats between the two benches. Popular with large families, these cars will long be the preserve of taxis. On the first series there is a stylistic effect whereby the rear door is symmetrical to the front door. Families and limousines from before 1940 have become very rare. The car presented here has a moving and unusual story. This one belongs to the same family since 1937. It was ordered new by Mr. Mahé, an industrialist with boilermaking plants based in Nanterre. The 11 limousine was his personal car that he loved. He used it regularly until the war broke out. The whole Mahé family then went to Exodus with the car. Photos are visible in the folder where we see the Limousine filled with lug-

gage, escaping on the roads of free France. Always kept in the family, all the original documents accompany the car, including the order form and some papers dating from the occupation such as fuel rationing forms. This car has a very special history. It was restored in the 90s by a professional, who took over the bodywork and repainted it in its very elegant original black dress. During our test, the 11 performed very well, the engine is valiant and the gearbox works very well. The engine block was changed during the restoration to a more pleasant and flexible Perfo model. The saddlery is in very good condition and perfectly in line with its vintage. No anachronism disrupts our picture. It is important to specify this as changes are commonplace on a Traction. This is a unique opportunity to treat yourself to a small piece of French history.



Unique !
Accessoires rares
Même propriétaire depuis 30 ans

Unique!
Rare accessories
Same owner for 30 years

35 000 / 50 000 €

Carte grise française de collection
Châssis N° : 5105357

French historic-vehicle registration
Chassis No.: 5105357



1951 - CITROËN TRACTION 15-6 SHOOTING BREAK

Réputée 'Reine de la Route', la 15 six va d'abord devoir faire ses preuves. Dans la production Citroën du moment elle doit représenter le haut de gamme des Traction Avant. Sa naissance en juin 1938 est discrète, tout comme son allure très sobre selon le souhait de P.J. Boulanger le Patron de Citroën qui voulait la voir ressembler à la 11. Le moteur est un magnifique 6 cylindres en fonte, de 2.8l de cylindrée, développant 78 ch. Le succès de cette « super traction » sera légendaire et sa carrière durera jusqu'en 1955. L'histoire de cette Traction 15/6 est très spéciale et amusante. En Belgique, les Tractions 4 et 6 cylindres sont fabriquées à l'usine de Forest et possèdent des caractéristiques propres, tel que l'intérieur en cuir, la mascotte de calandre, les roues Lambert-Nivelles, etc.

L'industriel qui commanda la voiture neuve avec de nombreux accessoires supplémentaires la revend à l'un de ses compatriotes qui, en 1959 part en voyage avec toute sa famille en Angleterre. Sur une route détremée, celui-ci se fait rentrer dedans par un autre automobiliste n'ayant pas anticipé son freinage. L'arrière de la 15 est gravement endommagé mais heureusement les occupants sont tous sains et saufs. Le garagiste qui récupère la voiture accidentée a sans doute une idée derrière la tête lorsqu'il propose de racheter l'épave. Celui-ci s'avère être un véritable surdoué du chalumeau. En prenant une épave de Vauxhall accidentée de l'avant, il commence une greffe qui paraissait pourtant impossible ! Heureusement l'essieu de la 15 et tous les organes mécaniques ne sont

pas touchés. Il découpe donc l'arrière de la voiture tout en gardant les portes d'origine intactes. La transformation terminée, celui-ci continue un travail de titan en modifiant les ailes avant pour encaster les phares, donnant à la voiture une allure plus moderne. Pas peu fier de son œuvre, il s'en sert ainsi quelques années, avant de la remiser dans son jardin où elle fut découverte dans les années 80 par un amateur anglais. En 1984, le très connu collectionneur de 15, monsieur Michon s'en porte acquéreur en échange de 600 livres sterling. S'en suivra une longue restauration, et en 1989 la voiture est enfin prête et roulante, affublée d'accessoires intéressants comme une pipe d'admission à trois carburateurs. Une 15 avec un certain accent British unique en son genre et prête à partir en voyage !



Renowned 'Queen of the Road', the 15 six will first have to prove itself. In Citroën production at the moment, it must represent the top of the range of Front Wheel Drive vehicles. Its birth in June 1938 is discreet, as is its very sober appearance according to the wish of P.J. Boulanger, the Citroën Boss, who wanted it to look like the 11. The engine is a magnificent 6-cylinder cast iron engine, 2.8l of displacement, developing 78 hp. The success of this «super traction» was legendary and his career lasted until 1955. The story of this Traction 15/6 is very special and fun. In Belgium, the 4 and 6 cylinder Tractions are manufactured at the Forest factory and have their own characteristics, such as leather interior,

grille mascot, Lambert-Nivelles wheels, etc. The manufacturer who ordered the new car with many additional accessories sold it to one of his compatriots who, in 1959, went on a trip with his whole family to England. On a wet road, he was hit by another motorist who had not anticipated his braking. The rear of the 15 is badly damaged but fortunately the occupants are all safe. The mechanic who recovers the damaged car probably has an idea in mind when he proposes to buy the wreck. This one turns out to be a true gifted of the torch. By taking a wreck of Vauxhall from the front, he begins a graft that seemed impossible! Fortunately, the axle of the 15 and all the mechanical parts are not affected. It cuts the back of the

car while keeping the original doors intact. Once the transformation is complete, it continues a titanic work by modifying the front fenders to embed the headlights, giving the car a more modern look. Not a little proud of his work, he used it for a few years, before storing it in his garden where it was discovered in the 1980s by an English amateur. In 1984, the well-known collector of 15, Mr. Michon, bought it in exchange for 600 pounds sterling. A long restoration followed, and in 1989 the car was finally ready and running, equipped with interesting accessories such as an intake pipe with three carburetors. A 15 with a certain unique British accent and ready to go on a trip!

Certificat d'authenticité Citroën
Dossier de restauration
Parfait état de fonctionnement

*Citroën Certificate of Authenticity
Restoration folder
Perfect working order*

80 000 / 100 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 52362

*French registration document
Chassis No.: 52362*



1934 = CITROËN TRACTION 7C ROADSTER

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la 7 voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées faux-cabriolet et roadster. Œuvre du sculpteur italien de génie Flaminio Bertoni, la Traction Avant connaîtra un succès planétaire, mais malheureusement son géniteur André Citroën n'en verra pas le jour. Révolutionnaire lors de son lancement, la Traction va devenir un succès universel, prouvant le bien-fondé des choix d'André et de ses ingénieurs : traction

avant, carrosserie monocoque, quatre roues indépendantes, le tout sous une ligne de carrosserie basse et élancée. Ses qualités n'ont fait que se confirmer au fil des ans et de son évolution, sur plus de 20 ans de production. Elle plaît d'emblée au public, grâce à l'excellente habitabilité que permet son absence de châssis, pour un prix qui reste raisonnable. La 7A, première version de la Traction, laisse place, au mois de juin, à la 7B qui adopte un moteur 1 529 cm³ développant 35 ch. Le cabriolet est équipé à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes

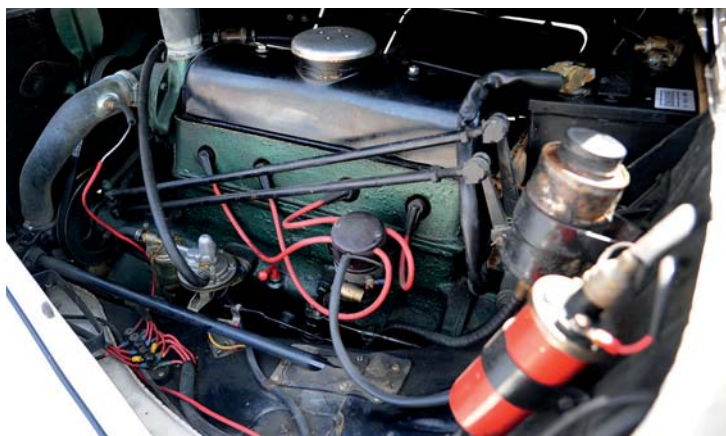
supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation supérieur à la berline, grâce à son habitacle au grand air. L'attrait du cabriolet Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend les versions authentiques rares et recherchées. Comme celle qui nous intéresse aujourd'hui. D'après le recensement d'Olivier de Serres, on connaît aujourd'hui environ 450 cabriolets Traction Avant tous modèles confondus survivant.



Le cabriolet ici présenté est un modèle 7C fabriqué pendant le mois de septembre 1934 puis commercialisé plus tard, pendant l'année 1935. Visiblement et d'après certaines archives, ce cabriolet 7C servait à Marseille dans les Bouches du Rhône. D'après le recensement cité plus haut, on retrouve sa trace en 1960 alors qu'il appartenait à un chanteur lyrique Marseillais. Ensuite il fut remis de longues années, toujours dans le sud près d'un village de l'arrière-pays : Nans les Pins. Dans les années 1990, un amateur Corse, Monsieur P s'en porte acquéreur et entreprend sa restaura-

tion. Ainsi, de 1998 et ce pendant plus de 10 ans, la voiture va être méticuleusement refaite pièces après pièces. Un document nous permet de lister les travaux, et notamment le sablage intégral de la caisse par un tôlier formeur de métier. Les bas de caisse, les planchers, toutes les parties structurales qui étaient affaiblies et interchangeables ont été changées sans le moindre syntofer et intégralement alignés avec l'aide d'un marbre. Ce n'est qu'entre 2007 et 2009 que la partie mécanique sera refaite à neuf. Puis vint la sellerie, la capote et enfin les chromes. C'est une véritable reconstruction

dans les règles de l'art. Monsieur P, son travail accompli, profite de sa voiture puis décide de la revendre. C'est donc en 2011 que l'actuel propriétaire se porte acquéreur et continuera son entretien pour en profiter lors de balades entre voitures anciennes. La voiture a un comportement très sain et le moteur vigoureux et coupleux, donne toute sa puissance. Rouler cheveux au vent au volant d'un des plus beaux cabriolets français d'avant-guerre provoque une joie immense et il ne tient qu'à vous d'en devenir le nouveau propriétaire !



First presented in March 1934 as a sedan in front of the main Citroën dealers, the 7 quickly expanded its range with two other versions, called faux-cabriolet and roadster. The work of the genius Italian sculptor Flaminio Bertoni, the Traction Avant will be a worldwide success, but unfortunately its progenitor André Citroën will not be born. Revolutionary when it was launched, the Traction will become a universal success, proving

the validity of André and his engineers' choices: front wheel drive, monocoque bodywork, four independent wheels, all under a low and slender body line. Its qualities have only been confirmed over the years and its evolution over more than 20 years of production. It immediately appeals to the public, thanks to the excellent habitability provided by its lack of chassis, for a price that remains reasonable. The 7A, the first version of the

Traction, was replaced in June by the 7B, which adopted a 1,529 cc engine developing 35 hp. The convertible is equipped at the rear with a spider that accommodates two additional people, it is an extremely attractive car because it combines all the driving qualities of the Traction with a very pure line and a superior ease of use compared to the sedan, thanks to its open-air cabin. The appeal of the Traction convertible has been reflected in the crea-

tion of replicas, which makes authentic versions rare and sought-after. Like the one we're interested in today. According to the census of Olivier de Serres, today we know about 450 Traction Avant convertibles for all surviving models.

The convertible presented here is a 7C model manufactured in September 1934 and marketed later, in 1935. Apparently and according to some records, this 7C convertible was used in Marseille in the Bouches du Rhône region. According to the census mentioned above, his trace can be found in 1960 when he belonged to a Marseilles opera singer. Then it was stored for many years, still in the south near a village in the hinterland: Nans les Pins. In the 1990s, a Corsican amateur, Mr P, bought it and undertook its restoration. Thus, from 1998 and for more than 10 years, the car will be meticulously redone piece by piece. A document allows us to list the work, and in particular the

complete sandblasting of the box by a sheet metal worker. The sills, floors, all the structural parts that were weakened and interchangeable were changed without any synto iron and fully aligned with the help of a marble. It is only between 2007 and 2009 that the mechanical part will be redone. Then came the upholstery, the hood and finally the chrome. It is a real reconstruction according to the rules of the art. Mr. P, his work accomplished, takes advantage of his car and then decides to sell it. It is therefore in 2011 that the current owner acquires the property and will continue his maintenance to enjoy it during rides between old cars. The car has a very healthy behaviour and the vigorous and tortuous engine gives all its power. Driving your hair in the wind in one of the most beautiful French convertibles of the pre-war period brings immense joy and it is up to you to become its new owner!



Grande restauration de qualité
Seulement 3077 exemplaires
La Reine de la route

*Great quality restoration
Only 3077 cars
The Queen of the Road*

35 000 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 727813

*French registration papers
Chassis No.: 727813*



1955 - CITROËN TRACTION 15/6 H

La Traction 15-Six créée en 1938, va trouver son apogée avec la version «H» pour «hydropneumatique», mais elle sera surnommée aussi « oléo ». Sur ce modèle, l'ingénieur Paul Magès a mis au point pour la suspension arrière le système qui sera adopté sur la DS : avec une pompe haute pression entraînée par le moteur et un système hydraulique qui alimente les sphères de chaque roue, la voiture bénéficie d'un confort exceptionnel et d'un

correcteur d'assiette, ce qui permet de maintenir une hauteur de caisse constante quelle que soit la charge. Quelle révolution pour l'année 1955 ! «Une routière incomparable»: c'est ainsi que la publicité Citroën vante les mérites de son nouveau vaisseau amiral. L'histoire de la commercialisation de la 15 H est simple, il s'agissait de choisir des clients importants de la marque aux chevrons pour essayer ce prototype pendant une période test grandeur nature.

Les tests furent concluant et servirent au développement de la DS 19. Seulement 1350 unités seront commercialisées pour l'année modèle 1955.

Le modèle illustrant ces pages fut mis en circulation la première fois en début d'année 1955, elle porte à merveille la très élégante teinte bleu nuit. L'intérieur est en velours bleu. Elle fut restaurée récemment en prenant soin de rester le plus proche possible de son état d'origine. L'ancien



propriétaire possédera la voiture de 1989 à 2018 avant de la céder au collectionneur actuel. Beaucoup de travaux ont été effectués et dernièrement la boîte de vitesse fut reconditionnée. C'est toujours une grande émotion que de prendre le volant

de celle que l'on appelle la « Reine de la route ». Contact, démarreur et le 6 cylindres s'émeut dans un bruit caractéristique. Le confort de la 15 H n'est pas qu'une légende et encore aujourd'hui la voiture n'aurait rien à envier à certaines grandes berlines

neuves. La voiture se joue des virages sans prendre de roulis. Les freins sont efficaces et endurants. Aujourd'hui proposée à la vente cette 15 H pourra combler de joie le collectionneur le plus exigeant.



The Traction 15-Six, created in 1938, reached its peak with the «H» version for «hydropneumatic», but it was also nicknamed «oleo». On this model, engineer Paul Magès has developed the system for the rear suspension that will be

adopted on the DS: with a high-pressure pump driven by the engine and a hydraulic system that supplies the spheres of each wheel, the car benefits from exceptional comfort and an attitude regulator, which makes it possible to maintain a constant

body height regardless of the load. What a revolution for 1955! «An incomparable roadster»: that's how Citroën's advertising praises the merits of its new flagship. The story of the 15 H's commercialization is simple, it was a matter of choosing major

customers of the brand with chevrons to test this prototype during a full-scale test period. The tests were successful and were used to develop the DS 19. Only 1350 units will be marketed for the 1955 model year. The model illustrating these pages was first put into circulation at the beginning of 1955, it has a very elegant night blue hue. The interior is made of blue velvet. It was recently restored, taking care to remain as close as possible to its original state. The former owner owned the car from 1989 to 2018 before selling it to the current collector. A lot of work has been done and recently the gearbox has been reconditioned. It is always a great emotion to take the wheel

of the so-called «Queen of the Road». Contact, starter and the 6-cylinder engine moves in a characteristic noise. The comfort of the 15 H is not only a legend and even today the car would have nothing to envy to some large new sedans. The car plays curves without rolling. The brakes are effective and durable. Today offered for sale this 15 H will be able to delight the most demanding collector.



Superbe patine d'origine
Seulement 20 exemplaires recensés
Bon fonctionnement mécanique

*Superb original patina
Only 20 cars identified
Good mechanical condition*

15 000 / 30 000 €

Carte grise française
N° châssis : 454470

*French registration papers
Chassis no.: 454470*



1955 - CITROËN 2CV AZ-U FOURGONNETTE « RESSORTS APPARENTS »

La 2CV Citroën doit sa naissance à un visionnaire nommé Pierre Jules Boulanger. Concept génial, c'est une voiture simple et robuste nécessitant très peu d'entretien. Bien que très critiquée au départ elle devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession tant le cahier de commande est rempli. Au fur et à mesure de sa longue carrière, la mythique 2CV se verra équipée de différents types de suspension, jusqu'à adopter pour seulement quelques mois, un étonnant système à ressorts apparents. Ce véritable prototype roulant ne sera produit que sur l'année modèle 1955.

L'exemplaire que nous proposons est une 2CV AZ-U fourgonnette équipée des ressorts apparents, elle a été mise en circulation le 22/02/1955. Conservée par son précédent propriétaire de 1994 à 2017, son actuel titulaire en fait l'acquisition lors d'une vente aux enchères en 2017. Cette 2CV se présente aujourd'hui dans un très bon état d'origine, jamais restaurée. Sa patine est superbe ! Suite à son acquisition, la mécanique sera entièrement révisée. A ce jour elle fonctionne parfaitement bien et son essai routier a été des plus concluants. Sa carrosserie et son châssis sont très sains. Comme sur toutes les fourgonnettes on observe peint au pochoir sur l'aile avant droite et à l'intérieur de la

benne le poids à vide et la charge maximale autorisée, preuve que la carrosserie n'a jamais été repeinte. L'intérieur lui aussi dans son jus est très bien préservé, le pare-soleil côté conducteur a d'ailleurs conservé son sticker d'origine. Les 2CV fourgonnettes à ressorts apparents sont extrêmement rares, selon le spécialiste Antoine Demetz, seuls 20 exemplaires sont recensés à ce jour dans le monde entier. Pièce très recherchée, d'autant plus en état d'origine jamais restaurée, notre 2CV mérite l'attention des collectionneurs les plus exigeants. Proposée aujourd'hui à une estimation attractive, il est certain qu'une occasion comme celle-ci ne se représentera pas de sitôt !



The 2CV Citroën owes its birth to a visionary named Pierre Jules Boulanger. A brilliant concept, it is a simple and robust car that requires very little maintenance. Although initially highly criticized, it quickly became a desired object and it is not uncommon to wait several years to take possession of it because the order book is so full. Over the course of its long career, the legendary 2CV will be equipped with different types of suspension, until it adopts an amazing spring system for only a few months. This real rolling prototype will only be produced on the 1955 model year. The model we offer is a 2CV AZ-U van

equipped with visible springs, it was put into service on 22/02/1955. Retained by its previous owner from 1994 to 2017, its current owner acquired it at an auction in 2017. This 2CV is now in very good original condition, never restored. Its patina is superb! Following its acquisition, the mechanics will be completely revised. To date it works perfectly well and its test drive has been very successful. Its bodywork and chassis are very healthy. As on all vans, the empty weight and maximum authorised load are stencilled on the right front fender and inside the bucket, proof that the bodywork has never been repainted.

The interior, too, is very well preserved in its original state, and the driver's side sun visor has retained its original sticker. The 2CV vans with exposed springs are extremely rare, according to the specialist Antoine Demetz, only 20 specimens are recorded to date in the whole world. A highly sought-after piece, all the more in original condition and never restored, our 2CV deserves the attention of the most demanding collectors. Offered today as an attractive estimate, it is certain that an opportunity like this will not come up again any time soon!

Grande restauration de qualité
Rare modèle à ressorts apparents
Conforme à sa sortie d'usine

*Great quality restoration
Rare model with visible springs
In accordance with its factory shipment*

15 000 / 25 000 €

Carte grise française de collection
N° châssis : 176586

*French historic registration papers
Chassis No.: 176586*



1955 - CITROËN 2CV BERLINE « RESSORTS APPARENTS »

Au fur et à mesure de sa longue carrière, la mythique 2 CV se verra équipée de différents types de suspension, jusqu'à adopter pour seulement quelques mois, un étonnant système à ressorts apparents. Ce véritable prototype roulant ne sera produit que sur l'année modèle 1955.

La charmante 2 CV présentée ici fait partie de la rarissime série de berlines équipées de ressorts apparents pendant l'année modèle 1955. Mise en circulation

en janvier 1955, celle-ci a été intégralement restaurée dans les règles de l'art il y a quelques années. La carrosserie entièrement démontée, le châssis séparé puis traité contre la corrosion. Le moteur fut démonté également et très récemment l'embrayage centrifuge refait. Le collectionneur actuel étant soucieux de l'authenticité de ses autos, celle-ci est parfaitement conforme à sa sortie d'usine. D'après le grand spécialiste en 2 CV, Antoine Demetz, son moteur serait celui d'origine. Celui-ci

détient le recensement des modèles à ressorts apparents et dénombre à ce jour une soixantaine d'exemplaires. Lors de l'essai sur une vingtaine de kilomètres, la petite Citroën s'est montrée vaillante et en pleine forme. L'embrayage centrifuge fonctionne parfaitement et les freins sont efficaces. C'est une voiture pratiquement neuve, comme si elle sortait de l'usine, qui est proposée ici à la vente. Une occasion à ne pas laisser passer.



Over the course of its long career, the legendary 2CV will be equipped with different types of suspension, until it adopts an amazing spring system for only a few months. This real rolling prototype will only be produced on the 1955 model year.

The charming 2CV presented here is part of the extremely rare series of sedans equipped with visible springs during the 1955 model year. Put into circulation in January 1955, it was completely restored

in accordance with the rules of the art a few years ago. The bodywork completely dismantled, the chassis separated and then treated against corrosion. The engine was also dismantled and very recently the centrifugal clutch was rebuilt. The current collector being concerned about the authenticity of his cars, this one is perfectly in conformity with his factory exit. According to the great 2 HP specialist, Antoine Demetz, his engine is the original one. This one holds the inventory of the models

with apparent springs and counts to date about sixty copies. During the test over some twenty kilometres, the small Citroën proved to be brave and in top form. The centrifugal clutch works perfectly and the brakes are effective. It is a practically new car, as if it had just left the factory, which is offered here for sale. An opportunity not to be missed.

AGUTTES

Rare à la vente
Véritable pièce de musée
Parfait état de fonctionnement

*Rare on the market
A real museum master piece
Perfect working order*

60 000 / 80 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 32344

*French registration papers
Chassis No.: 32344*



1958 - CITROËN DS 19

Le 6 octobre 1955, à 9 heures précises, les portes du Grand Palais s'ouvraient sur le Salon de l'Automobile de Paris et l'on assistait immédiatement à une ruée de clients vers le stand Citroën, où était dévoilée, en première mondiale, la révolutionnaire Citroën DS 19. Le soir même, près de 12 000 commandes ont été passées, moyennant un acompte de 80 000 francs par voiture et avec l'espoir d'une livraison dans les délais avoisinant

un an. A côté des Frégate, Versailles ou Peugeot 403, la DS faisait figure d'extraterrestre. C'est d'ailleurs ce qui lui donne le statut envié dont elle bénéficie aujourd'hui : admirée des esthètes comme une œuvre d'art, elle fascine par le système hydraulique qui gère la suspension et les assistances.

La DS 19 qui illustre ces pages est un modèle mis en circulation en Janvier 1958. De couleur Gris Rosé, référence AC 136,

elle dispose de l'intérieur en tissu bleu et du toit Bleu Turquoise AC 137. C'est une voiture dans un état exceptionnel, principalement d'origine hormis la peinture refaite il y a quelques années. La sellerie est encore celle d'époque. Le kilométrage indiqué au compteur est fort probablement celui d'origine. Elle est en tout point conforme à sa sortie d'usine du quai de Javel et est affublée de rares accessoires Robri d'époque le long de la carrosserie. Son



fonctionnement est sans reproche et lors de l'essai, nous fîmes séduits par sa douceur. Le groupe moto propulseur fonctionne sans faillir, la boîte se commande du bout des doigts et le freinage, commandé par

une toute petite pédale sur ces modèles, est sans reproches. Récemment, le collectionneur Monsieur R fit installer une ligne d'échappement neuve et le moteur fut révisé à cette occasion. Très rares sont

les DS des premiers millésimes à la vente, celle-ci est un exemplaire exceptionnel à saisir, destinée aux collectionneurs les plus exigeants.



On October 6, 1955, at 9 a.m. sharp, the doors of the Grand Palais opened to the Paris Motor Show and there was an immediate rush of customers to the Citroën stand, where

the revolutionary Citroën DS 19 was unveiled as a world premiere. On the same evening, nearly 12,000 orders were placed, with a down payment of CHF 80,000 per car and the hope of

delivery within the time frame of almost a year. Alongside the Frégate, Versailles or Peugeot 403, the DS was seen as an alien. This is what gives it the enviable status it enjoys today: admired by aes-

thetes as a work of art, it fascinates by the hydraulic system that manages the suspension and assistance.

The DS 19 which illustrates these pages is a model released in January 1958. Of pinkish grey colour, reference AC 136, it has the blue fabric interior and the Turquoise Blue roof AC 137. It is a car in exceptional condition, mainly original except for the painting redone a few years ago. The upholstery is still that of the time. The odometer reading is most likely the original one. It is in all respects in conformity with its factory exit from the Javel dock and is equipped with rare period Robri accessories along

the bodywork. Its operation is flawless and during the test, we were seduced by its softness. The powertrain works flawlessly, the gearbox is controlled with fingertips and the braking, controlled by a very small pedal on these models, is beyond reproach. Recently, the collector Mr R had a new exhaust system installed and the engine was overhauled on this occasion. Very rare are the DS of the first vintages for sale, this one is an exceptional specimen to seize, intended for the most demanding collectors.



AGUTTES

3592 km d'origine
Deuxième main
Facture d'achat

*3592 km from new
Second hand
Original invoice*

20 000 / 30 000 €

Carte grise française
Châssis N° : VF7AZKA00KA370590

*French registration papers
Chassis No.: VF7AZKA00KA00KA370590*



1990 - CITROËN 2CV CHARLESTON

Bien que très critiquée au départ, la 2 CV devient rapidement un objet désiré et il n'est pas rare d'attendre plusieurs années pour en prendre possession. Stoppée en 1990 après 42 ans de carrière, la production de ce mythe automobile français s'élèvera à plus de cinq millions d'exemplaires et reste encore aujourd'hui la sixième voiture française la plus vendue.

La 2 CV Charleston présentée dans ces pages est une version à deux tons de gris, commercialisée en juin 1990. Elle a été

vendue neuve par la concession Citroën Champs de Mars à Monsieur Dreno, habitant dans le 14^{ème} arrondissement de Paris. Dès son achat, celui-ci fait faire un traitement anticorrosion par Dinitrol. Il la conserve précieusement en faisant régulièrement entretenir la voiture comme en atteste son carnet d'entretien, sachant que la célèbre petite Citroën allait bientôt tirer sa révérence. En effet quelques mois plus tard, en juillet, la sentence tombe et la dernière 2 CV sort des chaînes. Elle fut achetée par un négociant en voitures

anciennes puis découverte par le collectionneur actuel l'année dernière. Conservée comme une relique d'un temps passé, elle est encore aujourd'hui dans un état neuf et parfaitement fonctionnelle. Pendant notre essai, la première surprise fut de constater l'odeur du neuf émanant de la sellerie ! La mécanique tourne parfaitement et il n'y a aucun jeu dans les trains roulants. C'est ici une opportunité rare de pouvoir acquérir une des dernières Charleston fabriquées avec un kilométrage certifié d'origine de 3600 km.



Although initially highly criticized, the 2CV quickly became a desired object and it is not uncommon to wait several years to take possession of it. Stopped in 1990 after 42 years of career, the production of this French automotive myth will rise to more than five million copies and remains today the sixth best-selling French car. The 2 CV Charleston presented in these pages is a two-tone version of grey, released in June 1990. It was sold new by the Citroën Champs de Mars

dealership to Mr Dreno, who lives in the 14th arrondissement of Paris. As soon as it is purchased, it is treated with Dinitrol for corrosion protection. He keeps it carefully by regularly having the car serviced, as attested by his maintenance logbook, knowing that the famous little Citroën was soon to leave. Indeed, a few months later, in July, the sentence falls and the last 2 CV leaves the chains. It was bought by an antique car dealer and discovered by the current collector last year. Preserved as a relic of a bygone

era, it is still in a new and perfectly functional condition today. During our test, the first surprise was to notice the smell of new from the upholstery! The mechanics run perfectly and there is no play in the undercarriages. This is a rare opportunity to acquire one of the last Charleston manufactured with a certified original mileage of 3600 km.

Seulement 1953 km
Etat d'origine exceptionnel
Bon fonctionnement mécanique

*Only 1953 km
Exceptional original condition
Good mechanical functioning*

20 000 / 30 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 17CB0119

*French registration papers
Chassis n°: 17CB0119*



1973 - CITROËN DYANE 6

En 1964, les ventes de la 2CV sont en baisse face à la concurrence et notamment la Renault 4. Le directeur de Citroën M. Bercot dresse alors un cahier des charges afin de créer un nouveau modèle pour gagner des parts de marché. Il pose 4 principes : équiper la voiture d'un hayon, limiter la puissance fiscale à 2CV, fabriquer à moindre coût en utilisant des pièces dérivées de la 2CV et de l'Ami 6 et enfin utiliser la chaîne de montage de la 2CV. Présentée en 1967, la Dyane se distingue de la 2CV avec ses feux intégrés aux ailes et son hayon. A sa sortie, elle est équipée du bicylindre de la 2CV de 425 cm³. En 1968, la Dyane 6

est proposée avec un nouveau moteur de 602cm³. Fabriquée à plus de 1.4 million d'exemplaires sa production s'arrêtera en 1983.

La voiture que nous présentons est une Dyane 6 de 1973. Comme en témoigne les répétiteurs de clignotant sur les ailes avant, cette auto a été vendue neuve en Italie par le concessionnaire Adriauto à Ancona. Le sticker du garage est d'ailleurs toujours présent sur la lunette arrière. Provenant d'une maison de vacances située sur le bord de l'Adriatique, cette auto n'était utilisée qu'à de rares occasions pendant la saison estivale, si bien

qu'aujourd'hui son compteur n'affiche que 1953 km ! Au vu de l'état exceptionnel de cette auto que l'on pourrait qualifier de neuf, ce kilométrage est très certainement d'origine. Elle présente une belle peinture crème associée à un intérieur en tissu jersey couleur noisette avec sièges séparés à l'avant (option d'époque). Au niveau mécanique cette Dyane fonctionne à merveille, les freins ont d'ailleurs été restaurés en 2016. Les autos dans cet état affichant un kilométrage aussi faible sont très rares sur le marché. Véritable pièce de musée, il est certain qu'elle saura séduire les amateurs de voitures exceptionnelles.



In 1964, sales of the 2CV fell against the competition, particularly the Renault 4. Citroën Director M. Bercot then drew up specifications in order to create a new model to gain market share. It lays down 4 principles: equip the car with a tailgate, limit the fiscal power to 2CV, manufacture at a lower cost by using parts derived from the 2CV and the Ami 6 and finally use the assembly line of the 2CV. Introduced in 1967, the Dyane stands out from the 2CV with its integrated wing lights and tailgate. When it comes out, it is equipped with the 425 cc 2CV twin cylinder. In 1968, the Dyane 6 was offered with a new 602cc engine.

More than 1.4 million copies were produced and production stopped in 1983. The car we are presenting is a 1973 Dyane 6. As evidenced by the indicator repeaters on the front fenders, this car was sold new in Italy by the Adriauto dealer in Ancona. The garage sticker is still on the rear window. Coming from a holiday home on the Adriatic coast, this car was only used on rare occasions during the summer season, so that today its meter only displays 1953 km ! Considering the exceptional condition of this car, which could be described as new, this mileage is most certainly original. It features a beautiful cream

paint finish combined with a hazelnut-coloured jersey fabric interior with separate seats at the front (period option). On the mechanical level this Dyane works perfectly, the brakes were restored in 2016. Cars in this condition with such low mileage are very rare on the market. A true museum piece, it is certain to seduce lovers of exceptional cars.

Restauration complète et documentée
Historique connu
Fidèle à la présentation
et aux caractéristiques d'origine

*Complete and documented restoration
Known history
Faithful to the original presentation
and characteristics*

Carte grise française
Châssis n° 0617
Moteur Avant n° AW 05100032
Moteur Arrière n° AW 05400238

*French registration papers
Chassis n° 0617
Front engine n° AW 05100032
Rear Engine No. AW 05400238*

80 000 / 120 000 €



1963 - CITROËN 2CV SAHARA

Achetée au début des années 1980 aux Domaines par un médecin collectionneur de Citroën dans les Landes, cette voiture a été léguée à son décès à son jardinier, qui l'a cédée, après de nombreuses tentatives en 2007 à monsieur G, grand collectionneur de 2 CV du nord de la France. La version Sahara faisait partie de ses rêves et il s'est lancé dans une restauration exemplaire sans limite de coûts.

La voiture était très saine et le châssis d'origine a été conservé. Complètement démontée, la caisse a été refaite chez un carrossier, dans sa teinte Vert Embrun (AC511) retrouvée à l'intérieur. Le propriétaire s'est chargé du remontage complet en apportant une attention particulière au respect des caractéristiques d'origine, un dossier très complet de documentation, photos et factures témoignant des travaux effectués. D'un point de vue mécanique, si

le moteur arrière était correct, il a retrouvé un moteur avant correspondant au type d'origine, si bien que la voiture est équipée de deux moteurs type AW équipés comme il se doit du carburateur Solex F26 CBIN à la cuve spécifique.

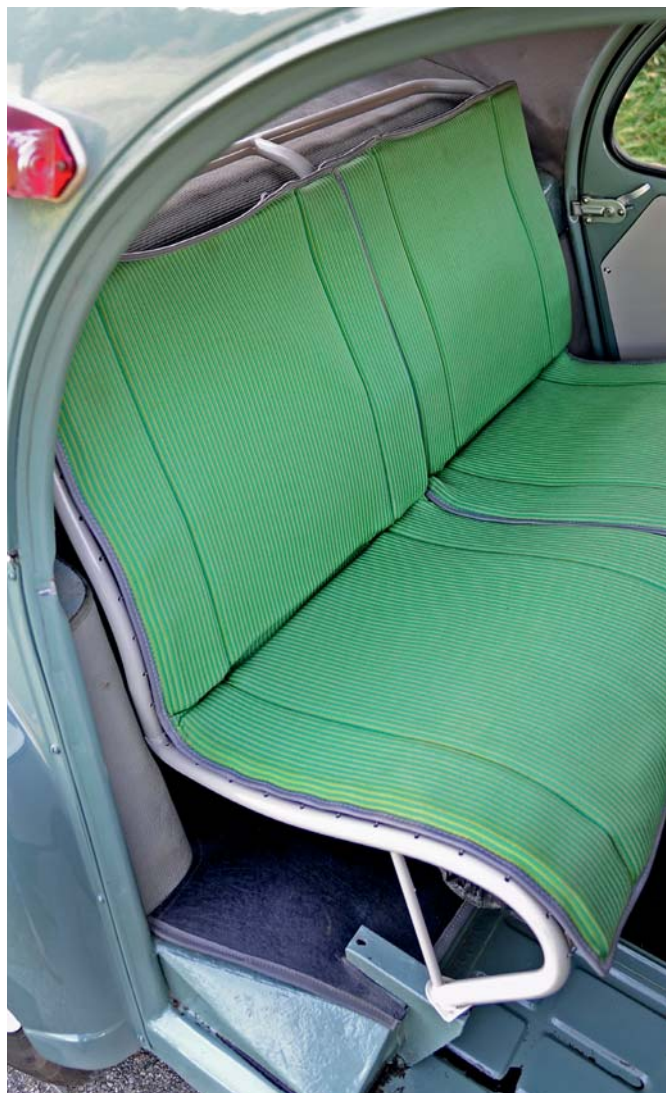
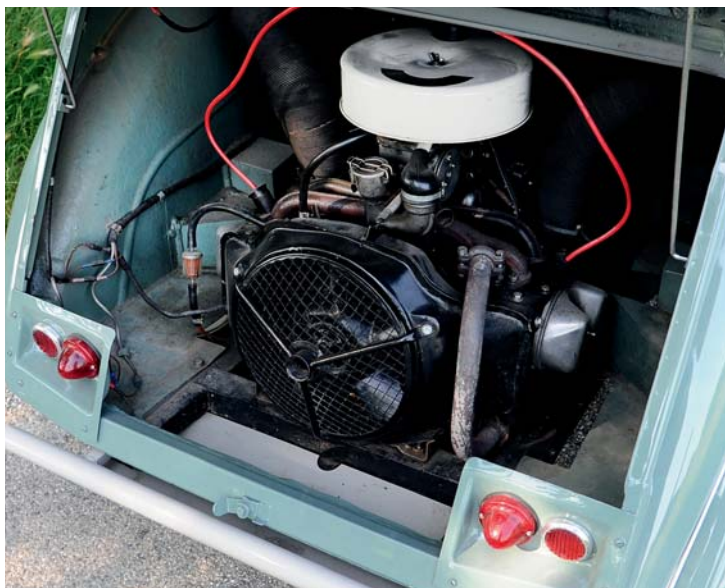
Terminée en avril 2008, la voiture a pu participer aux festivités organisées à Ermenonville pour les 50 ans de la Sahara, et elle a fait par ailleurs l'objet d'un article dans le magazine 2 CV et dérivés n°11 de mai-juin



2012. Achetée à une vente aux enchères en 2016 par monsieur R, il entreprit une réfection de la mécanique du moteur avant. Affichant aujourd'hui un peu plus de 65 000 km et de présentation parfaite et conforme

à l'origine, l'état mécanique est également sans reproche. Lors de l'essai, la voiture s'est montrée parfaitement à l'aise sur la route. Les deux moteurs fonctionnent à merveille ainsi que les boîtes de vitesses.

Proposée aujourd'hui avec une estimation cohérente avec la rareté du modèle, c'est une chance ici d'acquérir l'une des plus belles « Sahara » sur le marché.



Purchased in the early 1980s in Les Domaines by a Citroën collector doctor in the Landes, this car was bequeathed to his gardener upon his death, who sold it, after many attempts in 2007 to Mr G, a great collector of 2 CVs from northern France. The Sahara version was part of his dreams and he

embarked on an exemplary restoration without cost limits. The car was very healthy and the original chassis was kept. Completely dismantled, the body was redone at a body shop, in its Embrun Green colour (AC511) found inside. The owner took care of the complete reassembly, paying

particular attention to the respect of the original characteristics, a very complete file of documentation, photos and invoices showing the work carried out. From a mechanical point of view, if the rear engine was correct, it found a front engine corresponding to the original type, so that the car is equipped with two

AW type engines equipped as required with the Solex F26 CBIN carburettor in the specific tank.

Completed in April 2008, the car was able to participate in the festivities organized in Ermenonville for the 50th anniversary of the Sahara, and it was also the subject of an article in the magazine 2 CV et dérivés n°11 in May-June 2012. Purchased at an auction in 2016 by Mr. R, it undertook a refurbishment of the front engine mechanics. Now at just

over 65,000 km in length and perfectly presented and in conformity with the original, the mechanical condition is also beyond reproach. During the test, the car proved to be perfectly comfortable on the road. Both engines work perfectly as well as the gearboxes. Proposed today with an estimate consistent with the rarity of the model, it is a chance here to acquire one of the most beautiful «Sahara» on the market.



AGUTTES

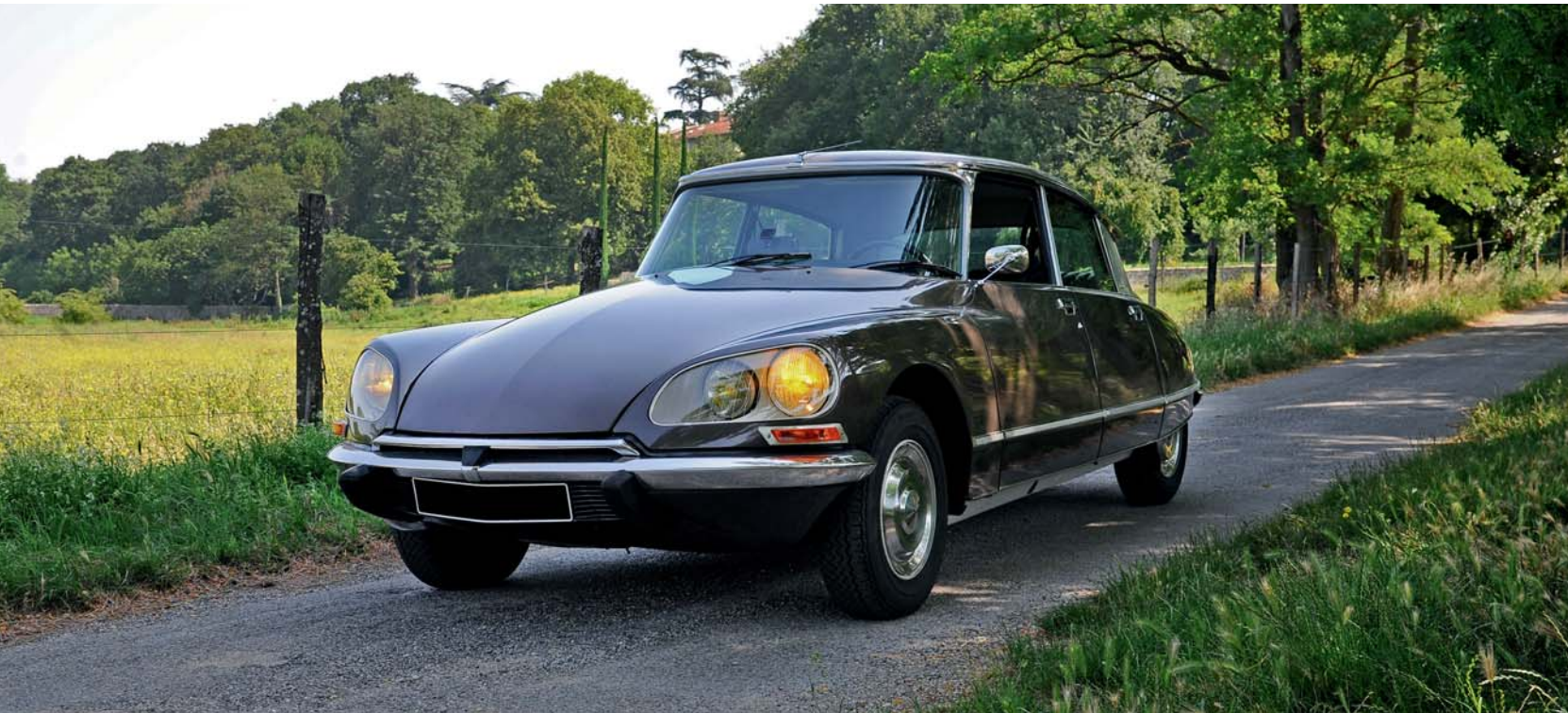
27 000 km d'origine
2^e main
Etat exceptionnel

*27,000 km from new!
2nd hand
Exceptional condition*

60 000 / 80 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 02FG0797

*French registration papers
Chassis No.: 02FG0797*



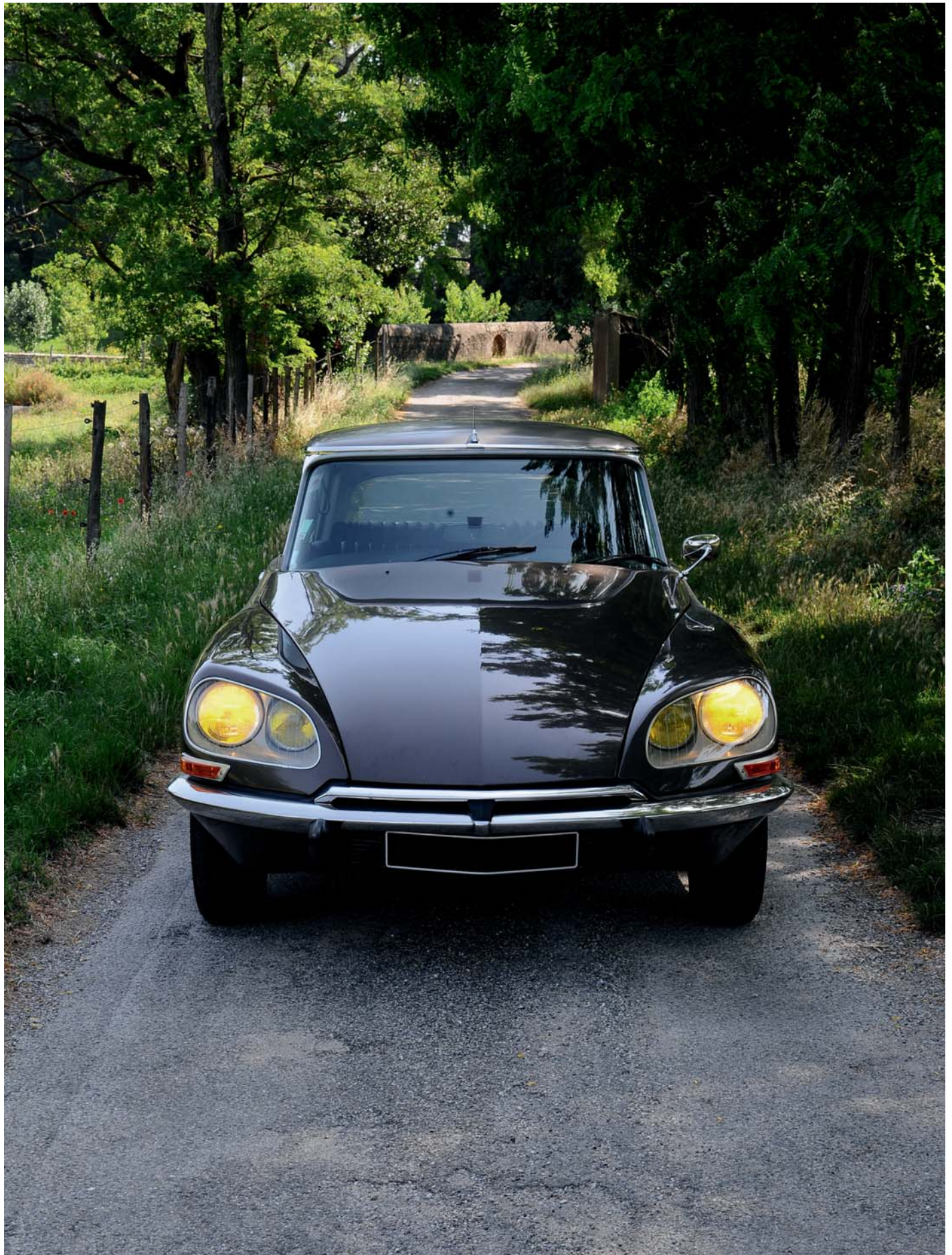
1974 - CITROËN *DS* 23 IE PALLAS BOÎTE 5

Comme le dit Roland Barthes, « à son apparition, la DS 19 a fonctionné comme un objet magique, luisant, sans jointure, avec beaucoup de vitres, sorte d'objet tombé du ciel ». Et le regard que l'on porte aujourd'hui à la Citroën est toujours le même. De nos jours, la DS est encore un OVNI, et bien peu d'automobiles renvoient une image aussi forte. Ses lignes sont fluides, élancées, douces et étirées. De l'avant

à l'arrière, les lignes sont continues, les passages de roues avant cassent l'harmonie des courbes. Les roues arrière sont carénées, profilées. Le travail réalisé par Bertoni est des plus originaux. De 1955 à 1974, les moteurs évolueront d'un 1.9l à un 2.3l à injection électronique.

La DS présentée dans ces pages est une pièce exceptionnelle. C'est un modèle mis en circulation pour la première fois dans le département de la Drôme en décembre

1973. Il s'agit donc de l'année-modèle 1974. Commandée dans la ravissante couleur Brun Scarabée référence AC 427, pour beaucoup la plus belle couleur sur une DS dernier modèle, équipée de l'intérieur cuir noir et de la très désirable boîte de vitesse à 5 rapports. Elle ne connut seulement qu'un propriétaire pendant 40 ans qui n'a parcouru avec sa DS que 27 000 km ! Conservée jalousement dans un état neuf dans le département de la



Drôme, au sec et à l'abri de la lumière, il la cède finalement à un négociant en automobiles anciennes en 2014 qui la vendra à son propriétaire actuel. Elle portait alors toujours son immatriculation d'origine : 2062 QD 26. C'est véritablement le fleuron de la collection de Monsieur R. Celle-ci trône au milieu d'autres voitures plus prestigieuses mais serait pour lui sa plus

belle pièce. Malgré ce kilométrage réel ridiculement faible, nous prenons place à bord pour un essai. Au volant, c'est bien une voiture neuve que nous avons la chance de conduire. Aucun jeu dans les commandes ou le volant ne vient perturber notre épopée. Une DS 23 Injection électronique est l'ultime DS pour les connaisseurs, son moteur développe 130

ch et permet à la voiture de devenir une puissante routière au caractère sportif, surtout équipée d'une boîte 5. Une lettre écrite par son premier propriétaire certifie que la voiture n'a jamais été accidentée ni repeinte et aucune pièce changée, hormis pour l'entretien courant. Nul besoin d'être expert pour comprendre que cette DS 23 Pallas est unique sur le marché.



As Roland Barthes says, «When it first appeared, the DS 19 worked like a magical object, shiny, seamless, with many windows, a kind of object that fell from the sky». And the way we look at the Citroën today is still the same. Nowadays, the DS is still a UFO, and very few cars reflect such a strong image. Its lines

are fluid, slender, soft and stretched. From front to back, the lines are continuous, the front wheel arches break the harmony of the curves. The rear wheels are streamlined, streamlined. Bertoni's work is very original. From 1955 to 1974, the engines evolved from a 1.9l to a 2.3l with electronic injection. The DS presented in these pages is an

exceptional piece. It is a model first put into circulation in the Drôme department in December 1973. This is therefore the 1974 model year. Ordered in the beautiful Scarab Brown color AC 427, for many the most beautiful color on a latest DS model, equipped with the black leather interior and the very desirable 5-speed gearbox. She

only knew one owner for 40 years who only covered 27,000 km with his DS! Jealously kept in a new state in the department of Drôme, in a dry and dark place, he finally sold it to a dealer in old cars in 2014 who sold it to its current owner. It still had its original registration number: 2062 QD 26. It is truly the flagship of Monsieur R's collection. This one stands in the middle of other more prestigious cars but would be for him his most beautiful piece. Despite this ridiculously low actual mileage, we are taking a seat on board for a test drive. At the wheel, it was indeed a new car that

we had the chance to drive. No play in the controls or the steering wheel disturbs our epic. A DS 23 Electronic Injection is the ultimate DS for connoisseurs, its engine develops 130 hp and allows the car to become a powerful sporty roadster, especially equipped with a 5-speed gearbox. A letter written by its first owner certifies that the car has never been damaged or repainted and no parts changed, except for routine maintenance. You don't need to be an expert to understand that this DS 23 Pallas is unique on the market.



Commande spéciale
Seulement 69 850 km
1190 exemplaires produits

*Special order from Dijon dealership
Only 69,850 km
Only 1 190 produced*

25 000 / 45 000 €

Carte grise française
Châssis N° : VF7MANP0001NP9017

*French registration papers
Chassis No.: VF7MANP0001NP9017*



1989 - CITROËN CX PRESTIGE TURBO 2

Si la CX ne présente pas d'évolution technique majeure, elle est tout de même la première Citroën de série à moteur transversal avant. Et si elle ne fait pas tout de suite l'unanimité auprès des habitués de la marque, lui reprochant son manque d'innovations, la CX subjugué les journalistes par ses qualités de routière hors normes et son confort. Bien que décriée à ses débuts en 1974, la grande berline remporte un

succès commercial certain. Dès l'année suivante, une version luxe Prestige apparaît au catalogue. Celle-ci est rallongée (+25 cm) et verra son pavillon rehaussé deux ans après. Le Président Giscard d'Estaing se serait plaint du manque de garde au toit une fois assis à l'arrière. En effet, la CX devient rapidement la voiture emblématique des institutions gouvernantes et sera adoptée par Jacques Chirac que nous verrons défilé sur les

Champs Elysées au soir de son élection présidentielle en 1995. Lorsque la CX est restylée en 1985, la Prestige adopte également la suralimentation et devient officiellement la Citroën la plus chère. Elle est remplacée en 1989 par la XM mais demeure encore à ce jour une excellente routière au confort très actuel.

L'exemplaire que nous présentons est une CX Prestige Turbo 2 de 1989. Com-



mandée neuve par un industriel de Dijon, cette voiture se démarque par sa couleur blanche. Non présente au catalogue en 1989 pour les modèles Prestige, cette peinture est donc une commande spéciale.

Son compteur affiche un peu moins de 69 850 km, ce qui constitue très certainement son kilométrage d'origine tant la

voiture est bien conservée. Elle présente une belle peinture blanche associée à un intérieur en cuir et moquettes beiges, le tout en très bon état et toujours aussi confortable. Au niveau mécanique, son 2.5 l fonctionne parfaitement et le turbo n'a rien perdu de son souffle.

Produite à seulement 1190 exemplaires cette voiture au confort incomparable et

aux performances élevées se fait rare sur le marché. Avec une cote montante les CX Prestige sont de plus en plus recherchées. Notre exemplaire aux caractéristiques particulières mérite donc toute votre attention...Nul doute que les amateurs ne s'y tromperont pas.



While the CX does not feature any major technical developments, it is still the first Citroën production car with a transverse front engine. And if it does not immediately win the unanimous approval of the brand's regular customers, blaming it for its lack of innovation, the CX captivates journalists with its outstanding

driving qualities and its comfort. Although criticized in its early days in 1974, the large sedan was a definite commercial success. The following year, a luxury Prestige version appeared in the catalogue. This one is extended (+25 cm) and will see its pavilion raised two years later. President Giscard d'Estaing reportedly complained about

the lack of headroom once seated in the back. Indeed, the CX quickly became the emblematic car of the governing institutions and was adopted by Jacques Chirac, which we will see on the Champs Elysées on the evening of his presidential election in 1995. When the CX was restyled in 1985, the Prestige also adopted supercharging

and officially became the most expensive Citroën. It was replaced in 1989 by the XM but still remains to this day an excellent road with very modern comfort.

The model we are presenting is a 1989 CX Prestige Turbo 2. Ordered new by a Dijon manufacturer, this car stands out for its white colour. Not present in the catalogue in 1989 for the Prestige models, this painting is therefore a special order.

Its odometer has a little less than 69,850 km, which is certainly its original mileage as the car is well preserved. It has a beautiful white paint combined with a leather interior

and beige carpets, all in very good condition and still as comfortable. Mechanically, its 2.5 litre engine works perfectly and the turbo has not lost any of its breath.

Produced in only 1190 units, this car with its incomparable comfort and high performance is rare on the market. With a rising price tag, CX Prestige are more and more in demand. Our copy with its particular characteristics therefore deserves your full attention... No doubt that amateurs will not be mistaken.



AGUTTES

Restauration de grande qualité
Parfait état de fonctionnement
Premier millésime

*High quality restoration
Perfect working order
First year production*

40 000 / 50 000 €

Carte grise française
Chassis N° : SB 005218

*French registration papers
Frame No.: SB 005218*



1971 - CITROËN

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec performances élevées. N'oublions pas qu'au début des années 70, les limitations de vitesse n'existent pas sur le réseau routier Français. La SM est née à une époque où la vitesse était un argument de vente et l'essence bon marché. Dévoilée au salon de Genève 1970, cette «Super Car» à la Française est une réussite dont

la ligne est signée Robert Opron. Elle est en avance sur son temps à la fois au niveau de la technologie que de sa ligne futuriste. Citroën rachète Maserati en 1968 et c'est pourquoi on retrouve sous le capot un impressionnant V6 de 2670 cm³ à double arbre à cames. Véritable vitrine technologique de ce que Citroën sait faire de mieux à l'époque, on retrouve la révolutionnaire direction DIRAVI, les freins assistés, la suspension

hydropneumatique, les phares pivotants avec les roues...etc Sur cinq années de production, seulement 12 920 exemplaires seront vendus. On le sait, la SM coutera très cher à la marque aux chevrons et ne se vendra pas très facilement, victime d'un prix de vente élevé et d'un entretien exigeant. En 1974 la marque du quai de Javel confiera l'assemblage de certaines SM aux ateliers Ligier. Les ventes sont hélas en chute libre et Citroën décide de



ne pas encombrer les chaînes de son usine alors que les premières CX arrivent à grand pas.

La SM présentée dans ces pages est une version à carburateur, de couleur Sable Métaballisé référence AC 318. Elle est équipée de l'intérieur cuir fauve, de la climatisation d'origine et du désirable poste Continental Edison FM. Elle fut intégralement restaurée dans les années 90 par l'ancien propriétaire. Caisse mise à nue et sablée dans les règles de l'art, puis

repeinte dans sa couleur de sortie d'usine. La mécanique refaite également, elle fut entièrement démontée pour être fiabilisée en 2015. La climatisation a été remise aux normes actuelles en 2018 avec un compresseur moderne ne provoquant plus d'à-coup à son déclenchement. Dans l'habitacle, la sellerie d'origine n'a jamais été restaurée et présente une jolie patine. Lors de notre essai sur les petites routes de campagne du Sud-Ouest, la mécanique se révèle au son du V6 Maserati. Une

véritable machine à remonter le temps. Même le poste Continental, option très coûteuse à l'époque, fonctionne encore. La boîte de vitesse est précise et rapide, le freinage encore puissant pour nos standards modernes. Avec un contrôle technique valide de moins de 6 mois, cette SM proposée à la vente est une belle opportunité pour redécouvrir la Super Car Française des années 70.



The Citroën SM alone represents the dream of an era when automotive elegance and high performance went hand in hand. Let us not forget that in the early 1970s, speed limits did not exist on the French road network. The SM was born at a time when speed was a selling point and gasoline was cheap. Unveiled at the

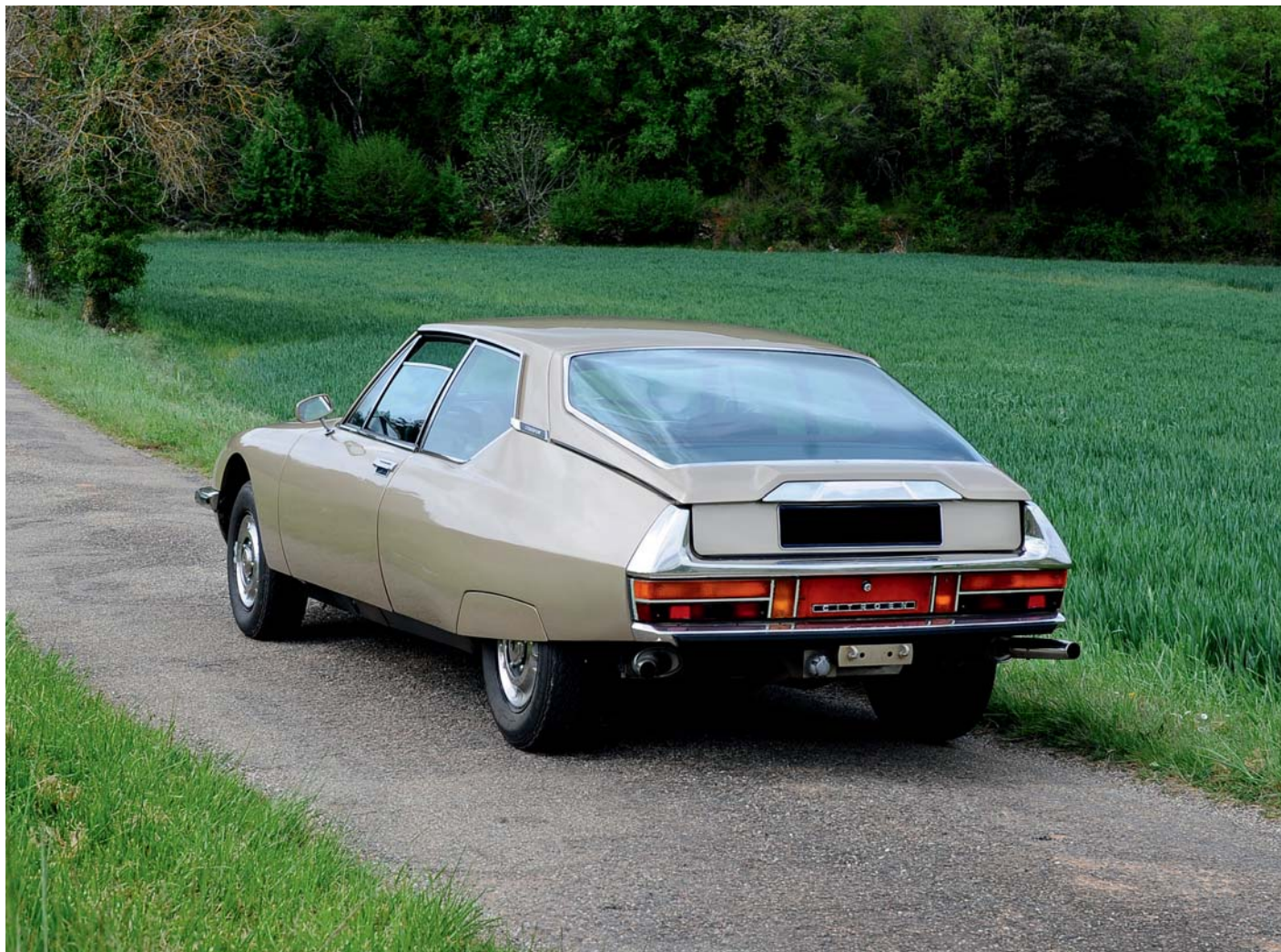
1970 Geneva Motor Show, this French-style «Super Car» is a success with a line designed by Robert Opron. It is ahead of its time both in terms of technology and its futuristic line. Citroën bought Maserati in 1968, which is why an impressive 2670 cc V6 with twin camshafts is found under the hood. A true technological showcase

of what Citroën knew how to do best at the time, we find the revolutionary DIRAVI steering, power brakes, hydropneumatic suspension, swivel headlights with wheels... etc Over five years of production, only 12,920 units will be sold. As we know, the SM will be very expensive for the herringbone brand and will not sell very easily,

as it is subject to a high selling price and demanding maintenance. In 1974, the brand of the Quai de Javel entrusted the assembly of some SMs to the Ligier workshops. Unfortunately, sales were in free fall and Citroën decided not to clutter up the chains of its factory while the first CXs were arriving at a fast pace.

The SM presented in these pages is a carburettor version, in Metallised Sand colour, reference AC 318. It is equipped with the fawn leather interior, original air conditioning and the desirable Continental Edison FM radio. It was completely restored in the 90s by the former owner. Box exposed and sanded according to the rules of the art, then repainted in its factory colour. The mechanics are also being rebuilt, it was completely dismantled to be made more

reliable in 2015. The air conditioning was upgraded to current standards in 2018 with a modern compressor that no longer causes any jolts when it is activated. In the passenger compartment, the original upholstery has never been restored and has a nice patina. During our test on the small country roads of the Southwest, the mechanics are revealed to the sound of the Maserati V6. A real time machine. Even the Continental substation, a very expensive option at the time, is still in operation. The gearbox is precise and fast, the braking still powerful for our modern standards. With a valid roadworthiness test of less than 6 months, this SM offered for sale is a great opportunity to rediscover the French Super Car of the 70s.



AGUTTES

L'avant dernière DS Chapron construite
Ex- banque de Santander en Espagne
Une des deux Lorraine blindée

*The penultimate DS Chapron built
Former bank of Santander in Spain
One of the two Lorraine armoured vehicles*

80 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis N°: 10FD538 / N° Chapron : 7655

*French registration papers
Chassis No.: 10FD538 / Chapron No.: 7655*



1974 - CITROËN DS 23 CHAPRON LORRAINE BLINDÉE

La carrosserie Henri Chapron commença à proposer ses propres transformations sur la base de la Citroën DS dès 1958. Si la version Prestige fut intégrée au catalogue par la marque, dès 1965 le carrossier propose sa propre interprétation du haut de gamme de Javel sous l'appellation «Majesty». Cette dernière arbore une poupe à ailerons et un pavillon rehaussé avec une lunette plus verticale. La DS 21 Majesty, bien que coûtant plus du double de la berline de

série remporta un certain succès à son échelle, et fut produite à quelques dizaines d'exemplaires. En 1969, Henri Chapron présente une nouvelle version de berline, dénommée «Lorraine», venant remplacer la «Majesty». Cette nouvelle carrosserie arbore une poupe très géométrique et rectangulaire, ainsi qu'un toit plat. Le dessin est signé Paul Colinet qui, ayant collaboré à la réalisation de la limousine DS présidentielle, fut largement inspiré par le dessin de la poupe de cette dernière

créée par Henri Dargent et Robert Opron. En 1969, la berline DS Lorraine est présentée et rend hommage au Général de Gaulle, Lorrain d'origine. Une berline personnalisable à souhait que certains clients demanderont même avec un blindage. Seulement 20 seront réalisées, avant que la production de la DS s'interrompt en 1975, faisant dès lors cesser les transformations de Chapron sur cette base. La voiture qui nous intéresse ici est l'avant-dernier exemplaire de berline



AGUTTES



«Lorraine» qui sortira des ateliers de la rue Aristide Briand à Levallois en 1974. Celle-ci fut commandée neuve par la banque d'Espagne avec un blindage spécial de l'ensemble des vitres. La base est une DS 23 à carburateur, donc à moteur 115 ch et à boîte de vitesse mécanique. D'après les archives, elle servait au directeur de la banque de Santander en Espagne qui en avait commandé deux pour véhiculer ses dirigeants. Est-ce face à la menace terroriste des indépendantistes basques ? L'histoire ne le dit

pas. Ces deux autos étaient commandées sans aucune option hormis la climatisation. La base est une D Super couleur blanc Meije et modifiée entièrement chez Henri Chapron. Celle-ci sous le numéro Chapron 7655, et une autre de couleur beige métallisé sous le numéro 7654, équipée elle du moteur 21. Le propriétaire actuel, grand collectionneur de Citroën trouve cette pure rareté dans les Landes il y a quelques années et fit refaire la carrosserie par un professionnel. Celui-ci s'en sert régulièrement et se rend à diverses

manifestations à son volant. La magie de la suspension hydropneumatique fait vite oublier la surcharge pondérale due au blindage intégral. Elle est en très bon état général et la mécanique sort d'une révision générale avec le remplacement du joint de culasse et de la pompe à eau. Pour la première fois proposée lors d'une vente aux enchères, c'est une chance de pouvoir acheter une voiture rarissime à l'histoire singulière.



The Henri Chapron bodywork began to propose its own transformations based on the Citroën DS in 1958. If the Prestige version was integrated into the catalogue by the brand, as early as 1965 the bodybuilder offered his own interpretation of the top-of-the-range bleach under the name «Majesty». The latter has a finned stern and an elevated roof with a more vertical bezel. The DS 21 Majesty, although costing more than twice as much as the production sedan, was a success on its own scale, and a few dozen units were produced. In 1969, Henri Chapron introduced a new version of a sedan, called «Lorraine», replacing the «Majesty». This new bodywork features a very geometric and rectangular stern, as well as a flat roof.





The drawing is by Paul Colinet who, having collaborated in the creation of the presidential DS limousine, was largely inspired by the design of the stern of the latter created by Henri Dargent and Robert Opron.

In 1969, the DS Lorraine sedan was introduced and paid tribute to General de Gaulle, the original Lorraine. A sedan that can be customised as desired, and some customers will even ask for it with

armour. Only 20 will be carried out, before the production of the DS ceased in 1975, thus stopping Chapron's transformations on this basis.

The car we are interested in here is the penultimate example of the «Lorraine» sedan that will leave the workshops on Aristide Briand Street in Levallois in 1974. This was ordered new by the Bank of Spain with special shielding for all windows. The

base is a DS 23 with carburettor, therefore with 115 hp engine and mechanical gearbox. According to the archives, it was used by the director of the Santander bank in Spain, who had ordered two of them to transport his managers. Is it in the face of the terrorist threat of the Basque independence fighters? History does not say so. These two cars were ordered without any options except air conditioning. The base



is a Super D white Meije color and modified entirely by Henri Chapron. This one under the number Chapron 7655, and another one in metallic beige color under the number 7654, equipped with the 21 engine. The current owner, a great Citroën collector, found this pure rarity in the Landes a few years ago and had the bodywork redone by a professional. He uses it regularly and drives to various events. The magic of

the hydropneumatic suspension quickly makes you forget the extra weight due to the integral shielding. It is in very good general condition and the mechanics have been overhauled with the replacement of the cylinder head gasket and water pump. For the first time ever offered at an auction, it is a chance to be able to buy an extremely rare car with a unique history.

AGUTTES

Très rare à la vente
Authentique Coupé Concorde
L'un des six fabriqués

*Very rare on the market
Authentic Concorde Coupe
One of the six manufactured*

100 000 / 150 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 4294008 / N° Chapron : 7534

*French registration papers
Chassis No.: 4294008 / Chapron No.: 7534*



1965 - CITROËN *DS* 19 CHAPRON COUPÉ CONCORDE

Le grand carrossier de Levallois Perret, Henri Chapron, sera le premier à proposer une version décapotable de la DS. Il faut se rappeler qu'après la guerre et au début des années 50, l'industrie automobile change. Les moyens de production évoluent et les voitures n'ont plus de châssis, la mode n'est plus à la personnalisation à outrance et aux grandes voitures faites sur-mesure pour des clients fortunés. Franay, Saoutchick, Fignoni ...

c'est la mort des grands couturiers de l'automobile française. A la sortie de la DS à la fin de l'année 1955, Henri Chapron tombe amoureux de ces lignes et voit enfin en elle le renouveau d'une grande berline française. Malgré sa structure monocoque, le carrossier prépare une version inédite de cabriolet présentée sur son stand au salon de l'automobile en 1958. Dès lors et devant sa beauté et son succès, commence une véritable saga de transforma-

tion sur base de DS : décapotable, coupé, hard top, limousine, berline à séparation chauffeur... etc.

La DS Chapron présentée ici est une version Coupé Concorde mise en circulation pour la première fois le 14 Avril 1965 à Roanne. Elle fut commandée par un industriel de la région. Ce coupé est un des six construits avant que le carrossier ne le remplace par le coach Le Lemman présenté au salon de Genève l'année suivante. La



base est une DS 19 avec son moteur de série de 83 ch. La facture d'achat de ce coupé Concorde s'élevait alors à l'époque à 34 365 Francs, alors qu'une DS 19 de série coûtait elle 14 245 Francs ce qui représentait déjà une somme importante ! La transformation Chapron était une véritable œuvre d'art sur roues et, le premier propriétaire commanda toutes les options possibles : Pare-brise rabaisé, glaces Triplex, phares antibrouillard, garnissage

cuir spécial et habillage « luxe », et enfin enjoliveurs de roues Robergel qui complètent la panoplie. Retrouvée dans la région de Bordeaux où elle séjournait chez un collectionneur depuis les années 80, Monsieur de Richeter s'en porte acquéreur dans les années 90 et entreprend une importante restauration. Celui-ci étant mécanicien spécialiste des Rolls-Royce et Bentley, la mécanique fut intégralement revue par ses soins. Aujourd'hui proposée

à la vente, cette version très exclusive de Coupé DS 19, restaurée il y a plusieurs années, nécessite des petits travaux sur le freinage pour reprendre le chemin de la balade ou des concours d'élégance. C'est ici une rare opportunité de pouvoir acquérir l'un des premiers modèles Coupé, témoignage d'une époque où Henri Chapron était un couturier pour DS.



Levallois Perret's great bodybuilder, Henri Chapron, will be the first to offer a convertible version of the DS. It should be remembered that after the war and in the early 1950s, the automotive industry changed. The means of production are evolving and cars no longer have chassis, the trend is no longer towards

excessive personalization and large cars made to measure for wealthy customers. Franay, Saoutchick, Figoni... it's the death of the great French car designers. When the DS came out at the end of 1955, Henri Chapron fell in love with these lines and finally saw in her the renewal of a great French sedan. Despite its monohull struc-

ture, the bodybuilder is preparing an original version of a convertible presented on his stand at the 1958 Motor Show. From then on, and in the face of its beauty and success, a real transformation saga began on the basis of DS: convertible, coupé, hard top, limousine, sedan with driver separation... etc.

The DS Chapron presented here is a Concorde Coupe version first put into service on April 14, 1965 in Roanne. It was commissioned by a local industrialist. This coupe is one of six built before the body-builder replaced it with the coach Le Lemman presented at the Geneva Motor Show the following year. The base is a DS 19 with its 83 hp standard engine. The purchase invoice for this Concorde coupé at the time was 34,365 francs, while a standard DS 19 cost 14,245 francs, which was already a significant sum! The Chapron transformation was a real work of art on wheels and the first owner ordered all the possible options: Lowered windscreen, Triplex windows, fog lamps, special leather upholstery and

«luxury» trim, and finally Robergel wheel covers that complete the range. Found in the Bordeaux region where she had been staying with a collector since the 1980s, Monsieur de Richeter bought it in the 1990s and undertook a major restoration. As the latter was a mechanic specialising in Rolls-Royce and Bentley, the mechanics were completely revised by him. Now on sale, this very exclusive version of the DS 19 Coupé, restored several years ago, requires some minor work on the brakes to get back on the road for a stroll or an elegance contest. This is a rare opportunity to acquire one of the first Coupé models, a testimony to a time when Henri Chapron was a designer for DS.



AGUTTES

Restauration exceptionnelle
Une des toutes dernières Prestige construites
L'élégance française à son paroxysme !

*Exceptional restoration
One of the latest Prestige built
French elegance at its height!*

45 000 / 65 000 €

Carte grise française
N° de châssis : DSFE01FE6224

*French registration papers
Chassis No.: DSFE01FE6224*



1974 - CITROËN DS 23 PRESTIGE

Modèle le plus rare et luxueux de la gamme « D », la DS Prestige est présentée en septembre 58, bien avant l'ère des Pallas. Le luxe y est débordant... L'aménagement réalisé par les Ateliers Chapron est à la carte... Tout est possible, tout est réalisable ! Destinée quasi exclusivement aux grands dirigeants de ce monde, elle hisse encore un peu plus haut le

grade de la DS ! Environ 450 DS Prestige ont été construites parmi lesquelles on estime qu'il en resterait une soixantaine. Le modèle que nous vous présentons est tout simplement la plus belle DS 23 Prestige que nous connaissons. C'est simple, sa restauration fut réalisée sans limite de coût par son propriétaire, très attaché à faire appel aux meilleurs artisans français. L'ensemble de la mécanique, les

trains roulants et les suspensions ainsi que le faisceau électrique ont été entièrement refaits par le Garage Daunat dans les Yvelines. L'ensemble de l'habitacle a été refait chez le Baron Sellier à Rochetaillée-sur-Saône, réputé pour la qualité de ses réalisations, enfin la carrosserie refaite il y a une petite dizaine d'années n'a pas bougé ! Tous les ouvrants sont parfaitement alignés, aucune trace de



AGUTTES



corrosion n'est à déplorer, la qualité des chromes, la souplesse des joints et la profondeur de la peinture font honneur à la maîtrise et à l'excellence de ceux qui travaillèrent sur cette restauration. Lors de notre essai avec Tom Daunat, petit-fils du fondateur du garage éponyme, la voiture nous a bluffé par son comportement routier. Rien n'a été laissé au hasard jusque dans les moindres détails. Comme nous l'a justement dit Frédéric Daunat, le père de Tom, le temps consacré à la restauration de cette voiture ne pouvait qu'atteindre ce

niveau de perfection. Aussi agréable au volant que bien installé à l'arrière, il est important de préciser que tous les accessoires fonctionnent et que la vitre centrale séparant le conducteur des passagers arrière est à commande électrique (option très rare). Petit détail important, notre modèle a bien conservé ses poignées de porte arrière à serrure identique à celles des portes avant... Ceux connaissant le modèle comprendront pourquoi ! Selon l'excellent ouvrage d'Olivier de Serres, on dénombre 345 modèles

des mains courantes Citroën dont une dizaine seulement pour les derniers millésimes, surtout en injection électronique. Cette version à carburateur est donc une vraie rareté ! Heureux d'avoir atteint ce résultat, son actuel propriétaire s'en sépare pour des raisons de santé et espère que son successeur aura à cœur de maintenir l'état de ce véhicule au niveau qu'il mérite. Une pièce de choix dans toutes collections, une voiture singulière, rare, exceptionnelle !



The rarest and most luxurious model in the «D» range, the DS Prestige was introduced in September 1958, well before the Pallas era. The luxury is overflowing... The layout designed by Les Ateliers Chapron is à la carte... Everything is possible, everything is possible! Intended almost exclusively for the great leaders of this world, it raises the rank of the DS even higher! About 450 DS Prestige have been built, of which an estimated 60 are still to be built.

The model we present to you is simply the most beautiful DS 23 Prestige we know. It is simple, its restoration was carried out without limit of cost by its owner, very attached to call upon

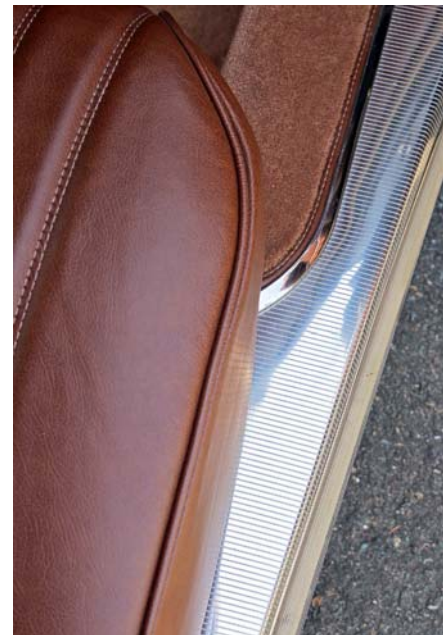




the best French craftsmen. The entire mechanics, the running gear and suspensions as well as the electrical wiring were completely redone by the Daumat Garage in the Yvelines. The whole cabin has been redone at Baron Sellier's in Rochetaillée-sur-Saône, renowned for the quality of its workmanship, and finally the bodywork redone a few decades ago has

not moved! All the sashes are perfectly aligned, there is no trace of corrosion, the quality of the chrome, the flexibility of the joints and the depth of the paint are a tribute to the mastery and excellence of those who worked on this restoration. During our test with Tom Daumat, grandson of the founder of the eponymous garage, the car amazed us with

its handling. Nothing has been left to chance down to the last detail. As Frédéric Daumat, Tom's father, rightly told us, the time devoted to restoring this car could only reach this level of perfection. As pleasant behind the wheel as it is well installed at the rear, it is important to note that all accessories work and that the central window separating the driver



from the rear passengers is electrically operated (a very rare option). A small but important detail, our model has kept its rear door handles with locks identical to those of the front doors... Those who know the model will understand why! According to Olivier de Serres' excellent book, there are 345 models of Citroën handrails, only about ten of them for the

latest vintages, especially in electronic injection. This carburettor version is therefore a real rarity! Happy to have achieved this result, his current owner is selling it for health reasons and hopes that his successor will take it to heart to maintain the condition of this vehicle at the level he deserves. A choice piece in all collections, a singular, rare, exceptional car!

Véritable rareté
Lauréate du Concours d'Elégance
des 80 ans de la Traction
Historique suivi

*Real rarity
Winner of the Competition of Elegance
for the 80th anniversary of the Traction
Crystal clear history*

120 000 / 180 000 €

Titre de circulation finlandais
Châssis n° : 115371

*Finnish registration papers
Chassis n°: 115371*



1936 - CITROËN TRACTION 11A FAUX CABRIOLET

Dans les collections de Traction Avant, les modèles d'avant 1940 retiennent l'attention, les Cabriolets roadsters font figure de rareté, quant aux Coupés Faux-cabriolets ils représentent un vrai privilège, parmi lesquels la version 'large' sur base de 11 Normale, est carrément une icône, que seuls une petite vingtaine d'avisés Citroënistes au monde peuvent avoir la fierté de posséder aujourd'hui.

L'histoire de la Traction Avant est bien

connue. La genèse tourmentée de la 7 et son lancement non moins chaotique aussi, pour finalement arriver à ce Salon d'octobre 1934 où une gamme complète de modèles galvanise les regards sur le stand Citroën. En quelques mois le constructeur est arrivé à constituer un catalogue varié de modèles à partir d'une même conception et d'une même mécanique. Depuis les 7, les 11 Légère, les 11 Normale à empattement normal et empattement long, il y avait de quoi

satisfaire une large clientèle. Dans les années 30 la plupart des constructeurs déclinaient leurs berlines en cabriolets et parfois en coupés, souvent appelés 'Faux-cabriolets' dans la terminologie de l'époque. Citroën ne déroge pas à la règle et offre aussi bien en 7C, qu'en 11AL ou en 11A ces deux versions de loisirs. De tous les horizons, on ne cesse d'admirer le style de ces Traction à deux portes ; si l'on doit les lignes fondamentales de la Traction à Raoul Cuinet, toute la finesse



AGUTTES



de ses traits sort des mains du styliste Flaminio Bertoni. Enfin pour passer à l'industrialisation, il reste un pas à franchir, il est confié au talent de Pierre Daninos. Assurément le style représente le point fort de ces voitures. L'avant très élancé, la calandre emblématique, le regard perçant, sont communs avec la berline. Mais au niveau du pare-brise si l'on suit la ligne de caisse, elle file jusqu'à une poupe arrondie comme la bulle de l'habitacle, elle s'évase en un jeu de subtiles contre-courbes et la roue de secours inclinée forme l'habillage du volume arrière. De profil, une large porte à la fenêtre plutôt ovale donne accès à un habitacle intime dans lequel le conducteur retrouve toutes les qualités routières de la Traction Avant. D'un charme évident sur les 7 et 11 Légère, ce dessin prend une expression encore plus assise sur la 11A au point d'offrir des angles dignes d'une sculpture classique. Mais curieusement les Coupés Traction ne rencontreront pas à l'époque le succès

de la version décapotable. Ils ne sont produits que quatre ans (38 unités de 11A en 1936) et souvent mal conservés, ce qui explique leur grande rareté (3 unités recensées dans le millésime).

La voiture que nous présentons possède une histoire intéressante et connue depuis une cinquantaine d'années. Si sa période de jeunesse est perdue dans les couloirs du temps, on la trouve à la fin des années 1970 dans le Val d'Oise et en triste état, mais heureusement conservée à l'abri. Un grand amateur de Citroën dans l'Orne en a connaissance et parvient à l'acquérir en 1987 ; commence alors une longue mais positive période de résurrection pour cette belle auto. Les fondations en très mauvais état ont justifié des interventions en profondeur sur la structure, seul moyen de sauver l'auto, un travail remarquablement exécuté par un professionnel réputé dans le milieu Traction et DS. Toujours est-il que Monsieur D. dans l'Orne n'ira pas jusqu'au bout de son entreprise et finira

par céder le Coupé à un autre Citroëniste passionné, son propriétaire actuel, en 1999. La résurrection reprend, mais sur de bonnes bases cette fois et la voiture entre dans une phase de restauration de haut niveau. Carrosserie, peinture, sellerie, mécanique, tout est fait à fond. Elle a d'ailleurs été exposée à Rétromobile en cours de restauration. C'est à ce moment qu'elle trouve cette superbe robe amarante qui valorise ses galbes et lui donne toute sa classe.

Après quelques années de bonheur dans l'Hexagone, elle suit son propriétaire en Finlande, revient un moment en France pour participer aux 80 ans de la Traction à La Ferté Vidame, où elle remporte notamment le Premier Prix du Concours d'Elégance. Après un nouveau séjour en Finlande où elle roule régulièrement mais surtout l'été, la voici de nouveau dans son pays d'origine.



In the Traction Avant collections, the models from before 1940 attract attention, the roadster Cabriolets are rare, while the False Cabriolets represent a real privilege, among which the «wide» version based on 11 Normale, is simply an icon, which only a few twenty Citroën experts in the world can be proud to own today.

The history of Front Wheel Drive is well known. The tormented genesis of the 7 and its no less chaotic launch also, to finally arrive at this October 1934 Motor Show where a complete range of models galvanizes the eyes on the Citroën stand. In a few months, the manufacturer managed to build a varied catalogue of models based on the same design and





mechanics. Since the 7, the 11 Light, the 11 Normal with normal and long wheel-base, there was enough to satisfy a large clientele. In the 1930s, most manufacturers used to convert their sedans into convertibles and sometimes coupe cars, often referred to as «faux-cabriolets» in the terminology of the time. Citroën is no exception and offers these two leisure versions in 7C, 11AL and 11A. From all horizons, one never ceases to admire the style of these two-door Traction; if one owes the fundamental lines of the Traction to Raoul Cuienet, all the finesse of its features comes from the hands of the designer Flaminio Bertoni. Finally, to move on to industrialization, there is still

a step to take, it is entrusted to the talent of Pierre Daninos.

Certainly the style is the strong point of these cars. The very slender front, the iconic grille and the piercing look are common to the sedan. But at the level of the windscreen if you follow the body line, it spins to a rounded stern like the cockpit bubble, it widens into a set of subtle counter-curves and the inclined spare wheel forms the rear volume trim. In profile, a wide door with a rather oval window gives access to an intimate passenger compartment in which the driver can find all the road qualities of the Traction Avant. With an obvious charm on the 7 and 11 Légère, this design takes on an

even more expressive look on the 11A to the point of offering angles worthy of a classic sculpture. But strangely enough, the Traction Coupés did not meet the success of the convertible version at the time. They are produced only four years (38 units of 11A in 1936) and are often poorly preserved, which explains their great rarity (3 units recorded in the vintage).

The car we are presenting has an interesting history that has been known for about fifty years. If its youthful period is lost in the corridors of time, it was found in the late 1970s in the Val d'Oise and in a sad state, but fortunately preserved under cover. A great Citroën enthusiast



in the Orne knew about it and managed to acquire it in 1987; a long but positive period of resurrection began for this beautiful car. The foundations in very poor condition justified in-depth interventions on the structure, the only way to save the car, a work remarkably carried out by a renowned professional in the Traction and DS field. Nevertheless, Mr. D. in Orne did not complete his business and eventually sold the Coupé to another passionate Citroënist, its current owner, in 1999. The resurrection resumed, but on a good basis this time and the car entered a phase of high-level restoration. Bodywork, painting, upholstery, mechanics, everything is done thoroughly. It

has also been exposed to Retromobile during restoration. It is at this moment that she finds this superb amaranth dress that enhances her curves and gives her all her class.

After a few years of happiness in France, she follows her owner to Finland, returns for a while to France to participate in the 80th anniversary of the Traction à La Ferté Vidame, where she notably wins the First Prize in the Concours d'Elegance. After a new stay in Finland where she drives regularly but especially in the summer, here she is again in her country of origin.

AGUTTES

Jamais repeinte
Etat d'origine exceptionnel
Belle combinaison de couleur

*Never repainted
Exceptional original condition
Beautiful color combination*

17 000 / 24 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 3659826

*French registration papers
Chassis No.: 3659826*



1965 - CITROËN ID 19 P

Ouvre de surdoués, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-au-

tomatique pour ne citer que quelques exemples.

Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel Français de l'époque, la DS est une des voitures

les plus collectionnées au monde. Elle est désormais entrée au Panthéon des voitures les plus mythiques.

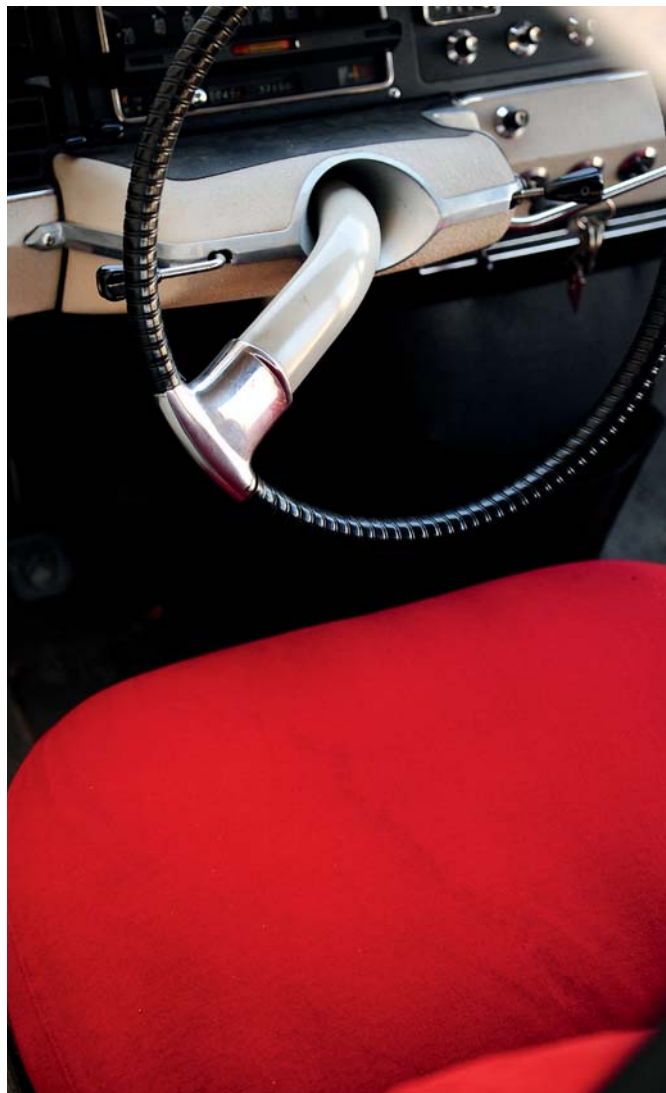
La DS ici présentée est une ID 19 P mise en circulation la première fois en avril 1965. Elle fut vendue neuve par le concessionnaire Citroën L. Baumann. Elle est de couleur gris Anthracite référence AC 101 avec un intérieur en tissu rouge. Combinaison de



couleurs des plus élégantes ! Cette ravissante auto est une voiture intégralement d'origine et affichant un kilométrage de 37 000 km qui semble être certifié. La peinture d'origine est encore belle et brillante

tout en présentant une patine absolument délicieuse. Si le temps fane les choses, il n'en est rien de la beauté d'une ID 19 dans son jus comme celle-ci. A l'essai, la voiture s'est révélée facile à prendre en

main et se tient prête à prendre la route. Le contrôle technique est valide et la carte grise normale en règle.



The DS Citroën was a gifted car, with the heavy task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with a new and striking line of modernism, a masterpiece of Flaminio Bertoni, it was also surprising in its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-auto-

matic gearbox to name but a few examples. Twenty years of career and various models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, she will also shine in competition by winning the Monte-Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of the French industrial genius of the time, the DS is one of the most collected cars in

the world. She has now entered the Hall of Monuments of the most mythical cars. The DS presented here is an ID 19 P first released in April 1965. It was sold new by the Citroën L dealer. Baumann. It is Anthracite grey in colour, reference AC 101, with a red fabric interior. The most elegant combination of colours! This charming

car is an all original car with a mileage of 37,000 km that seems to be certified. The original paint is still beautiful and shiny while presenting an absolutely delicious patina. If time fades, it is not the beauty of an ID 19 in its juice like this one. During the test drive,

the car proved easy to handle and is ready to take to the road. The roadworthiness test is valid and the normal registration document is in order.



AGUTTES

Dans une grange au sec depuis 1972 !
Saine et complète
Historique complet

*In a dry barn since 1972!
Sound and complete
Complete history*

9 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 3004530

*French registration papers
Chassis No.: 3004530*



1958 - CITROËN ID 19 LUXE

Ouvre de surdoués, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, mais elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples.

Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel Français, la DS est une des voitures les plus collectionnées

au monde. On trouve des amateurs roulant au quotidien à son volant en Californie ou même en Australie, preuve de sa grande robustesse et facilité d'utilisation.

La voiture ici présentée est une émouvante sortie de grange. De couleur AC 142, Gris Mirage et équipée du rarissime intérieur Luxe au dossier en skaï blanc et tissu bleu délicieusement sixties. Elle est mise en circulation au mois de novembre 58 donc année modèle 1959. Cette finition assez particulière distingue ces modèles d'ID des modèles Confort ou Normale. Sur l'année 1959, seulement 3600 modèles Luxe furent commercialisés, combien en reste-t-il ? Celle-ci fut achetée par le père de la propriétaire actuelle dans la région de Bourges. Elle fut remise en 1972 dans

la grange où nous la découvrons. Elle est remise dans un endroit sec, sur une chape de béton et à l'abri de la lumière. Son compteur affiche 38000 km, soit 138000 km réels. C'est une véritable « time-capsule » comme le disent nos amis anglais. Le temps est figé et la voiture encore très belle ne présente pas de corrosion perforante. Les éléments de carrosserie sont parfaitement alignés et n'ont jamais été démontés comme l'assure la propriétaire. Tous les documents sont présents avec la voiture, la carte grise, ainsi que le barré rouge des mines, le livret d'entretien et le manuel d'utilisation. Elle nécessitera une remise en état de la mécanique, mais la base est saine et complète.



The DS Citroën was a gifted car, with the heavy task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with a new and striking line of modernism, a masterpiece of Flaminio Bertoni, but it was also surprising in its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-automatic gearbox to name but a few examples. Twenty years of career and various models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, she will also shine in competition by winning the Monte-Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of French industrial genius, the DS is one of the most

collected cars in the world. There are amateurs driving daily at the wheel in California or even in Australia, proof of its great robustness and ease of use. The car presented here is a moving barn exit. Colour AC 142, Mirage Grey and equipped with the extremely rare Luxury interior with white leatherette backrest and deliciously sixties blue fabric. It was put into circulation in November 1958, i. e. model year 1959. This special finish distinguishes these ID models from the Comfort or Normal models. In 1959, only 3600 Luxury models were marketed, how many are left? This one was bought by the father of the current owner in the Bourges region. It was stored in 1972

in the barn where we discovered it. It is stored in a dry place, on a concrete screed and protected from light. Its counter shows 38000 km, or 138000 real km. It is a real «time-capsule» as our English friends say. Time is frozen and the car, which is still very beautiful, does not show any perforating corrosion. The bodywork elements are perfectly aligned and have never been dismantled as the owner assures us. All documents are included with the car, the registration document, as well as the red bar of the mines, the maintenance booklet and the user manual. It will require a mechanical overhaul, but the base is sound and complete.

Première main !
96 000 km certifiés
Excellent état et belle patine

First hand!
96,000 km certified
Excellent condition and beautiful patina

15 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 3745111

French registration papers
Chassis No.: 3745111



1967 - CITROËN ID 19

Ouvre de surdoués, la DS Citroën avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, mais elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Vingt ans de carrière

et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel Français, la DS est une des voitures les plus collectionnées au monde. On trouve des amateurs roulant au quotidien à son volant en Californie ou même en Australie, preuve de sa grande robustesse et facilité d'utilisation.

La DS qui nous intéresse ici est une ID 19 mise en circulation pour la première fois à Tours le 2 Juin 1967. Vendue par les établissements Pichard avenue de Grammont, elle est achetée par monsieur Boisnon, boucher de métier et demeurant à quelques rues de là. Elle revêt une robe Gris Kandahar AC 133 avec un intérieur en tissu rouge. En un peu plus de 50 ans, son propriétaire n'aura parcouru que 96 000 km à son volant. L'histoire est étonnante et pourtant bien



réelle mais Monsieur B alors en retraite depuis fort longtemps, décide (enfin) de changer de voiture ! Il se rend chez son concessionnaire le plus proche et se lance dans l'achat d'un Citroën Picasso neuf. Au moment de faire les papiers, celui-ci dit à la commerciale qu'il souhaite faire reprendre son ancien véhicule. Il s'agit de l'ID, en sa possession depuis si longtemps ! Le

garage Citroën s'en porte alors acquéreur et l'expose dans son showroom, au milieu des véhicules neufs. Lors de notre visite et de notre essai, nous avons été surpris par l'état de fraîcheur de l'auto. Régulièrement entretenue pendant ses 50 ans d'utilisation, elle a toujours couché dans un garage. La sellerie est magnifique, la peinture juste un peu patinée mais encore très belle. L'essai

fut concluant et la balade sur les petites routes du sud de la Touraine fort agréable. Aucun bruit parasite ne vient perturber notre conduite au volant de ce monument automobile. L'histoire est amusante et il ne faudrait pas laisser passer l'opportunité d'acheter une ID 19 avec moins de 100 000 km au compteur et en première main !



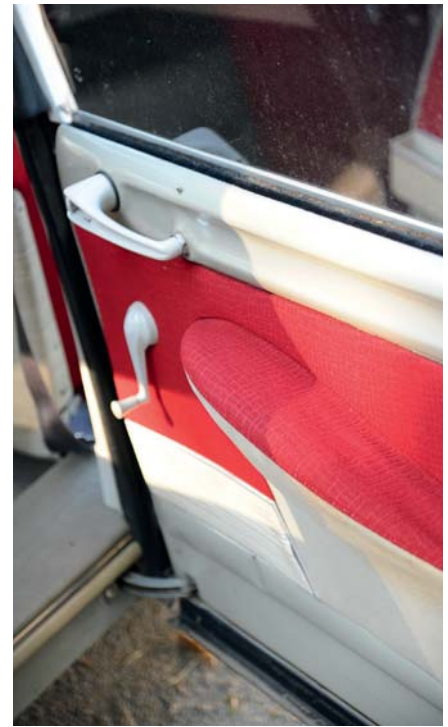
The DS Citroën was a gifted car, with the heavy task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with a new and striking line of modernism, a masterpiece of Flaminio Bertoni, but it was also surprising in its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-auto-

matic gearbox to name but a few examples. Twenty years of career and various models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, she will also shine in competition by winning the Monte-Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of French industrial genius, the DS is one of the most collected cars in the world. There

are amateurs driving daily at the wheel in California or even in Australia, proof of its great robustness and ease of use. The DS we are interested in here is an ID 19 first put into circulation in Tours on June 2, 1967. Sold by the establishments Pichard avenue de Grammont, it was bought by Mr. Boisson, a butcher by trade and living a

few blocks away. She is wearing an AC 133 Kandahar Grey dress with a red fabric interior. In just over 50 years, its owner will have driven only 96,000 km at the wheel. The story is surprising and yet very real but Mr B then retired for a long time, decides (finally) to change his car! He went to his nearest dealer and started buying a new Citroën Picasso. When he was about to make the papers, he told the sales representative that he wanted his old vehicle to be taken back. This is the ID, in his possession for so long! The Citroën garage then bought it and displayed it in its showroom, among

the new vehicles. During our visit and test drive, we were surprised by the freshness of the car. Regularly maintained during its 50 years of use, it has always slept in a garage. The upholstery is magnificent, the paint just a little patina but still very beautiful. The test was conclusive and the ride on the small roads of the south of Touraine was very pleasant. No parasitic noise disrupts our driving at the wheel of this car monument. The story is funny and we shouldn't miss the opportunity to buy an ID 19 with less than 100,000 km on the clock and in first hand!



Rare version équipée de la boîte manuelle
 Certificat Citroën Héritage
 4 propriétaires, tous de la région de Lyon

*Rare manual gearbox version
 Citroën Heritage Certificate
 4 previous owners, all from around Lyon*

120 000 / 160 000 €

Carte grise française
 Châssis : 4400036
 Coque : 013 000510

*French registration papers
 Chassis number: 4400036
 Body number: 013 000510*



1963 - CITROËN DS 19 CABRIOLET

Présentée en 1955, les lignes de la DS seront d'une grande inspiration pour le carrossier Henri Chapron, qui en proposera, trois ans plus tard, sa sublime interprétation sous la forme d'un « cabriolet décapotable ». Convaincu par la proposition, Citroën l'intègre dans sa gamme dès 1960, mais continue

d'en confier la réalisation au carrossier de Levallois-Perret. Jusqu'en 1971, on les dénommera « cabriolet usine ». En octobre 1960, la presse est élogieuse, le Figaro titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure. » Paris-Presses ajoutera : « un festin pour les yeux ». Reprenant toutes

les innovations techniques de la berline, aucun cabriolet européen n'allait égaler la beauté mais aussi le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par son utilisation jusqu'au XXI^e siècle. En tout, seulement 1 365 cabriolets





usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

Le cabriolet DS que nous présentons est un « cabriolet usine » de 1963 équipé de la rare boîte manuelle répondant à la série des DS 19M, comme en atteste le certificat du conservatoire Citroën joint au dossier. Doté d'un historique limpide, nous avons pu remonter la trace de ses 4 précédents propriétaires, tous résidents de la région lyonnaise. Livrée le 5 avril 1963 à Jacky Farine, l'imprésario de Fernand Raynaud plus connu sous le nom de Jack Yfar, la voiture est utilisée en France pour suivre les artistes dont l'agence Genevoise Yfar avait la responsabilité. Elle est ensuite vendue en 1977 à son second propriétaire, membre du Touring Club de France qui la conservera précieusement pendant 8 ans. C'est alors que deux frères amateurs de Citroën rares s'y intéresseront ; l'un d'eux en prend possession en 1985 et l'immatricule en Charente avant de la revendre à

son frère en 1990. La voiture est toujours dans sa peinture d'origine rouge Carmin (nuancier 1963) qui deviendra le rouge Cornaline au nuancier 1966 et n'a pas connu le moindre accident. Il est d'ailleurs amusant de constater que les deux vitres et le pare-brise de la voiture sont encore gravés avec sa première immatriculation 2956 CE 69 de 1963, témoignant d'une présence dans le département du Rhône depuis l'origine et de l'absence de chocs. Collectionneur averti, ce dernier parcourra plusieurs dizaines de milliers de kilomètres à son volant avant de procéder à une remise en état de la carrosserie en 2002, puis de la mécanique en 2008 chez Pierre Laux de Citroën Ecully. Moteur, boîte de vitesse, embrayage, transmission, sphères, direction... les travaux s'achèvent juste à temps pour présenter l'auto au 90 ans de la marque lors du grand rassemblement international Euro Citro sur le circuit du Mans. Plus récemment, les deux

centres des dossiers avant ont été refaits en reprenant les cinq plis d'une précédente remise en état dans les années 90. Selon le précieux ouvrage d'Olivier de Serres (Citroën DS au panthéon de l'automobile aux éditions Anthèse) sur une série de 207 cabriolets produits en 1963, notre Citroën DS 19 est l'un des 46 exemplaires équipés de la rare boîte mécanique à 4 rapports. Flottant sur la route, notre essai routier nous a une fois encore prouvé que la Citroën DS avait toute sa place dans les plus belles collections du monde tant son avancée technologique pour l'époque était aussi révolutionnaire que son dessin avant-gardiste !

Il ne fait aucun doute que ce cabriolet saura combler les amateurs les plus exigeants, tant son histoire, son bon entretien, sa présentation et sa rareté en font l'un des plus beaux exemplaires aujourd'hui sur le marché.



Introduced in 1955, the styling of the DS was a great inspiration for the coach-builder Henri Chapron: three years later, he offered his sublime rendition of it in the form of a convertible. Won over by his proposal, Citroën added the convertible to its range from 1960, but continued to entrust the actual building of the model to the coachbuilder in Levallois-Perret. Until 1971, they were known as 'factory convertibles'. In October 1960, the press lavished praise on the model: *Le Figaro* ran the headline "A startling innovation: a convertible with especially pure lines", while *Paris-Press* added: "A feast for the eyes". Carrying over all the technological innovations of the saloon, for many years no other European convertible could rival the beauty



AGUTTES

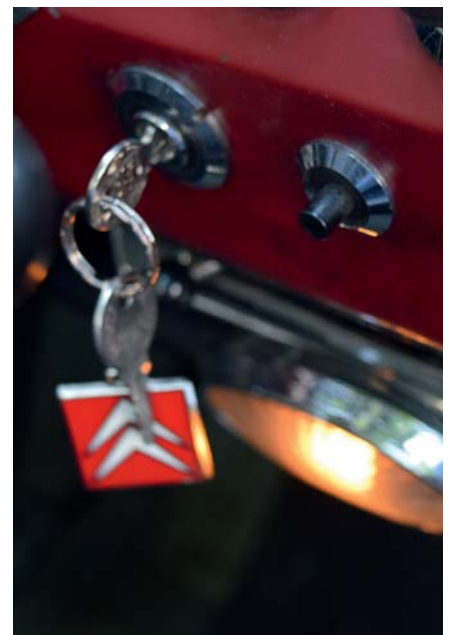
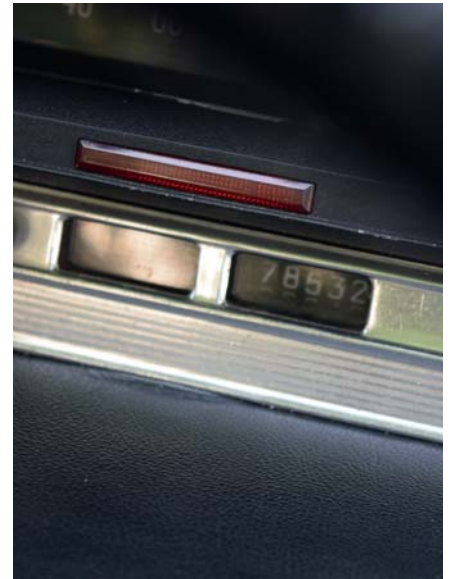


or the comfort of the DS; the superiority of Citroën's hydropneumatic suspension, far ahead of its time, was confirmed by its continued use into the 21st century. In all, just 1365 'factory convertibles', based on the DS 19 and DS 21, were built from 1960 to 1971.

The DS cabriolet which we are offering for sale is a 'factory convertible' from 1963, fitted with the rare manual gearbox corresponding to the DS 19M series, as the Citroën Heritage Certificate included in the documentation with the car confirms. Its clear history file enabled us to trace its four previous owners, all of whom lived in the

area around Lyon. The car was delivered new on 5 April 1963 to Jacky Farine, the manager of Fernand Raynaud better known as Jacky Yfar, and was used to follow the artists which the agency run by Genevoise Yfar looked after. It was then sold in 1977 to its second owner, a member of the Touring Club de France, who treasured it for eight years. At this point, two brothers who were fans of rare Citroën models took an interest in it: one of them acquired it in 1985 and registered it in the Charente 'département', before selling it to his brother in 1990. The car is still in its original Carmine red paintwork (from the 1963 colour chart),

which became Carnelian red in 1966, and has never had the slightest accident. It is amusing too to note that both side windows and the windscreen are still engraved with the car's first registration in 1963, 2956 CE 69, confirming that it has been in the Rhône 'département' right from the start and that it has never been in an accident. A discerning collector, its last owner covered many tens of thousands of kilometres behind the wheel before undertaking a restoration of the bodywork in 2002 and a mechanical overhaul in 2008, carried out by Pierre Laux of Citroën Ecully. The engine, gearbox, clutch, transmission, suspension spheres,



steering ... the work was completed just in time to show the car at Euro Citro, the major international meeting to celebrate the marque's 90th anniversary at the Le Mans circuit. More recently, the centre sections of both front seat backrests were restored, making good the five pleats which had previously been reconditioned during the 1990s.

According to the Olivier de Serres' precious reference work, Citroën DS au panthéon de l'automobile (published by Anthèse), of 207 cabriolets built in 1963, our Citroën DS 19 is one of 46 cars built with the four-speed manual gearbox. As the car wafted

us down the road, our test proved once again that the Citroën DS fully deserves its place in the world's greatest collections, its advanced technology as revolutionary in its day as its design was ground-breaking!

There can be no doubt that this convertible will satisfy the most demanding of enthusiasts, its history, good service record, presentation and rarity making it one of the finest examples on the market today.

Rarissime version 11 B large cabriolet
 Restauration intégrale en 2002
 Historique depuis le début des années 70

*Very rare 'wide' version 11 B cabriolet
 Complete restoration in 2002
 Known history from the 1970s onwards*

120 000 / 160 000 €

Carte grise française de collection
 N° de châssis : 129 088

*French historic registration papers
 Chassis n°: 129 088*



1938 - CITROËN TRACTION 11B CABRIOLET

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la 7 voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Œuvre du sculpteur italien de génie Flaminio Bertoni, la Traction Avant connaîtra un succès planétaire mais malheureusement son géniteur André Citroën n'en verra pas le jour. Le cabriolet répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère

spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément d'utilisation supérieur à la berline, grâce à son habitacle au grand air. La version 11 B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car peut-être plus élégante et pouvant accueillir trois personnes à l'avant. L'attrait du cabriolet

Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend les versions authentiques rares et recherchées. Comme celle qui nous intéresse aujourd'hui. D'après le recensement d'Olivier de Serres, on connaît aujourd'hui environ 450 cabriolets Traction Avant tous modèles confondus survivant. Les 11 B sont les plus rares.

Le cabriolet que nous vous présentons est un modèle commercialisé le 23/02/1938 comme l'atteste le certificat d'authenticité





du Conservatoire Citroën présent dans le dossier. Rares de nos jours sont les Roadster Traction à posséder un historique aussi complet que celui-ci. Nous pouvons remonter son histoire à l'année 1973, date à laquelle Monsieur Dreyre, véritable pionnier de la collection du nord de la France trouve la voiture dans sa région, elle est alors immatriculée 5839 AF 59. Elle est ensuite revendue à un amateur connu de la région tourangelle et fondateur avec Olivier de Serres du club le Cercle Citroën de Touraine (un des premiers clubs de Traction des années 70). Pierre Fouquet, également collectionneur de Bugatti gardera la voiture 6 ans. Elle est alors immatriculée 11 QL 37. Il entreprend une restauration et devant l'avancée des travaux, se trouve dans l'obligation de changer la plateforme pour pouvoir refaire la voiture. C'est un véritable sauvetage car même si la voiture est complète, la rouille avait fait son œuvre. En février 1981 André Sarraillé, nom très connu chez les amateurs de Trac-

tion, en fit l'acquisition pour conserver la voiture jusqu'en 1987. Monsieur Sarraillé s'attache à rendre l'éclat d'antan à ce cabriolet en le remettant le plus possible dans sa configuration d'origine tout en apportant des touches de modernité et ce pour un usage de grand rouleur. Car Monsieur Sarraillé aimait pouvoir rouler sur longue distance avec ses autos ! Il installe donc une boîte 4 vitesses et refait intégralement la mécanique en gonflant le moteur légèrement comme on aimait le faire à l'époque, les trains roulants, la sellerie et la carrosserie. Elle sort d'une restauration étalée sur plusieurs années peinte en Rouge Cerise métallisé, peinture du plus bel effet. Il participe à de très nombreux rallyes dont une sortie à Dijon où il convoie la famille Citroën dans son roadster ! Pour le cinquantenaire de la Traction Avant en 1984, Monsieur Sarraillé prêtera même sa voiture à Bernard Citroën qui fit le tour de la place de la Concorde avec. Il revend alors son roadster tant aimé à Monsieur

Gauthronnet, amateur de la région dijonnaise pour ne finalement le garder que quelques mois. Enfin le propriétaire actuel Monsieur A en fit l'acquisition en Mai 1987 et possède cette fabuleuse auto depuis 32 ans. Une grande restauration intégrale et de haute qualité fut décidée à la fin des années 1990. Le chantier est alors confié à un atelier dans le Calvados, J. Chapdelaine pour une restauration sans limite de coût et en septembre 2003 le Roadster est prêt. Repeinte dans un magnifique Rouge Cornaline AC 419, il n'y a pas un élément de carrosserie qui n'est passé outre les talents du carrossier. De 2003 à 2018 Monsieur A. profitera pleinement de son cabriolet en arpentant les routes de France et d'Europe pour de très nombreuses sorties. Aujourd'hui proposée à la vente, c'est une authentique pièce d'histoire de l'automobile française qui passa entre les mains de célèbres amateurs de la marque aux chevrons dont nous fêtons le centenaire cette année.



The Citroën «7» was first presented with a saloon body in March 1934 to the main concessionaires of the marque. The range was quickly enlarged by the addition of two other versions, called by Citroën “faux-cabriolet” (false cabriolet) and “roadster”. Designed by a genius, the Italian sculptor Flaminio Bertoni, the Traction Avant (Front Wheel Drive) would achieve worldwide success but unfortunately the firm’s founder André Citroën would not live to see its launch. The “faux-cabriolet” provides much more comfort than is allowed by the Spartan nature of true roadster bodywork. A dickey seat at the rear accommodates two passengers and the car is very appealing as it combines the running qualities



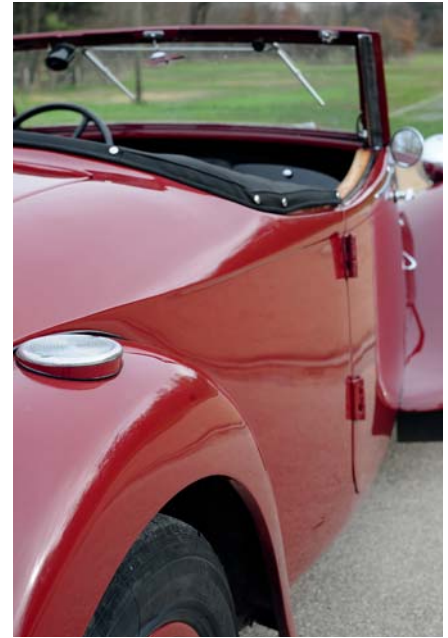


of the Traction model with a very pure line and all the pleasures of open-air motoring denied to the occupants of saloon cars. The 11 B version, which has a wider body, is particularly attractive as its proportions are even more elegant and it can fit three persons on the bench type front seat. Such is the appeal of the Traction convertible that many replicas have been constructed and this makes the rare authentic cars, such as the one we are offering, even more eagerly sought after. According to research carried out by Olivier de Serres, around 450 surviving Traction Avant cabriolets of all types have been identified. The 11 B are the rarest.

The cabriolet which we are present-

ing was sold new on 23/02/1938, as is attested by the certificate of authenticity issued by the Conservatoire Citroën and provided in the accompanying file. It is nowadays extremely rare to find a Traction cabriolet with such a complete history as this one has. We can trace the history from 1973, when Mr Dreyre, a pioneer of classic car collecting in northern France, found the car in his region. She was then registered 5839 AF 59. She was next sold to Pierre Fouquet, a well-known enthusiast in the Tours region, who co-founded with Olivier de Serres the Cercle Citroën de Touraine, one of the first Traction clubs in the 1970s. Pierre Fouquet, who also owned Bugattis, kept the Traction for 6 years with the registration 1 QL 37. Having

started a complete restoration, he found himself obliged to replace the platform, the existing one having rusted beyond repair. The car was complete but needed a real life-saving operation. In February 1981, André Sarraillé, a well-known figure in Traction circles, bought the car and kept her until 1987. He applied himself to getting the car back to her original specification and appearance, while adding discreet modern improvements to make her suitable for the long distance touring on which he was keen. He installed a 4-speed gearbox and carried out a complete mechanical overhaul, while increasing the power output of the engine, as was the fashion at the time. The suspension, running gear, bodywork



and upholstery were all restored. After all this work which lasted for several years, the car emerged resplendent in metallic cherry coloured paint. Mr Sarraillé participated in numerous rallies, including one in Dijon during which he drove members of the Citroën family around in his cabriolet. For the fiftieth anniversary of the Traction Avant in 1984, André Sarraillé even lent his car to Bernard Citroën, who drove it around the Place de la Concorde in Paris. He finally sold his much loved cabriolet to Mr Gauthronnet, an enthusiast living near Dijon, who only kept her for a few months. Lastly, Mr A, the current owner, bought the car in May 1987 and has possessed this fabulous car for 32 years. A total restoration of the highest quality was

decided at the turn of the century and the work was entrusted to a workshop in the Calvados region of Normandy, J. Chapdeleine, with no cost limits being imposed. The car was ready in September 2003, magnificently painted in Cornaline red AC 419 and every single part of the bodywork had benefitted from the talents of the coachbuilders. From 2003 until 2018 Mr A fully enjoyed his cabriolet, driving it across France and Europe in the course of very many events. This authentic piece of French automobile history, now offered for sale, has been owned by several leading lovers of the Citroën chevrons, whose centenary is being celebrated this year.

Authentique Cabriolet Chapron Usine
 Restauration ancienne de grande qualité
 Très belle présentation et fonctionnement parfait

*Authentic Chapron Factory Cabriolet
 High quality old restoration
 Very nice presentation and perfect functioning*

150 000 / 180 000 €

Carte grise Hollandaise
 Châssis N° : 4609594

*Dutch registration papers
 Chassis No.: 4609594*



1968 - CITROËN DS 21 CABRIOLET

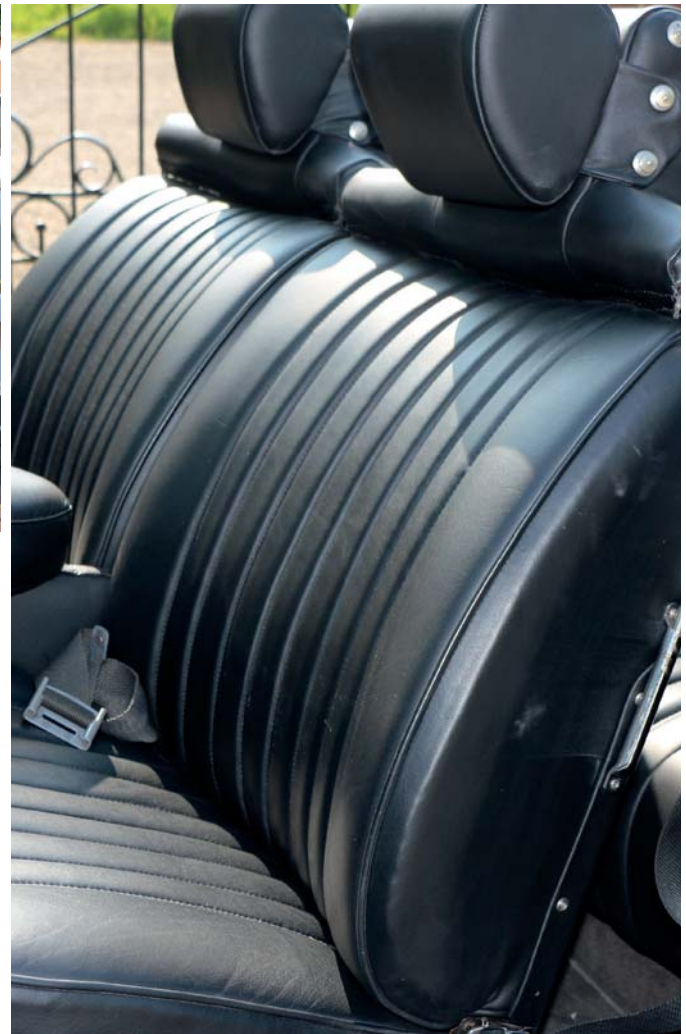
Présentée en 1955, les lignes de la DS seront d'une grande inspiration pour le carrossier Henri Chapron, qui en proposera, trois ans plus tard, sa sublime interprétation sous la forme d'un « cabriolet décapotable ». Convaincu par la proposition, Citroën l'intègre dans sa gamme dès 1960, mais continue d'en confier la réalisation au carrossier de Levallois-Perret. Jusqu'en 1971, on les dénommera «cabriolet usine». En octobre 1960, la presse est élogieuse, le Figaro

titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure ». Paris-Presses ajoutera : « un festin pour les yeux ». Reprenant toutes les innovations techniques de la berline, aucun cabriolet européen n'allait égaler la beauté mais aussi le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par son utilisation jusqu'au XXI^e siècle. En tout, seulement 1 365 cabriolets

usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

La voiture qui nous intéresse dans ses pages est une authentique DS Cabriolet mise en circulation en mai 1968. De couleur Bleu métallisé, et à l'intérieur en cuir bleu, d'une élégance remarquable. Le propriétaire actuel en fit l'acquisition en 2006 à un marchand Hollandais. En 1985, la voiture appartenait à monsieur Balbinot qui entreprit une restauration en profondeur de la voiture. Tous les éléments sont





démontés puis sablés et repeints. La base est extrêmement saine et témoignant de ce bon état général, aucune soudure n'est à effectuer. La caisse était exempte de corrosion. La couleur blanche, Blanc Carrare d'origine est remplacée par un magnifique bleu métallisé mettant en valeur la forme et les galbes sublimes de la voiture. Monsieur Balbinot revend le cabriolet en 1996. Le collectionneur actuel l'achète dans un parfait état d'usage en 2006 et s'en servira pour de longs voyages. Parmi ces destinations lointaines, la Slovénie, la République Tchèque, et de nombreuses balades dans les Alpes. La DS Cabriolet parcourra ainsi près de 100 000 km en 13 ans ! Véritable machine à voyager, son entretien à toujours été très suivi et méticuleux. Dernièrement dans la liste des travaux, on peut voir que l'ensemble du circuit électrique fut repris en 2017, ainsi que la capote, ou encore l'hydraulique avec le

remplacement de l'assistance de direction. En 2016 la sellerie est refaite car si celle-ci était d'origine, elle était désormais trop usée. Le choix du cuir de qualité supérieur est crucial dans une voiture décapotable dont les sièges sont exposés au soleil. Madame Noelle Eléonore Chapron connaît cette voiture et certifiera son authenticité. Elle retrouva dans les archives des ateliers Chapron que ce DS 21 appelé au catalogue « Cabriolet Henri Chapron de série » fut commandé par la marque Citroën sous le numéro N° 25.645 au mois de février 1968. Ce cabriolet est construit donc sur la base d'une DS 21 qui porte de N° de châssis VIN 4609594. Le châssis fut délivré aux ateliers 114 – 116 rue Aristide Briand à Levallois Perret, le 3 Février 1968. Le numéro de série Chapron est donc le N° 9234. Le moteur est encore celui d'origine, N° 001200. La voiture était alors Blanc Carrare comme le certifie Madame

Chapron, équipée également d'un intérieur cuir noir et d'options intéressantes tel que le réglage en hauteur des sièges. La voiture quitte les ateliers Chapron le 16 Avril 1968 pour être commercialisée dans le réseau des concessionnaires Citroën. A l'essai, l'élégante décapotable nous surprend par la douceur de son fonctionnement et son comportement sans surprises. Elle a toujours été très bien entretenue avec beaucoup de soins. Le moteur, encore d'origine, délivre toute sa puissance et la boîte hydraulique passe les vitesses en douceur. Le fonctionnement de la capote neuve est des plus aisés. C'est ici une chance intéressante d'acquérir un Cabriolet DS 21 à l'authenticité indiscutable. Il est rare de nos jours de pouvoir en espérer autant, tant les répliques ou les mauvaises restaurations se sont multipliées.



Presented in 1955, the DS's lines will be of great inspiration to bodybuilder Henri Chapron, who will propose, three years later, its sublime interpretation in the form of a «convertible convertible». Convinced by the proposal, Citroën included it in its range in 1960, but continued to entrust its manufacture to the bodybuilder in Levallois-Perret. Until 1971, they were called «factory cabriolet». In October 1960, the press was praising the Figaro, which was titled «New shock: a convertible with a particularly pure line». Paris-Press will add: «a feast for the eyes». Taking up all the technical innovations of the sedan, no European convertible would match the beauty but also the comfort of the DS for several years, the superiority of the



AGUTTES



Citroën hydropneumatic suspension, ahead of its time, being proven by its use until the 21st century. In all, only 1,365 factory convertibles were built on the basis of DS 19 and DS 21 between 1960 and 1971. The car we are interested in its pages is an authentic DS Convertible put into service in May 1968. Blue metallic colour, and a remarkably elegant blue leather interior. The current owner acquired it in 2006 from a Dutch merchant. In 1985, the car belonged to Mr. Balbinot who undertook a thorough restoration of the car. All elements are dismantled, sandblasted and repainted. The

base is extremely sound and testifying to this good general condition, no welding is required. The body was free of corrosion. The original white, Carrara White colour has been replaced by a magnificent metallic blue, highlighting the car's sublime shape and curves. Mr. Balbinot sold the convertible in 1996. The current collector buys it in perfect condition in 2006 and will use it for long trips. Among these distant destinations, Slovenia, the Czech Republic, and many walks in the Alps. The DS Convertible will cover nearly 100,000 km in 13 years! A real travel machine, its maintenance has

always been very followed and meticulous. Recently in the list of works, we can see that the entire electrical circuit was taken over in 2017, as well as the soft top, or even the hydraulics with the replacement of the steering assistance. In 2016 the upholstery was redone because if it was original, it was now too worn out. The choice of high quality leather is crucial in a convertible car with sun-exposed seats. Mrs. Noelle Eléonore Chapron knows this car and will certify its authenticity. She found in the archives of the Chapron workshops that this DS 21 called in the catalogue «Convertible



Henri Chapron series» was ordered by the Citroën brand under the number N° 25.645 in February 1968. This convertible is therefore built on the basis of a DS 21 with VIN 4609594 chassis number. The chassis was delivered to the workshops 114 - 116 rue Aristide Briand in Levallois Perret, on 3 February 1968. The Chapron serial number is therefore No. 9234. The engine is still the original one, N° 001200. The car was then White Carrara as certified by Mrs Chapron, also equipped with a black leather interior and interesting options such as seat height adjustment. The car left the

Chapron workshops on 16 April 1968 to be marketed in the Citroën dealer network. On the test, the elegant convertible surprises us with its smooth operation and its behaviour without surprises. It has always been very well maintained with great care. The engine, still original, delivers all its power and the hydraulic gearbox shifts smoothly. The operation of the new soft top is very easy. This is an interesting opportunity to acquire a DS 21 Convertible with undeniable authenticity. Nowadays, it is rare to be able to expect so much, as replicas or bad restorations have multiplied.

Prototype rare
Belle patine d'origine
Bon fonctionnement mécanique

*Rare prototype
Beautiful original patina
Good mechanical functioning*

18 000 / 25 000 €

Carte grise française de collection
N° châssis : 00EA0449

*French historic registration papers
Chassis no.: 00EA0449*



1971 - CITROËN M35

A la fin des années 60, Citroën en quête de modernité s'intéresse au moteur rotatif créé par Félix Wankel. Elle entame alors une collaboration avec la société NSU. Un premier contrat dit « Comoto » accorde à Citroën la licence d'exploitation du moteur Wankel. Suite à cela la société Comotor est créée en mai 1967 et bénéficiera d'une usine en Allemagne qui aura pour rôle de fabriquer le moteur rotatif à

grande échelle. Pour tester et améliorer cette technologie, le directeur des relations publiques Jacques Wolgensinger propose de produire une petite série de véhicules expérimentaux et d'en confier le volant à des clients, qui seront chargés de transmettre leurs expériences au Bureau d'Etudes. Fabriqué par Heuliez, ce prototype prend la forme d'un coupé 2+2 influencé de la silhouette de l'Ami 8. A l'intérieur, la sellerie est

inspirée de celle de la SM et le tableau de bord est très proche de celui de l'Ami 8. La M 35 adopte un système de suspension hydraulique et des freins à disque à l'avant. La boîte de vitesse manuelle à 4 rapports est associée à un moteur Wankel de 995 cm3 développant 49ch. Toutes les M35 adoptent une couleur gris métal ainsi que la mention « Prototype Citroën M35 » suivi de leur numéro respectif sur les ailes avant.



A l'automne 1969, la marque lance un appel auprès de ces clients effectuant plus de 30 000 km par an. L'objectif était de sélectionner des personnes évoluant dans des régions ayant des climats et des reliefs différents. Vendue contre la somme de 14 120 Francs, les clients bénéficiaient de deux ans de garantie totale sur le moteur. Une série de 500 véhicules était prévu à l'origine mais seulement 267 exemplaires seront fabriqués entre 1969 et 1971. Citroën s'efforcera de racheter la majeure partie de ces autos

une fois l'expérience terminée, la plus part d'entre elles seront alors détruites.

L'exemplaire que nous proposons est le prototype M35 n° 449. Fabriqué en 1971, il a été vendu neuf à un médecin de Fécamp. Il est ensuite passé par le conservatoire Citroën puis a connu des collectionneurs successifs jusqu'en 2017, date à laquelle son actuel propriétaire en fait l'acquisition.

Ce prototype se trouve aujourd'hui dans son jus d'origine mais reste néanmoins

plutôt bien conservé. Un essai routier nous a permis de constater son bon fonctionnement, la ligne d'échappement ainsi que de nombreuses pièces ont été remplacées récemment afin de fiabiliser la mécanique. Notre exemplaire à la patine inimitable est le témoin d'une expérience unique, proposé aujourd'hui à une estimation attractive, nul doute qu'il saura séduire les collectionneurs des Citroën les plus rares.



At the end of the 1960s, Citroën, in search of modernity, became interested in the rotary engine created by Félix Wankel. It then began a collaboration with NSU. A first contract called «Comoto» grants Citroën the license to operate the Wankel engine. Following this, Comotor was created in May 1967

and will benefit from a factory in Germany whose role will be to manufacture the rotary engine on a large scale. To test and improve this technology, Public Relations Director Jacques Wolgensinger proposes to produce a small series of experimental vehicles and to entrust their driving to customers, who will be responsible for transmit-

ting their experiences to the Design Office. Manufactured by Heuliez, this prototype takes the form of a 2+2 coupe influenced by the silhouette of the Ami 8. Inside, the upholstery is inspired by that of the SM and the dashboard is very similar to that of the Ami 8. The M 35 adopts a hydraulic suspension system and disc brakes at the front.

The 4-speed manual gearbox is combined with a 995 cc Wankel engine with 49 hp. All M35 models adopt a metal grey colour and the words «Citroën M35 Prototype» followed by their respective numbers on the front fenders. In the autumn of 1969, the brand launched a call for customers travelling more than 30,000 km per year. The objective was to select people from regions with different climates and landforms. Sold for 14,120 francs, customers benefited from a two-year total warranty on the engine. A series of 500 vehicles was originally planned, but only 267 will be manufactured between 1969 and 1971. Citroën will endeavour to buy back most of these cars once the experiment is over, most of them will then be destroyed.

The example we propose is the prototype M35 n° 449. Manufactured in 1971, it was sold new to a doctor in Fécamp. It then passed through the Citroën Conservatory and then met successive collectors until 2017, when its current owner acquired it. This prototype is now in its original juice but remains nevertheless rather well preserved. A road test allowed us to see how well it works, the exhaust system and many parts have recently been replaced to make the mechanics more reliable. Our copy with its inimitable patina is the witness of a unique experience, offered today at an attractive price, no doubt that it will seduce collectors of the rarest Citroëns.



Estimation attractive
Deuxième main depuis 1986
Bonne mécanique

*Attractive estimate
Second hand since 1986
Good mechanics*

14 000 / 18 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 02FG2952

*French registration papers
Chassis No.: 02FG2952*



1974 - CITROËN DS 23 IE

Paris, 1^{er} octobre 1955 au Grand Palais, une bombe automobile éclate. Toute la presse de l'époque titre : « la DS vient de naître ». Celle qui va remplacer la fameuse Traction Avant d'André Citroën sort de l'imagination de deux hommes : André Lefèbvre ingénieur et Flaminio Bertoni dessinateur et sculpteur. En mettant leur talent en commun ils vont, avec la DS, révolutionner l'histoire de l'automobile. La DS est un condensé de technologie moderne pour l'époque. Elle utilise l'hydraulique à haute pression qui lui offre douceur et puissance, une suspension hydropneumatique, des freins à disque à double circuit et avec répartiteur, une direction assistée et les fameux phares tournants. Un souci d'efficacité aérodynamique a influencé

son dessin de carrosserie alors que l'ergonomie fut la priorité dans l'aménagement intérieur, en particulier pour les commandes accessibles sans lâcher les mains du volant. Elle ne va cesser de s'améliorer au cours de ses 20 années de carrière et tenir son rang de berline française haut de gamme. En 1972, ultime évolution sort la DS 23 qui remplace la 21. Sa cylindrée de 2347 cm³ développe selon le type d'alimentation 115 ou 130 chevaux.

La DS ici présentée est une version équipée du moteur 2.3l à injection électronique. Peinte de la désirable couleur Brun Scarabée, couleur qui équipait aussi les SM en ces mêmes années, elle fut commandée avec la fameuse boîte hydraulique. L'intérieur est en tissu et non

pas en cuir comme beaucoup de modèle Pallas, recouvert de housses. Propriété de la famille Blanchet depuis 1986, elle fut achetée à son premier propriétaire qui possédait une maison de campagne dans l'Allier. Monsieur Blanchet, garagiste de son état se servait régulièrement de sa DS 23 Pallas et en particulier pour ses longs trajets en famille. Elle fut toujours bien entretenue par ce fin mécanicien et connaisseur de Citroën, ne présentant à ce jour qu'un peu moins de 170 000 km au compteur. Aujourd'hui présentée en état d'origine non restaurée, la carrosserie nécessite quelques travaux sans grande importance. La mécanique quant à elle tourne bien et la boîte hydraulique fonctionne sans soucis.



Paris, October 1, 1955 at the Grand Palais, an automobile bomb exploded. All the press of the time headlines: «the DS has just been born». The one that will replace André Citroën's famous Traction Avant comes from the imagination of two men: André Lefèbvre, an engineer, and Flaminio Bertoni, a draftsman and sculptor. By pooling their talent, they will, with the DS, revolutionize the history of the automobile. The DS is a condensed version of modern technology for the time. It uses high-pressure hydraulics that provide smoothness and power, hydropneumatic suspension, dual-circuit disc brakes with splitter, power steering and the famous rotating headlights. A concern for aerodynamic

efficiency influenced his body design, while ergonomics was the priority in the interior design, particularly for controls that were accessible without letting go of the steering wheel. It will continue to improve over the course of its 20-year career and maintain its position as a top-of-the-range French sedan. In 1972, the ultimate evolution came with the DS 23, which replaced the 21. Its displacement of 2347 cm³ develops according to the type of feed 115 or 130 horses. The DS presented here is a version equipped with the 2.3l engine with electronic injection. Painted in the desirable Beetle Brown colour, a colour that also equipped SMs in those same years, it was ordered with the famous hydraulic box. The

interior is made of fabric and not leather as many Pallas models do, covered with covers. Owned by the Blanchet family since 1986, it was purchased from its first owner who owned a country house in the Allier. Mr. Blanchet, a mechanic in his condition, used his DS 23 Pallas regularly and particularly for his long family trips. It was always well maintained by this fine mechanic and Citroën connoisseur, who to date has only driven just under 170,000 km. Nowadays presented in its original, unrenovated condition, the bodywork requires some minor work. The mechanics run well and the hydraulic gearbox works without any problems

Entièrement restaurée
Véritable Pallas Gris Palladium AC 108
Boîte mécanique

Fully restored
Genuine Pallas Palladium Grey Palladium AC 108
Mechanical gearbox

40 000 / 55 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 4473472

French registration papers
Chassis No.: 4473472



1967 - CITROËN DS 21 M PALLAS

Ouvre de surdoués, la DS avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Vingt ans de carrière et des modèles variés

allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel Français de l'époque, la DS est une des voitures les plus collectionnées au monde.

La DS ici présentée est une version DS 21 à boîte mécanique. Mise en circulation pour la première fois en septembre 1966, c'est donc un millésime 1967. Elle revêt la

désirable couleur gris Palladium, référence AC 108 et dispose du magnifique intérieur cuir marron. Elle fut vendue neuve dans le sud de la France et n'a connu que trois propriétaires. Elle a été intégralement restaurée par un concessionnaire à Toulouse il y a 4 ans. La base était très saine et n'a pas nécessité de grands travaux de carrosserie. Lors de la remise en état de la voiture, tous les éléments ont quand même été démontés puis vérifiés, repeints et traités

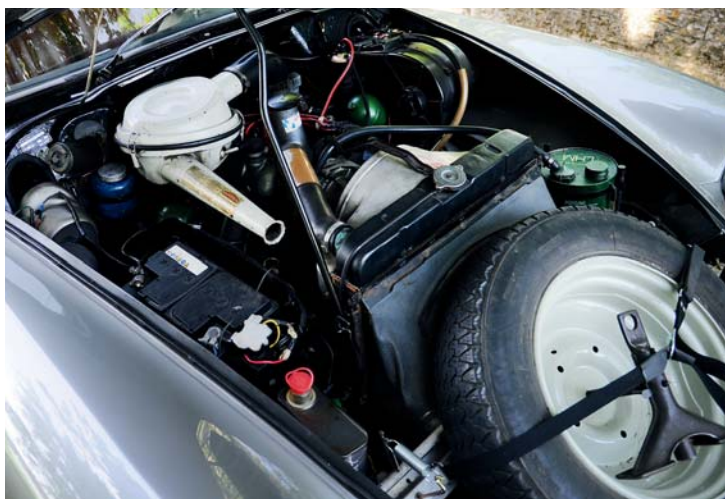


AGUTTES

contre la corrosion. La sellerie est également refaite avec du cuir neuf reprenant les formes et l'apparence de celui d'origine. A la remise en route de la mécanique, une boîte de vitesses à 5 rapports a été mise en place. Transformation très discrète et

agréable à la conduite. Rien, à l'œil nu ne laisse voir cette légère entorse à l'origine qui ravira les « grands rouleurs ». Cette ravissante DS 21 se conduit en effet avec douceur et confort. Le moteur développe bien sa puissance, la boîte est agréable et

les freins très efficaces. C'est ici l'occasion d'acquérir une très belle DS 21 Pallas du meilleur millésime selon les fins connaisseurs et avec une boîte mécanique facile d'entretien !



A work of gifted people, the DS had the difficult task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with a new and striking line of modernism, a masterpiece of Flaminio Bertoni, it was also surprising in its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes,

semi-automatic gearbox to name but a few examples. Twenty years of career and various models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, she will also shine in competition by winning the Monte-Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of the French

industrial genius of the time, the DS is one of the most collected cars in the world. The DS presented here is a DS 21 version with mechanical gearbox. First put into circulation in September 1966, it is therefore a 1967 vintage. It is available in the desirable Palladium grey colour,

AC 108 reference and has the beautiful brown leather interior. It was sold new in the south of France and only knew three owners. It was completely restored by a dealer in Toulouse 4 years ago. The base was very healthy and did not require any major bodywork. When the car was repaired, all the components were nevertheless dismantled and checked, repainted and treated against corrosion. The upholstery is also redone with new leather that retains the shape and appearance of the original one. When the mechanics were restarted, a 5-speed gearbox was installed. Very discreet and pleasant to drive. Nothing,

to the naked eye, shows this slight sprain at the beginning that will delight the «great rollers». This charming DS 21 is indeed driven with softness and comfort. The engine develops its power well, the gearbox is pleasant and the brakes are very efficient. This is the opportunity to acquire a very beautiful DS 21 Pallas of the best vintage according to the connoisseurs and with a mechanical gearbox that is easy to maintain!



Superbe état général
2^e main
75 000 km d'origine

*Superb condition
2nd hand
Original 75 000 km mileage*

40 000 / 50 000 €

Carte française de collection
Châssis N° : 00SC0361

*French historic registration papers
Chassis N° : 00SC0361*



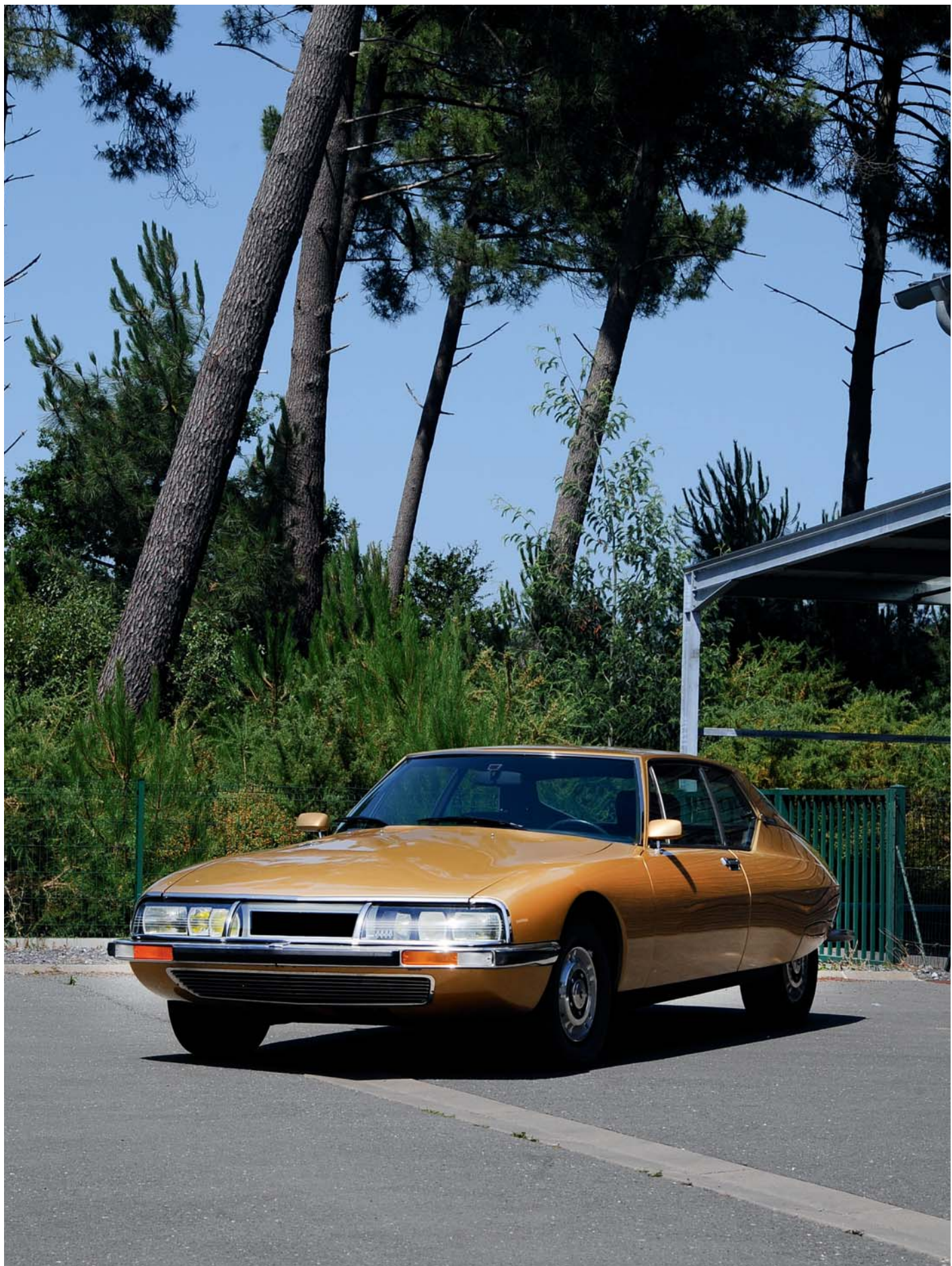
1972 - CITROËN INJECTION ELECTRONIQUE

La Citroën SM représente à elle seule le rêve d'une époque où l'élégance automobile rimait avec performances élevées. N'oublions pas qu'au début des années 70, les limitations de vitesse n'existent pas sur le réseau routier Français. La SM est née à une époque où la vitesse était un argument de vente et l'essence bon marché. Dévoilée au salon de Genève 1970, cette «Super Car» à la Française est une réussite dont la ligne est signée Robert

Opron. Elle est en avance sur son temps à la fois au niveau de la technologie que de sa ligne futuriste.

La SM présentée ici est une voiture fabuleuse, par sa présentation et par son historique. On ne peut pas manquer de superlatif à son sujet : Couleur Feuille Dorée référence AC 319, toutes les options dont le climatiseur, Injection électronique... et un propriétaire de 1973 à 2013 ! Elle fut achetée neuve par Monsieur Résal, pilote

d'essai pour les avions Dassault. Il participe aux premiers essais de ravitaillement en vol à bord d'un Vautour, avant qu'on ne lui confie la direction de l'EPNER de 1960 à 1962. Entré chez Dassault, Jérôme Résal est nommé chef pilote à Bordeaux-Mérignac et totalise 1 000 heures de vol sur Mirage IV avant de devenir un des grands spécialistes de toute la gamme des avions d'affaires Mystère-Falcon. Il vole comme pilote d'essai jusqu'à 60 ans, puis prend sa



AGUTTES

retraite en 1986. Il décède le 12 février 2013 à Bordeaux et conservera SM jusqu'à la fin de sa vie. Il entretiendra avec une rigueur très particulière sa voiture. Elle est arrêtée en 1995 alors que le compteur affiche un peu plus de 73 000 km. A son décès la voiture sera mise en vente par sa famille puis acquise par monsieur et madame R. Le moteur sera révisé, les tendeurs de chaînes revus et la voiture prête à reprendre

la route en 2017. C'est aujourd'hui dans cet état d'origine « concours » que nous découvrons la SM. Dans la boîte à gant se trouve un émouvant carnet de bord dans lequel le pilote annotait tous ses déplacements, ses moyennes de consommation et les frais d'entretien de sa SM. Lors de l'essai, le compteur passera la barre des 75 000 km ! Moment d'émotion. La voiture fonctionne parfaitement bien, le moteur

est puissant et prend ses tours sans faillir, les freins mordent avec efficacité. Jamais la voiture ne fut restaurée ou démontée simplement entretenue avec soins et cela s'en ressent à la conduite. L'intérieur est dans un état irréprochable et d'origine. C'est ici une chance de pouvoir acquérir une SM aussi belle et à l'historique limpide.



The Citroën SM alone represents the dream of an era when automotive elegance and high performance went hand in hand. Let us not forget that in the early 1970s, speed limits did not exist on the French road network. The SM was born at a time when speed was a selling point and gasoline was cheap. Unveiled at the

1970 Geneva Motor Show, this French-style «Super Car» is a success with a line designed by Robert Opron. It is ahead of its time both in terms of technology and its futuristic line. The SM presented here is a fabulous car, both in its presentation and in its history. There is no shortage of superlatives about

it: Gold Leaf Color AC 319, all the options including air conditioning, electronic injection... and an owner from 1973 to 2013! It was purchased new by Mr. Résal, test pilot for Dassault aircraft. He took part in the first in-flight refuelling tests aboard a Vulture, before being entrusted with the management of EPNER from 1960 to 1962. Jérôme

Résal joined Dassault, and was appointed chief pilot at Bordeaux-Mérignac, where he flew 1,000 hours on Mirage IV before becoming one of the leading specialists in the entire Mystère-Falcon business aircraft range. He flew as a test pilot until the age of 60, then retired in 1986. He died on February 12, 2013 in Bordeaux and kept the SM until the end of his life. He will maintain his car with very particular care. It was stopped in 1995 when the meter reads just over 73,000 km. When he dies, the car will be put up for sale by his family and then acquired by Mr. and Mrs. R. The engine will be overhauled, the chain tensioners revised and the car ready to go back on the road in

2017. It is today in its original "concours" state that we discover this SM. Inside the glove box is a moving logbook in which the pilot recorded all his trips, fuel consumption averages and the maintenance costs of his SM. During the test, the meter will pass the 75,000 km mark! A moment of emotion. The car works perfectly well, the engine is powerful and takes its revs without failure, the brakes works efficiently. The car was never restored or dismantled simply because it was carefully maintained, and this has an impact on driving. The interior is in perfect and original condition. This is a chance to acquire such a beautiful SM with a clear history.



AGUTTES

Un seul propriétaire !
Voiture fiabilisée
Bon état de fonctionnement

*One owner !
Recently serviced
Good working order*

8 000 / 12 000 €

Carte grise française
Châssis N° : 650889

*French registration papers
Chassis N°: 650889*



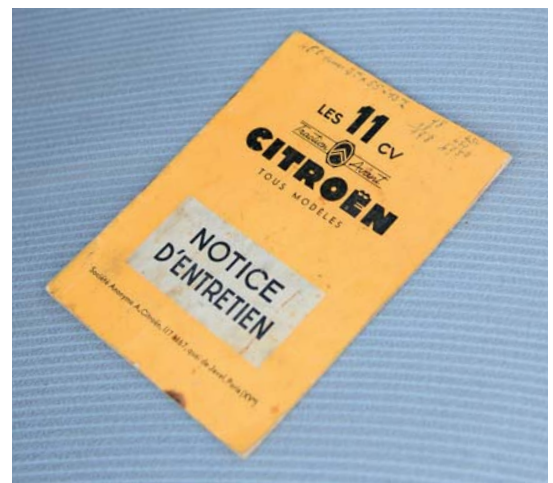
1954 - CITROËN TRACTION 11 BL

Présentée en 1934, la Traction Avant est considérée comme l'une des voitures mythiques du 20^e siècle. Dessinée par un sculpteur Italien de génie Flaminio Bertoni, elle doit sa genèse à un industriel audacieux, André Citroën qui misera tout sur elle et se ruinera à sa création. En plus de proposer les roues avant motrices, elle proposera une carrosserie tout acier sans châssis et beaucoup d'innovations techniques. Elle deviendra un véritable symbole national pendant ses 27 années de carrière. 80 ans après et au jour des 100 ans de la marque aux chevrons, les amateurs et

collectionneurs de Citroën n'ont jamais été aussi nombreux.

Rare sont encore les Traction en état d'origine et ayant connu qu'un seul propriétaire. C'est le cas de cette sympathique 11 BL de 1954, qui fut achetée neuve à Paris par la famille Rochet en 1954. La belle fille de son premier propriétaire nous raconta alors que son mari, encore enfant était monté à Paris avec son père prendre possession de ce véhicule. Elle se présente ici dans sa configuration d'origine, noire à l'intérieur tissu gris. Elle ne connue que deux chauffeurs en 65 ans et totalise aujourd'hui un peu moins

de 57 000 km réels. Elle fut en partie restaurée en 1991, avec la réfection de la sellerie, la mise en place d'un bas moteur d'ID 19, et la réfection de la peinture. Dernièrement un nouveau ciel de toit fut installé et les freins révisés. Lors de notre essai, la voiture fut agréable à conduire. On pouvait noter une légère vibration de l'embrayage, n'altérant pas le bon fonctionnement du véhicule. La mécanique est vaillante et les freins efficaces. C'est une ici une occasion de pouvoir acquérir une 11 BL à l'historique connu et en bon état, prête pour la balade du dimanche ou pour vous emmener au bout du monde !



Introduced in 1934, the Traction Avant is considered one of the most mythical cars of the 20th century. Designed by a genius Italian sculptor Flaminio Bertoni, it owes its genesis to an audacious industrialist, André Citroën, who will bet everything on it and ruin himself at its creation. In addition to the front wheel drive system, it will also offer an all-steel body without a chassis and many technical innovations. It will become a true national symbol during its 27-year career. 80 years later and on the day of the brand's 100th anniversary, Citroën's enthusiasts and collectors have never been so numerous. Rare are the Traction still in original condi-

tion and having known only one owner. This is the case of this 11 BL from 1954, which was bought new in Paris by the Rochet family in 1954. It's former owner's daughter in law told us that her husband remembered as a child, going up to Paris to pick up the brand-new car. It is presented here in its original configuration, black and with grey fabric. She has only known two drivers in 65 years and now totals just under 57,000 real kilometers. It was partially restored in 1991, with the refurbishment of the upholstery, the installation of a ID 19 engine, and the refurbishment of the body. Recently a new roof was installed, and the brakes were overhauled. During our test, the car

was pleasant to drive. There was a slight vibration of the clutch, which did not affect the proper functioning of the vehicle. The mechanics are valiant, and the brakes are efficient. This is a rare opportunity to acquire a Traction 11 BL with a known history and in good condition, ready for the Sunday ride or to take you to the end of the world!

Estimation attractive
Bon état général
Idéale pour l'été !

*Attractive estimate
Good general condition
Ideal for summer!*

5 000 / 6 000 €

Carte grise française

French registration papers



1972 - CITROËN MÉHARI

Après une présentation à la presse à Deauville en Mai 1968, la Méhari est dévoilée au public au Salon de Paris la même année. Sa conception est révolutionnaire, avec notamment une carrosserie en ABS teintée dans la masse inédite pour l'époque. 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 déplacer 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'utilitaire. Modulable, elle peut être inté-

gralement découverte, pare-brise inclus, l'ensemble des éléments situés au-dessus de la ceinture de caisse étant amovibles. Preuve de sa polyvalence, la Méhari sera commandée par l'armée française ainsi que la gendarmerie. Produite durant 19 ans, elle bénéficiera de quelques évolutions stylistiques avant d'être finalement retirée du catalogue en 1988. En kabyle littéraire, Méhari signifie chameau qui porte des gens sur son dos !

La méhari que nous vous présentons est un modèle de 1972 de couleur beige sable équipée du toit rigide et de la roue de secours sur le capot avant comme les

versions 4X4. Voiture remontée sur la base de deux Méharis, elle est aujourd'hui dans un bon état général et servait encore récemment à des déplacements au bord du bassin d'Arcachon. La voiture témoigne d'un bon entretien courant et lors de l'essai, elle fonctionna sans soucis. Le châssis est sain et la sellerie en skaï noir est encore très présentable. La petite promenade près de la mer fut un plaisir et on ne compte plus les signes de sympathie à son passage de la part des badauds ! Véritable symbole de liberté et d'un art de vivre, c'est ici l'occasion d'acquérir une Méhari en bon état pour les beaux jours à un prix attractif.



After a press presentation in Deauville in May 1968, the Méhari was unveiled to the public at the Paris Motor Show the same year. Its design is revolutionary, with in particular a body in ABS tinted in the mass unprecedented for the time. Most of the mechanical components, including the 602cc engine, come from the Dyane 6. The 28-horsepower air-cooled twin cylinder engine moves the vehicle's 525 kilos and 400 kilograms of payload, proof that the Méhari can be both a pleasure and a utility car. Modular, it can be completely uncovered, including the windscreen, all the elements above the body belt being

removable. Proof of its versatility, the Méhari will be commanded by the French army and the gendarmerie. Produced for 19 years, it will benefit from some stylistic evolutions before finally being removed from the catalogue in 1988. In literary Kabyle, Méhari means camel that carries people on its back!

The méhari we present to you is a 1972 model in sand beige color equipped with the hardtop and spare wheel on the front hood like the 4X4 versions. Car reassembled on the basis of two Méharis, it is now in good general condition and was still used recently for travel along the Arcachon basin. The car shows good

routine maintenance and during the test, it worked without any problems. The chassis is healthy and the black leather upholstery is still very presentable. The short walk by the sea was a pleasure and there are countless signs of sympathy from the onlookers as it passed by! A true symbol of freedom and an art of living, this is the opportunity to acquire a Mehari in good condition for sunny days at an attractive price.

Excellent projet de restauration
Sain et complet
Ex- RTA

*Excellent restoration project
Very sound
Used to belong to the famous RTA*

10 000 / 15 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 5118450

*French registration papers
Chassis N°: 5118450*



1965 - CITROËN TYPE H

Le type H est certainement l'utilitaire qui a le plus marqué nos campagnes. Il fut commercialisé pendant plus de trente années au cours desquelles il a servi la France, du commerçant ambulant aux grandes entreprises, du fermier aux forces de l'ordre. Au niveau moteur, les premiers H étaient équipés du 11CV dérivé de la traction avec culasse en fonte et soupapes en tête. Celui-ci a été remplacé en 1963 par un 9CV à culasse alu (chambre de

combustion hémisphérique ; soupapes en V) puis complété avec un 11CV lui aussi à culasse alu, ce dernier étant le moteur le plus puissant qui équipera les H : 58Cv (52 CV DIN). Il y a aussi des diesel Perkins et Indenor.

Le Type H présenté dans ces pages a la particularité d'avoir appartenu à la célèbre Revue Technique Automobile (RTA). Il fut acheté par le père du propriétaire actuel au début des années 1980 puis entamera

une restauration de la mécanique. Il se présente à nous dans un beau jus d'origine, avec sa publicité d'époque encore peinte sur le côté. Le moteur a été démonté et se trouve présent dans la cabine. C'est une excellente base de restauration présentée ici, qu'il faudra impérativement laisser dans sa configuration d'origine.



The Citroën Type H was marketed for more than thirty years during which it served France, from street vendors to large companies, from farmers to law enforcement. At the engine level, the first H's were equipped with the 11HP derived from traction with cast iron cylinder head and overhead valves. This was replaced in 1963 by a 9HP with aluminium cylinder head (hemispherical combustion chamber; V-valves) then completed with an 11HP also

with aluminium cylinder head, the latter being the most powerful engine that will equip the H: 58HP (52 DIN HP) There are also Perkins and Indenor diesel engines. The Type H presented in these pages has the particularity of having belonged to the famous Automotive Technical Review (RTA). It was bought by the father of the current owner in the early 1980s and then began to restore the mechanics, which he dismantled. It comes to us in a beautiful

original juice, with its period advertising still painted on the side. The engine is dismantled and is present in the cab. This is an excellent restoration base presented here, which must be left in its original configuration.

2^e main depuis 1957
Historique connu
Superbe patine

2nd hand since 1957
Known history
Superb patina

6 000 / 10 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : 429592

French registration papers
Chassis No.: 429592



1956 - CITROËN TRACTION 11 B

Présentée en 1934, la Traction Avant est considérée comme l'une des voitures mythiques du 20^{ème} siècle. Dessinée par un sculpteur Italien de génie Flaminio Bertoni, elle doit sa genèse à un industriel audacieux, André Citroën qui misera tout sur elle et se ruina à sa création. En plus de proposer les roues avant motrices, elle proposera une carrosserie tout acier sans châssis et beaucoup d'innovations techniques. Elle deviendra un véritable symbole national pendant ses 27 années de carrière. 80 ans après et à l'aube des 100 ans de la marque aux chevrons, les amateurs et collectionneurs de Citroën n'ont jamais été aussi nombreux.

La Traction 11B ici présentée est une des dernières séries fabriquées, alors que commence la carrière de la DS 19. Celle-ci est de couleur noire avec un intérieur en tissu beige. Elle est fut achetée en 1957 par le grand-oncle du propriétaire actuel alors que la voiture n'a qu'un an. Celui-ci, contrôleur général des finances, se sert régulièrement de sa voiture pour faire des allers-retours Paris Lyon, jusqu'en 1964, date à laquelle la voiture est remise dans le garage familial. Au début des années 2000, la traction est redécouverte et remise en route sans soucis particulier. Tous les organes mécaniques sont revus, ainsi que les freins. Elle est régulièrement utilisée

pendant les beaux jours et participera même à un rallye en Corse en 2015. Aujourd'hui elle totalise un peu plus de 120 000 km au compteur et l'historique est complet. Lors d'un essai routier, il est aisé de ressentir rapidement une Traction usée, mais dans notre cas, la conduite fut douce et agréable. L'embrayage est facile et la boîte précise. On irait au bout du monde avec une 11B ! Elle est prête à prendre la route avec un contrôle technique à jour. Il serait dommage de la repeindre, tant une Traction avec sa patine d'origine est le témoignage de son époque.



Introduced in 1934, the Traction Avant is considered one of the mythical cars of the 20th century. Designed by a genius Italian sculptor Flaminio Bertoni, it owes its genesis to an audacious industrialist, André Citroën, who will bet everything on it and ruin himself at its creation. In addition to the front drive wheels, it will also offer an all-steel body without a chassis and many technical innovations. It will become a true national symbol during its 27-year career. 80 years later and at the dawn of the brand's 100th anniversary, Citroën's enthusiasts and collectors have never been so numerous.

The Traction 11B presented here is one of the last series manufactured, just as the DS 19's career begins. This one is black with a beige fabric interior. It was bought in 1957 by the current owner's great uncle when the car was only one year old. He, the general controller of finance, regularly used his car to go back and forth from Paris to Lyon until 1964, when the car was stored in the family garage. At the beginning of the 2000s, traction was rediscovered and restarted without any particular problems. All mechanical components are revised, as well as the brakes. It is regularly used on sunny days and will even participate in a rally

in Corsica in 2015. Today it totals a little over 120,000 km on the clock and the history is complete. During a road test, it is easy to quickly feel a worn Traction, but in our case, the driving was smooth and pleasant. The clutch is easy and the gearbox is precise. We'd go to the end of the world in an 11B! It is ready to go on the road with an up-to-date roadworthiness test. It would be a pity to repaint it, as a Traction with its original patina is the testimony of its time.

Maquette originale
Objet de collection
Genèse d'un modèle déjà collector

*Original model
Collector's item
Real Citroën showcar*

3 000 / 6 000 €

Maquette – ne peut être utilisée sur route ouverte

Model - cannot be used on open roads



1999 - CITROËN C3 PLURIEL CONCEPT

Né dans les années 90, le concept d'une nouvelle petite citadine découvrable et polyvalente refait surface ; volonté des dirigeants de Citroën qui rêvent de relancer le mythe de la Méhari. Ce concept se doit d'être moins rustique que la Méhari de 1968 et tout aussi polyvalent. En effet, les fonctions principales de cette dernière doivent être bien présentes, comme le pick-up, la décapotable ou la berline fermée résistante aux intempéries.

Les ingénieurs de Citroën en partenariat avec Webasto, aboutiront à ce concept très innovant. Toit ouvrant en toile, basculant sous le plancher du coffre et arches latérales démontables offriront la modularité escomptée. Produite en Espagne, la voiture de série connaîtra un vrai succès d'estime face à tant d'innovation, mais une réussite commerciale mitigée face à tant de complexité. La maquette de style présentée ici est intéressante à plus d'un

titre. Elle préfigure déjà bien ce que sera la C3 Pluriel de série, mais avec un clin d'œil très appuyé à la Méhari avec ses stries latérales sur un des flancs, qui ne seront hélas pas retenues sur le modèle de série. Avec cette maquette semi-pleine, réalisée à la main par les stylistes de la marque, vous posséderez un des morceaux d'histoire de la marque aux chevrons.



Born in the 1990s, the concept of a new discoverable and versatile small city car is resurfacing; the will of Citroën's leaders who dream of relaunching the myth of the Méhari. This concept must be less rustic than the 1968 Méhari and just as versatile. Indeed, the main functions of the latter must be present, such as the pick-up, the convertible or the weather-resistant closed sedan. Citroën engineers, in

partnership with Webasto, will develop this highly innovative concept. The canvas sunroof, tilting under the trunk floor and removable side arches will offer the expected modularity. Produced in Spain, the production car will be a real success in terms of esteem in the face of so much innovation, but a mixed commercial success in the face of so much complexity. The style model presented here is interesting for more than one

reason. It already foreshadows what the standard C3 Pluriel will be, but with a very strong nod to the Méhari with its lateral striations on one of the sides, which will unfortunately not be retained on the production model. With this semi-full model, handmade by the brand's stylists, you will have one of the pieces of the brand's history with chevrons. w

8 000 / 12 000 €
SANS RÉSERVE

Collection du Conservatoire Citroën
 Maquette originale
 Objet de collection

Citroën Conservatory Collection
Original model
Collector's item

Maquette – ne peut être utilisée sur route ouverte

Model - cannot be used on open roads



1991 - CITROËN CITELA

Dès la fin des années 80, constatant que la circulation en ville devenait de plus en plus problématique, Citroën recherche alors des solutions pour améliorer la mobilité des automobilistes. Le concept Citela exposé au pavillon français lors de l'Exposition Universelle de Seville en 1992 sera l'une des réponses apportées à ce problème. Avec sa motorisation électrique, il répond au problème de la pollution. Son petit

gabarit et ses roues jumelées lui permettent un court rayon de braquage ce qui règle le problème de la mobilité. Et sa grande surface vitrée rend l'habitacle très lumineux et agréable. D'une longueur de 2,96 m et d'une largeur de 1,55 m pour 790 kg, son moteur électrique de 72 Volts lui permettait d'atteindre 110 km/h. Ce projet aboutira quelques années plus tard aux AX électriques

Le modèle que nous présentons à la vente est une maquette de salon conservée par Citroën Héritage jusqu'à aujourd'hui. Unique en son genre, elle est un condensé d'innovation, tout en mettant en avant la motorisation électrique 25 ans avant son essor sur le marché.



At the end of the 1980s, when it became clear that urban traffic was becoming more and more problematic, Citroën began to look for solutions to improve driver mobility. The Citela concept exhibited at the French pavilion at the 1992 Universal Exhibition in Seville will be one of the solutions to this problem. With its electric motorization, it responds to the problem of pollution. Its small size and twin wheels

allow it to turn a short radius, which solves the problem of mobility. And its large glass surface makes the interior very bright and pleasant. With a length of 2.96 m and a width of 1.55 m for 790 kg, its 72 Volt electric motor allowed it to reach 110 km/h. A few years later, this project would lead to the development of electrical AXs

The model we are presenting for sale is a model of a living room preserved by Citroën Héritage until today. Unique in its kind, it is a condensed version of innovation, while highlighting the electric motor 25 years before its rise on the market.

3 000 / 5 000 €
SANS RÉSERVE

Collection du Conservatoire Citroën
 Maquette originale
 Objet de collection

Citroën Conservatory Collection
Original model
Collector's item

Maquette – ne peut être utilisée sur route ouverte

Model - cannot be used on open roads

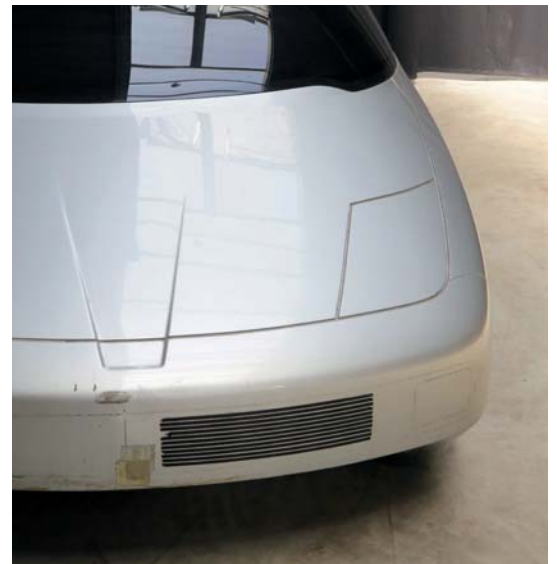


1983 - CITROËN ECO 2000

Les chocs pétroliers des années 70 ont laissé de profonds traumatismes chez les constructeurs automobiles. Citroën par exemple a été contraint d'arrêter la production de sa SM. Pour répondre à cette situation, les bureaux d'études se mettent alors en quête de solutions permettant de réduire la consommation de carburant. L'Etat français se penche également sur le

sujet et subventionne les recherches des constructeurs. On parle d'ores et déjà de véhicules de série consommant 3 litres aux 100 km, avec comme échéance les années 2000. En avance sur les autres constructeurs français, Citroën proposera 4 prototypes dénommés ECO 2000. La maquette proposée est la troisième de la série. Pleine jusqu'à hauteur des vitres, elle a été utilisée pour effectuer

des tests en soufflerie pour le modèle SA 109. Avec un CX de 0,321 et une consommation de 3,5 l, sa version roulante sera même testée par des journalistes. Ingénieurs et techniciens ont largement travaillé sur ce prototype pour aboutir à la quatrième version encore plus performante. Cette maquette constitue un véritable témoignage de l'histoire technologique de Citroën.



The oil shocks of the 1970s left car manufacturers with deep traumas. Citroën, for example, was forced to stop producing its SM. To respond to this situation, design offices then began to look for solutions to reduce fuel consumption. The French government is also studying the subject and subsidizing manufacturers' research. We are already talking about production vehicles consu-

ming 3 litres per 100 km, with the year 2000 as the deadline. Ahead of other French automakers, Citroën will offer 4 prototypes called ECO 2000. The proposed model is the third in the series. Full to window height, it was used to perform wind tunnel tests for the SA 109 model. With a CX of 0.321 and a fuel consumption of 3.5 litres, its rolling version will even be tested by journalists.

Engineers and technicians have worked extensively on this prototype to produce the fourth version, which is even more efficient. This model is a true testimony to Citroën's technological history.

AGUTTES

Collection du Conservatoire Citroën
Maquette originale
Objet de collection

*Citroën Conservatory Collection
Original model
Collector's item*

12 000 / 18 000 €
SANS RÉSERVE

Maquette – ne peut être utilisée sur route ouverte

Model - cannot be used on open roads



2010 - CITROËN TUBIK

Les utilitaires Citroën à traction avant : TUB et Type H ont toujours gardé une place particulière dans le cœur des français. Ils seront les véhicules des artisans, des commerçants, des maraichers, ou même de la police. Fabriqué de 1948 à 1981, le Type H a eu le temps de marquer les esprits. C'est pourquoi les équipes du design de Citroën ont souhaité lui rendre

hommage à travers le concept Tubik présenté au salon de Francfort en 2011. Les designers ont réalisés une prouesse en réinterprétant le fameux nez de cochon, qui confère à ce concept un look des plus futuristes.

Le modèle original roulant est conservé par Citroën Heritage mais sa maquette de style est aujourd'hui proposée aux

amoureux de la marque. C'est une formidable œuvre de design, une performance artistique pleine d'innovation qui invite à réfléchir sur la mobilité de demain.



Citroën front-wheel drive vans: TUB and Type H have always kept a special place in the hearts of the French. They will be the vehicles of craftsmen, traders, market gardeners, or even the police. Manufactured from 1948 to 1981, Type H had time to make its mark. That is why Citroën's design teams

wanted to pay tribute to him through the Tubik concept presented at the Frankfurt Motor Show in 2011. The designers have achieved a feat by reinterpreting the famous pig nose, which gives this concept a very futuristic look. The original rolling model is kept by Citroën Heritage but its styling model

is now available to Citroën lovers. It is a formidable work of design, an artistic performance full of innovation that invites us to reflect on the mobility of tomorrow.

AGUTTES

Seulement 5626 km
2^e main
Strict état d'origine

*Only 5626 km
2nd hand
Strict original condition*

4 000 / 8 000 €

Carte grise française
Châssis N° : VF7AZKA00KA371363

*French registration papers
Chassis No.: VF 7AZKA00KA359553*



1990 - CITROËN 2CV6 SPÉCIAL

Concept génial, la Citroën 2 CV est une voiture simple et robuste nécessitant que peu d'entretien. Son origine remonte aux années 30 lorsque Pierre Jules Boulanger, ingénieur de la marque, lance un projet de TPV : Toute Petite Voiture. La Seconde Guerre mondiale vient stopper le projet et la mise au point ne reprendra qu'en 1946 sur la piste de la Ferté Vidame. La suite nous la connaissons tous, et après 42 ans de carrière, la 2CV demeure aujourd'hui encore l'une des voitures les plus connues au monde. L'exemplaire que nous présentons est une 2CV6 Spécial bleu Céleste. Vendue neuve à Saintes le 8 juin 1990 par le garage Ardon,

qui fut la première agence Citroën créée en France en 1919. Notre 2CV fabriquée en mai 1990 est l'un des derniers modèles réalisés. Son acquéreur alors âgé de 77 ans voulait remplacer son ancienne 2CV de 1976. A son décès 6 ans plus tard, la voiture n'avait parcouru que 5300 km. Sa veuve ne s'en servira que très peu, la dernière vignette collée sur le pare-brise est celle de 1998, celle de 1999 n'a jamais été collée. Elle accompagne d'ailleurs le dossier de la voiture en plus du bon de commande, de la facture d'achat et du carnet d'entretien. Remisée dans un hangar ce n'est qu'en 2014 qu'elle confie à son neveu garagiste son désir de s'en séparer.

C'est l'un de ses clients, collectionneur de 2CV qui en fera alors l'acquisition. Le nouveau propriétaire préfère conserver la voiture dans son jus étant donné son faible kilométrage. Il ne fait réaliser que les opérations nécessaires en vue des passages aux contrôles techniques de 2017 et 2019. En dehors de quelques déplacements pour des rassemblements « deuchistes » et ce toujours sur une remorque, son compteur n'a avancé que de 326 km et il indique aujourd'hui 5626 km. Cet exemplaire à l'historique documenté et au kilométrage très faible a su retenir notre attention, nul doute qu'il saura convaincre les collectionneurs au moment des enchères.



A brilliant concept, the Citroën 2 CV is a simple and robust car that requires little maintenance. Its origin dates back to the 1930s when Pierre Jules Boulanger, the brand's engineer, launched a POS project: *Toute Petite Voiture*. The Second World War stopped the project and development did not resume until 1946 on the Ferté Vidame track. The rest we all know it, and after 42 years of career, the 2CV is still one of the most famous cars in the world today. The copy we present is a 2CV6 Special Celestial Blue Special. Sold new in Saintes on June 8, 1990 by the Ardon

garage, which was the first Citroën agency created in France in 1919. Our 2CV manufactured in May 1990 is one of the last models made. Its then 77-year-old buyer wanted to replace his former 2CV from 1976. When he died 6 years later, the car had only driven 5300 km. His widow will only use it very rarely, the last sticker stuck on the windshield is the one from 1998, the one from 1999 has never been stuck. It also accompanies the car's file in addition to the order form, the purchase invoice and the maintenance logbook. She was not put in a hangar until 2014 when she told her garage nephew that she wanted to sell

it. It is one of his customers, a collector of 2CV, who will then acquire it. The new owner prefers to keep the car in its original condition due to its low mileage. It only carries out the operations necessary for the passing of the roadworthiness tests in 2017 and 2019. Apart from a few trips for «deuchist» rallies, still on a trailer, his counter only moved forward by 326 km and now shows 5626 km. This copy with its documented history and very low mileage has caught our attention, no doubt that it will convince collectors at the time of the auction.

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2019

Il est précisé que la SAS Claude Aguttes agit en tant que mandataire et pour le compte seul du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu exclusivement entre le vendeur et l'acheteur. Les relations entre la SAS Claude Aguttes et l'acheteur sont régies par les présentes conditions générales. En aucun cas, la SAS Claude Aguttes ne saurait être tenue pour responsable d'une faute commise par le vendeur ou par l'acheteur. La vente sera faite expressément au comptant et conduite en Euros. Les acquéreurs paieront, en sus des enchères, les frais suivants : AUTOMOBILES

• **16,67% HT + TVA au taux en vigueur**

AUTOMOBILIA

• **20% HT + TVA au taux en vigueur**

MENTIONS PARTICULIÈRES

+ Lots faisant partie d'une vente judiciaire suite à une ordonnance du TGI honoraires acheteurs : 14.40 % TTC

° Lots dans lesquels la SVV ou un de ses partenaires ont des intérêts financiers.

* Lots en importation temporaire et soumis à des frais de 5,5 % à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

AUTOMOBILIA

Certains lots, sous réserve de paiement en espèce ou par CB exclusivement pourront être retirés sur place le dimanche à l'issue de la vente. Tous les lots non récupérés seront automatiquement conservés dans les bureaux d'AGUTTES SAS à Neuilly-sur-Seine.

Ils pourront être récupérés par les acheteurs dans nos bureaux jusqu'au vendredi 2 aout ou envoyés à leur charge à l'adresse qu'ils nous indiqueront après paiement. Il est important de préciser que AGUTTES SAS sera fermée du vendredi 2 aout au soir au lundi 26 août au matin, sans possibilité de récupérer ou de faire envoyer un lot entre ces dates.

AUTOMOBILE - STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente du Centenaire Citroën / La Vente Officielle 2019: Un mail sera envoyé le soir de la vente à chaque acheteur afin de lui indiquer le contact, le lieu et le montant à régler pour récupérer son véhicule.

Les véhicules sont stockés au lendemain de la vente dans un local fermé et sécurisé à 25 km au sud de Paris. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.

- A noter que l'acheteur présent à la vente et réglant son achat par CB pourra prendre possession de son véhicule une fois les démarches administratives effectuées par nos soins et ce après la fin de la vente.

- L'acheteur ne prenant pas possession de son véhicule à la fin de la vente réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 350€ HT pour le transport et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

- Au-delà du jeudi 25 juillet, le cout quotidien du stationnement sera de 35€ HT par jour, chaque journée commencée étant due, et sera à régler lors de la reprise du véhicule.

Le stockage n'entraîne pas la responsabilité du Commissaire-Priseur ni de l'expert à quelque titre que ce soit. Dès l'adjudication, l'objet sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire.

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et la SAS Claude Aguttes décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Les lots seront délivrés à l'acquéreur en personne ou au tiers qu'il aura désigné et à qui il aura confié une procuration originale et une copie de sa pièce d'identité.

TVA

Le montant de la TVA correspond aux taux en vigueur soit 20% et est incluse dans le prix d'adjudication. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français et est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

DIVERS

Les voitures françaises de plus de 75 ans au moment de la vente et d'un montant supérieur à 50 000 € sont dans l'obligation de présenter un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont soumises à des délais d'environ trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

GARANTIES DU BIEN MIS EN VENTE ET DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES DE COLLECTION :

1°/ L'ordre du catalogue sera suivi.

2°/ Conformément à la loi, les indications portées au catalogue engagent la responsabilité de la SAS Claude Aguttes et de son expert, compte tenu des rectifications annoncées au moment de la présentation de l'objet portées au procès-verbal de la vente. Les attributions ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. Les indications données par Aguttes SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant l'objet ou l'automobile sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation. L'absence d'indications particulières au catalogue n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut. D'autre part, les rapports de conditions demandés à la SAS Claude Aguttes et à l'expert avant la vente sont donnés à titre indicatifs. Ils n'engagent nullement leurs responsabilités et ne pourront être à l'origine d'une réclamation juridique. En aucun cas, ils ne remplacent l'examen personnel de l'œuvre ou de l'automobile par l'acheteur ou par son représentant.

3°/ L'état d'une voiture pouvant varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente jusqu'au moment de la prise en main du lot par l'adjudicataire, les véhicules sont vendus en l'état. Une exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours, permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admise aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Il est conseillé aux acheteurs de se faire accompagner à l'exposition par un professionnel de l'automobile et de prendre connaissance des documents afférents à chaque véhicule (titre de circulation, contrôle technique...) mis à leur disposition par la SAS Claude Aguttes. Les renseignements sur le véhicule (état, kilométrage reposant sur la lecture des compteurs ...) portés au catalogue sont donnés à titre indicatif, étant précisé que l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente.

4°/ Le texte en français est le texte officiel qui sera retenu en cas de litige. Les descriptions en anglais et les indications de dimensions en inches ne sont données qu'à titre indicatif et ne pourront être à l'origine d'une réclamation. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. Les reproductions des œuvres au catalogue sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les dimensions ne sont données qu'à titre indicatif.

5°/ Les désignations des véhicules (modèle, type, année...) reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation et ce pour des raisons administratives.

6°/ Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques et factures qui sont à leur disposition auprès de la maison de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

7°/ Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la

seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux. Important : il est signalé que les véhicules proposés sont d'une époque où les conditions de sécurité et les performances étaient inférieures à celles d'aujourd'hui et qu'une grande prudence est recommandée aux acheteurs, surtout lors de la première prise en mains. Il est conseillé également, avant toute utilisation, de procéder à une remise en route et d'effectuer toute les vérifications nécessaires (niveaux d'huile, pression pneus, etc.).

La SAS Claude Aguttes ne pourra être tenue comme responsable pour un incident relevant d'une utilisation n'ayant pas tenu compte de ces recommandations. Tout adjudicataire a l'obligation d'assurer son véhicule dès L'adjudication : la S.A.S. Claude Aguttes ne saurait être tenue responsable des dommages survenus après l'adjudication.

ENCHERES

Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire.

En cas de double enchère reconnue effective par le Commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication.

Important : Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, nous acceptons gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Notre responsabilité ne pourra être engagée notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. Nous acceptons gracieusement les ordres d'enchérir qui ont été transmis. Nous n'engageons pas notre responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission de l'ordre écrit.

En portant une enchère, les enchérisseurs assument la responsabilité personnelle de régler le prix d'adjudication, augmenté des frais à la charge de l'acheteur et de tous impôts ou taxes exigibles. Sauf convention écrite avec la SAS Claude Aguttes, préalable à la vente, mentionnant que l'enchérisseur agit comme mandataire d'un tiers identifié et agréé par la SAS Claude Aguttes, l'enchérisseur est réputé agir en son nom propre. Nous rappelons à nos vendeurs qu'il est interdit d'enchérir directement sur les lots leur appartenant.

REGLEMENT DES ACHATS

Nous recommandons vivement aux acheteurs de nous régler par carte bancaire ou par virement bancaire.

Conformément à l'article L.321-14 du code du commerce, un bien adjudgé ne peut être délivré à l'acheteur que lorsque la société en a perçu le prix ou lorsque toute garantie lui a été donnée sur le paiement du prix par l'acquéreur.

Moyens de paiement légaux acceptés par la comptabilité :

- Espèces :
- Jusqu'à 1 000 € (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
- Ou jusqu'à 15 000 € pour les particuliers qui ont leur domicile fiscal à l'étranger (sur présentation de passeport)
- Paiement en ligne sur (jusqu'à 10 000 €) <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Virement : Du montant exact de la facture (les frais bancaire ne sont pas à la charge de l'étude)

provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

Banque de Neufilze, 3 avenue Hoche 75008
Titulaire du compte : Claude AGUTTES SAS
Code Banque 30788 – Code guichet 00900
N° compte 02058690002 – Clé RIB 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223 –
BIC NSMBFRPPXXX

- Carte bancaire (sauf American Express et carte à distance)
- Chèque : (Si aucun autre moyen de paiement n'est possible)

- Sur présentation de deux pièces d'identité
- Aucun délai d'encaissement n'est accepté en cas de paiement par chèque
- La délivrance ne sera possible que vingt jours après le paiement
- Les chèques étrangers ne sont pas acceptés

DEFAUT DE PAIEMENT

La SAS CLAUDE AGUTTES réclamera à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points et le remboursement des coûts supplémentaires engagés par sa défaillance, avec un minimum de 500€, incluant en cas de revente sur folle enchère :

- la différence entre son prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu lors de la revente
- les coûts générés par ces nouvelles enchères.

COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'utilisation commerciale des spécimens réglementés (CITES) sous réserve de présentation de documents prouvant l'origine licite ; ces documents pour cette variation sont les suivants :

- Pour l'Annexe A : C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)
 - Pour l'Annexe B : Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vacation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement.
- Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortie de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.

Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2019

It is stipulated that Claude Aguttes SAS acts as an agent and solely on behalf of the seller. The sales agreement for the goods presented for sale at public auction is entered into exclusively by the seller and the buyer. The relationship between Claude Aguttes SAS and the buyer is subject to the present general conditions. On no account may Claude Aguttes SAS be held responsible for any error made by either the seller or the buyer. The sale will be held strictly on a cash basis and conducted in Euros. In addition to the hammer price for the lot, the buyer will pay the following costs:

CARS

- 16,67% before tax + VAT at the current rate

AUTOMOBILIA

- 20% before tax + VAT at the current rate

SPECIAL CONDITIONS

+ Lots sold during a court-ordered sale following a court ruling: buyers' fees of 14.4% including tax

° Lots in which the auction house or one of its partners has a financial interest

* Lots which have been temporarily imported and are subject to a buyer's fee of 5.5% in addition to the hammer price and sale fees.

Lots which may be viewed only by appointment

~ Lots made from materials of animal origin. Import restrictions are to be expected.

AUTOMOBILIA

Some lots, subject to payment in cash or exclusively by credit card, may be collected on site on Sunday at the end of the sale. All unrecovered lots will automatically be kept in AGUTTES SAS' offices in Neuilly-sur-Seine.

They can be collected by the buyers in our offices until Friday, August 2 or sent at their expense to the address they will indicate after payment.

It is important to specify that AGUTTES SAS will be closed from Friday 2 August in the evening to Monday 26 August in the morning, without the possibility of recovering or having a lot sent between these dates.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

The Citroën Centenary Sale / The Official Sale 2019: An email will be sent on the evening of the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored the day after the sale in a closed and secure facility 25 km south of Paris. They can be collected by appointment from the Tuesday following the date of sale and after full payment of the auction amount and costs.

- It should be noted that buyers present at the sale who settle their purchases by credit card may take immediate delivery of their vehicle once the administrative formalities have been completed by our staff only after the sale.

- Buyers who do not take immediate delivery of their vehicle at the end of the sale will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €350 before tax covering parking and shipping of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.

- After the Thursday 25 of July following the auction, the cost of parking will be €35 + VAT per day, each day started being due in full, to be paid when the vehicle is collected.

Neither the auctioneer nor the expert shall be deemed responsible for storage of the vehicle in any way whatsoever. As soon as the hammer has fallen, the lot will be the sole responsibility of the successful bidder.

The buyer will be personally responsible for insuring his or her purchases, and Claude Aguttes SAS declines any responsibility for any damage to the lot which may occur to these goods, with immediate effect from the hammer falling. The lots will be delivered to the buyer in person or to a third party designated by him/her and to whom he/she will have given an original written authorisation and a copy of his/her proof of identity.

VALUE ADDED TAX ('TVA')

The amount of Value Added Tax ('TVA') corresponds to the current rate, i.e. 20%, and is included in the hammer price. This tax may be recovered by French professional buyers and reimbursed to buyers from outside the European Union (EU) upon presentation of the supporting documentation for export outside the EU or, for a professional purchaser with an intra-community VAT number, a document proving delivery in an EU member state.

MISCELLANEOUS

French cars which are more than 75 years old at the time of the sale and with a value exceeding €50,000 require an 'export passport' ('passeport d'exportation') to leave French territory and an export licence to be taken out of Europe. These procedures will take an additional period of approximately three months for the 'export passports' and a further month for the export licences. The buyer will be personally responsible for insuring his/her purchases with immediate effect from the time the hammer falls.

GUARANTEES REGARDING THE GOODS FOR AUCTION AND SPECIFIC PROVISIONS PERTAINING TO CLASSIC CARS

1°/ The sale will follow the order in the catalogue.

2°/ In accordance with the law, the information provided in the catalogue is the responsibility of Claude Aguttes SAS and its expert, taking into account any corrections announced when the lot is presented and noted in the record of the sale. Attributions given are established on the basis of scientific and artistic knowledge at the time of the sale. Any indications by Claude Aguttes SAS concerning the existence of a restoration, accident or any other incident affecting the item or vehicle are given in order to help potential buyers inspect the item or vehicle and remain subject to his or her own appreciation of it. The absence of any specific information in the catalogue in no way implies that the goods concerned are free from any defects. Furthermore, the condition reports requested from Claude Aguttes SAS and the expert before the sale are given for information purposes only. No responsibility is assumed by Claude Aguttes SAS and the expert for these reports, and they may not be used as the basis for any legal claim. Under no circumstances should these reports replace a personal examination of the item or vehicle by the buyer or his/her representative.

3°/ Since the condition of a car may change between the time at which it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale, right until it is taken over by the successful bidder, all vehicles are sold 'as is'. As a viewing of the goods for auction is held over several days prior to the sale, allowing buyers to assess their condition, no claims will be accepted once the lot has been sold. Buyers are recommended to take a professional from the automotive sector with them to the viewing and to examine the documents relating to each vehicle (registration papers, roadworthiness inspection certificates etc.) made available to them by Claude Aguttes SAS. Details given for each vehicle (condition, mileage covered on the basis of the odometer reading etc.) and noted in the catalogue are provided for information purposes only; it should be pointed out that the condition of a car may change between the time when it is described for inclusion in the catalogue and the time at which it is presented for sale.

4°/ The French-language text is the official text which will be referred to in the event of any dispute. The descriptions in English and any measurements in inches are given solely for information purposes and may not be used as the basis of any claim. Any facts presented in the catalogue are provided for information purposes only. The goods for auction are reproduced in the catalogue as faithfully as possible, but a difference of colour or tone is nonetheless possible. Dimensions are given for information purposes only.

5°/ For administrative reasons, the vehicle designations used (model, type, year etc.) correspond, save for some exceptions, to the information given in the vehicle registration papers.

6°/ Buyers are deemed to have examined the documents relating to each vehicle, and in particular the roadworthiness inspection certificates and bills made available

to them by the auctioneers. Vehicles may, however, be sold without having gone undergone a statutory roadworthiness inspection on account of their age, the fact that they are not in running order or their status as motorsport vehicles. Vehicles originating from outside France are presented without a French roadworthiness inspection certificate ('contrôle technique'). Members of the public should inquire about this during the viewing and auction.

7°/ Buyers are solely responsible for changing the vehicle registration, and in particular for doing so within the time stipulated in law.

Important: It must be stressed that the vehicles offered for sale date back to a period when their performance and safety conditions fell far short of today's standards; buyers are therefore urged to exercise the utmost caution, especially when driving them for the first time. Before using them, it is also recommended to prepare them for the road and to carry out all necessary checks (oil level, tyre pressures etc.).

Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any incident arising from the use of a vehicle where these recommendations have not been followed. All buyers are required to insure their vehicles immediately following their successful bid; Claude Aguttes SAS shall not be held liable for any damage incurred after the hammer has fallen.

BIDS

The highest and final bidder shall be the purchaser.

Should the auctioneer recognise two simultaneous bids on one lot, the lot will be re-offered for sale and all those present in the saleroom may participate in this second opportunity to bid.

Important: Bidding is typically conducted in the saleroom. We will, however, be pleased to accept some bids by telephone from prospective buyers who have made their interest known before the sale. We cannot accept any responsibility, in particular should it prove impossible to establish a phone connection, if the connection is established too late or should there be errors or omissions relating to the reception of bids by telephone. We accept orders to bid sent to us free of charge. We cannot accept any responsibility, notably in the case of errors or the omission of written bid instructions.

In making a bid, bidders accept their personal responsibility to honour the hammer price plus the buyer's fees and any taxes which may be due. Except in the case of a written agreement with Claude Aguttes SAS prior to the sale, specifying that the bidder is acting as an agent on behalf of a third party known to and approved by Claude Aguttes SAS, the bidder is deemed to be acting on his or her own behalf. We remind our sellers that bidding on their own items is forbidden.

PAYMENT FOR PURCHASES

We strongly encourage buyers to settle their purchases by credit card or bank transfer. In accordance with article L.321-14 of the French commercial code, an item sold at auction may only be delivered to the buyer when the company has received the amount due or has been provided with a guarantee that the amount has been paid by the purchaser.

Means of payment accepted by our accounts department:

- Cash:
- Up to €1000 (French Monetary and Financial Code: articles L.112-6, L.112-8 and L.112-8 para. 2)
- Or up to €15,000 for private individuals who are resident outside France for tax purposes (on presentation of their passport)
- Payment online (up to €10,000) at: <http://www.aguttes.com/paiement/index.jsp>
- Bank transfer: For the exact amount shown on the invoice (no bank fees should be charged to the auction house), sent from the purchaser's account and indicating the invoice number.

Banque de Neufilze, 3 avenue Hoche, 75008 Paris, France
Account holder: Claude AGUTTES SAS
Bank code 30788 – Sort code 00900
Account number 02058690002 – RIB key 23
IBAN FR76 3078 8009 0002 0586 9000 223
BIC NSMBFRPPXXX

- Credit card (except American Express and remote payment)
- Cheque: (if no other means of payment is possible)
- On presentation of two ID documents
- No extension will be allowed to the time in which payments made by cheque will be encashed
- Goods will only be delivered 20 days after payment has been made
- Foreign cheques are not accepted

NON-PAYMENT

CLAUDE AGUTTES SAS will claim from buyers who fail to pay interest levied at the legal rate plus 5 percentage points and the reimbursement of any additional costs resulting from their failure to pay, with a minimum fee of €500, including in the case of false bidding ('revente sur folle enchère') the difference between the price at which the lot was originally auctioned and the price obtained at its re-sale, together with the costs incurred in holding this new sale.

LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is stipulated that any public liability actions instituted on the occasion of valuations or voluntary and court-ordered public auctions will lapse five years after the date of the valuation or auction. These terms and conditions of sale are governed exclusively by French law. Any dispute relating to their existence, their validity, the right to challenge them and their binding effect on any bidder or purchaser shall fall within the jurisdiction of the courts of Paris (France).

FURTHER INFORMATION

French law imposes strict rules applying to the commercial use of endangered species of animals. The different appendices to the international regulations of 3 March 1973 (CITES) require that a link be established between the specimen and the document proving its lawful origin. This ruling – 338/97 dated 9/12/1996 – which has been re-transcribed in European Community law (Appendices A/B/C) allows the commercial use of regulated species (CITES) subject to the presentation of documents proving their lawful origin. The documents in this instance are the following:

- For Appendix A: a detailed history of the specimen (for recent specimens)
- For Appendix B: birds must be fitted with either identification bands or electronic tags and must have documentation proving their lawful origin. The auction sale record must be kept as it provides a complete history of each specimen. Recent specimens from species protected in the French Environmental Code, born and raised in captivity, enjoy an exemption under the ministerial decree of 14/07/2006. As such, they may be used commercially, given the traceability between the specimen and the documentation proving its lawful origin. Other specimens which pre-date the application of these rules (ministerial decree of 21/07/2015) may be used commercially.

Specimens prior to 1947 presented at this sale enjoy an exemption under Ruling 338/97 dated 9/12/1986 (article 2) which allows their use for trade. To take these specimens out of the European Union, however, requires a pre-CITES Convention agreement. For species which can be hunted in Europe and elsewhere, their commercial use is allowed under certain conditions.

So-called domesticated species presented at this sale may be freely exploited for commercial purposes. Older specimens prior to the Convention (pre-1975) comply with the conditions of the ministerial decree dated 23/12/2011 and may therefore be used commercially. The other specimens from this sale are not subject to any regulations and may be freely used for any commercial purposes. The auction sale record will substantiate their lawful origin. To take them out of the EU, with regard to Appendices I/A, II/B and III/C, a CITES re-export form will be needed, at the expense of the future buyer.

Claude AGUTTES

Commissaire-Preneur

SAS CLAUDE AGUTTES (S.V.V. 2002-209)

aguttes.com



AGUTTES NEUILLY

Siège social

164 bis, avenue Charles-de-Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
+33 1 47 45 55 55

AGUTTES LYON

13 bis, place Jules-Ferry
69006 Lyon
+33 4 37 24 24 24

AGUTTES BRUXELLES

9, rue des Minimes
1000 Bruxelles, Belgique
+32 2 311 65 26

PRÉSIDENT

Claude Aguttes

claude@aguttes.com

Collaboratrice Claude Aguttes

Philippine de Clermont-Tonnerre

+33 1 47 45 93 08

clermont-tonnerre@aguttes.com

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Hugues de Chabannes

Philippine Dupré la Tour

Charlotte Reynier-Aguttes

ASSOCIÉS

Sophie Perrine

Valérienne Pace

Gautier Rossignol

INVENTAIRES ET PARTAGES

Neuilly

Sophie Perrine

+33 1 41 92 06 44

perrine@aguttes.com

Lyon

Valérienne Pace

+33 4 37 24 24 28

pace@aguttes.com

SCP CLAUDE AGUTTES

Commissaire-preneur suppléant

Sophie Perrine

Si un client estime ne pas avoir reçu de réponse satisfaisante, il lui est conseillé de contacter directement, et en priorité, le responsable du département concerné. En l'absence de réponse dans le délai prévu, il peut alors solliciter le service clients à l'adresse serviceclients@aguttes.com, ce service est rattaché à la Direction Qualité de la SVV Aguttes

DÉPARTEMENTS D'ART

ART CONTEMPORAIN

Ophélie Guillerot

+33 1 47 45 93 02

guillerot@aguttes.com

ARTS D'ASIE

Johanna Blancard de Léry

+33 1 47 45 00 90

delery@aguttes.com

ART RUSSE

Ivan Birr

+33 7 50 35 80 58

birr.consultant@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION AUTOMOBILIA

Gautier Rossignol

+33 1 47 45 93 01

+33 6 16 91 42 28

rossignol@aguttes.com

Avec la collaboration

à Neuilly de

Clément Papin

papin@aguttes.com

Clothilde Duval

duval@aguttes.com

à Lyon de

Paul-Émile Coignet

coignet@aguttes.com

BIJOUX - HORLOGERIE

Philippine Dupré la Tour

+33 1 41 92 06 42

duprelatour@aguttes.com

Avec la collaboration de

Adeline Juguet

+33 1 41 92 06 47

juguet@aguttes.com

DINOSAURES & HISTOIRE NATURELLE

Maximilien Aguttes

maximilien@aguttes.com

RESPONSABLE DÉVELOPPEMENT

Maximilien Aguttes

maximilien@aguttes.com

SERVICES GÉNÉRAUX

Paul-Henri Fromantin

fromantin@aguttes.com

DESIGN & ARTS DÉCORATIFS DU XX^E SIÈCLE

Expert

Romain Coulet

Avec la collaboration de

Philippine de Clermont-Tonnerre

+33 1 47 45 93 08

design@aguttes.com

Clothilde Duval

duval@aguttes.com

LES COLLECTIONS ARISTOPHIL

Sophie Perrine

+33 1 41 92 06 44

perrine@aguttes.com

Avec la collaboration de

Maud Vignon

+33 1 47 45 91 59

vignon@aguttes.com

Administration

Marie du Boucher

duboucher@aguttes.com

Quiterie Bariéty

bariety@aguttes.com

Pauline Cherel

cherel@aguttes.com

LIVRES ANCIENS & MODERNES, AFFICHES, MANUSCRITS & AUTOGRAPHES

Sophie Perrine

+33 1 41 92 06 44

perrine@aguttes.com

MOBILIER & OBJETS D'ART

Elodie Beriola

+33 1 47 45 08 18

beriola@aguttes.com

MODE & BAGAGERIE

Adeline Juguet

+33 1 41 92 06 47

juguet@aguttes.com

TABLEAUX & DESSINS ANCIENS

Grégoire Lacroix

+33 1 47 45 08 19

lacroix@aguttes.com

TABLEAUX XIX^E, IMPRESSIONNISTES & MODERNES PEINTRES D'ASIE

Charlotte Reynier-Aguttes

+33 1 41 92 06 49

reynier@aguttes.com

Catalogueur et spécialiste junior

Eugénie Pascal

pascal@aguttes.com

Administration

Marine Le Bras

labras@aguttes.com

VINS & SPIRITUEUX

Pierre-Luc Nourry

+33 1 47 45 91 50

nourry@aguttes.com

CONTACTS LYON

Valérienne Pace

pace@aguttes.com

Paul-Émile Coignet

coignet@aguttes.com

CONTACT BRUXELLES

Charlotte Micheels

micheels@aguttes.com

COMMUNICATION

Sébastien Fernandes

+33 1 47 45 93 05

fernandes@aguttes.com

Avec la collaboration de

Manon Delaporte

Philippe Le Roux

Daphné de Loiray

Photographe

Rodolphe Alepuz

Photographes pour cette vente

Antoine Pascal, Léonard de Serres

RESPONSABLE COMPTABILITÉ

Isabelle Mateus

FACTURATION ACHETEURS

+33 1 41 92 06 41

buyer@aguttes.com

STOCK

Alain Dranguet

dranguet@aguttes.com

GRANDS VINS & SPIRITUEUX

Vente en préparation
Octobre 2019
Neuilly-sur-Seine



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. À consommer avec modération

Nous recherchons des lots pour cette vente
Expertises gratuites sur photos ou sur rendez-vous

Contact
Pierre-Luc Nourry
+33 1 47 45 91 50
nourry@aguttes.com

12 BOUTEILLES GEVREY-CHAMBERTIN
CLOS SAINT-JACQUES (1^{ER} CRU)
Adjugé 9 920 € TTC

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Vente en préparation
Novembre 2019
Lyon-Brotteaux



Expertises gratuites sur rendez-vous

1952 - Delahaye 235 Cabriolet Antem
Adjugé 220 000 €^{TTC} en novembre 2018

Contact
Gautier Rossignol
33 6 16 91 42 28
voitures@aguttes.com







AGUTTES

aguttes.com - [T](#) [F](#) [I](#)