

AGUTTES



**L'Aventure
Peugeot Citroën DS**

la vente officielle

Dimanche 19 septembre 2021, Conservatoire Citroën





CONTACTS POUR CETTE VENTE



Directeur de département

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)6 16 91 42 28
rossignol@aguttes.com



Spécialiste

Hugo Baldy
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
baldy@aguttes.com



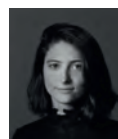
Spécialiste

Paul-Emile Coignet
+33 (0)4 37 24 24 23
+33 (0)6 68 36 26 22
coignet@aguttes.com



Administrateur

Augustin Delalande
+33 (0)1 47 45 93 01
delalande@aguttes.com



Administratrice

Clothilde Duval
+33 (0)1 47 45 91 53
duval@aguttes.com
automobiles@aguttes.com

Directeur du pôle Art de vivre & Collections

Philippine Dupré la Tour



Consultant

Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

Avec la participation de

Baudouin Jager
Stagiaire département Automobiles

AGUTTES

Enchères par téléphone Ordre d'achat

bid@aguttes.com

Relations acheteurs

+33 (0)4 37 24 24 22
buyer@aguttes.com

Relations presse

Sébastien Fernandes
+33 (0)1 47 45 93 05
fernandes@aguttes.com

Président Claude Aguttes

Associés

Directeurs associés

Philippine Dupré la Tour
Charlotte Aguttes-Reynier

Associés

Sophie Perrine, Gautier Rossignol,
Maximilien Aguttes

**SAS Claude Aguttes
(SVV 2002-209)**

Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine

SELARL Aguttes & Perrine

Commissaire-priseur judiciaire

L'Aventure Peugeot Citroën DS

la vente officielle

Vente aux enchères

Dimanche 19 septembre 2021, 15h
Conservatoire Citroën

Exposition publique

Conservatoire Citroën
Vendredi 17 septembre : 10h-18h
Samedi 18 septembre : 10h-18h
Dimanche 19 septembre : 9h30-12h



Cliquez et enchérissez sur [aguttes.com](https://www.aguttes.com)

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

Conservatoire Citroën

Boulevard André Citroën, 93600 Aulnay-sous-Bois

Edito



1990 - Citroën 2 CV Charleston

Vendue 142 000 € le 30 août 2021 (record du monde)

Sold €142.000 on the 30th of August 2021 (world record)



L'histoire de Citroën, l'histoire de Peugeot, c'est l'histoire de l'automobile, mais pas que : c'est aussi l'histoire de la France. L'histoire de l'automobile, d'une part, tant ces deux marques ont signé d'exploits sportifs, d'innovations technologiques et de prouesses commerciales. L'histoire de la France, d'autre part, tant leurs véhicules ont accompagné les Françaises et les Français au fil des années.

Des raids à travers les continents en autochenille Citroën aux descentes sur les Champs-Élysées de Présidents élus, des batailles acharnées gagnées par Peugeot sur le circuit des 24 Heures du Mans aux dizaines de victoires de Sébastien Loeb au volant de ses Citroën en WRC, des coups de publicité sur la Tour Eiffel au porte-avions Clémenceau, tant de Français ont travaillé dans l'ombre pour le rayonnement de notre pays.

Notre jeunesse, celle de nos parents ou de nos grands-parents a été marquée par l'un de ces véhicules, des plus prestigieux aux plus humbles. Maintenant, c'est à vous de goûter à ce formidable patrimoine, pour que cette histoire puisse se prolonger avec vos enfants et petits-enfants, sous le signe du Lion ou des Chevrons.

The history of Citroën, the history of Peugeot, is the history of the automobile, but not only: it is also the history of France. The history of the automobile, on the one hand, thanks to these two brands' many sporting feats, technological innovations and commercial prowess. The history of France, on the other hand, so many of their vehicles having accompanied French men and women over the years.

From legendary cross-continent expeditions to newly-elected Presidents descending the Champs-Élysées, from the fierce battles won by Peugeot at the 24 Hours of Le Mans to Sébastien Loeb's dozens of victories at the wheel of his Citroën in the WRC, from the publicity stunts on the Eiffel Tower to the Clémenceau aircraft carrier, so many Frenchmen have worked in the shadows for our country to shine.

Our youth, that of our parents or grandparents was marked by one of these vehicles, from the most prestigious to the most humble. Now, it is up to you to enjoy this wonderful heritage, so that this history can continue with your children and grandchildren, under the sign of the Lion or Chevrons.

AGUTTES

L'équipe Aguttes on Wheels

L'aventure Peugeot Citroën DS

Peugeot, la grande aventure...

En 1889, Armand Peugeot décide de lancer l'entreprise familiale dans la grande aventure de l'automobile, avec la Type 1, un tricycle entraîné par un moteur à vapeur développé par Léon Serpollet. Il s'oriente très rapidement vers les moteurs à pétrole, grâce à Emile Levassor qui a acheté la licence pour fabriquer à son compte des moteurs Daimler. La marque prend véritablement son envol avec les Type 2 et 3 à partir de 1899. En 1912, l'usine de Sochaux est inaugurée : elle jouera un rôle très important durant la Première Guerre mondiale avec la production en grand nombre de camions (avant de devenir le plus important site industriel de France dans les années 1970/1980). Juste avant la Grande Guerre, Peugeot construit la moitié de la production française (et se fait remarquer par d'incroyables voitures de course à moteurs à double arbres à cames en tête !)... Mais à l'issue du conflit dévastateur, la firme franc-comtoise est supplantée par un nouveau venu, un constructeur automobile du nom de Citroën. Les Peugeot ont toujours rencontré un vif succès, grâce à leur fiabilité et leur robustesse, et la 201, qui inaugure dans les années 1920 la production en grande série ne déroge pas à la règle ; elle permet à Peugeot de se maintenir au coude-à-coude avec le concurrent direct, le constructeur Renault, installé à Billancourt. Quant aux 402, 302 et 202, elles importent en Europe avec succès les lignes « fuseau » du Streamline Modern, et permettent juste avant la Seconde Guerre mondiale de supplanter la marque au Losange, et de reprendre la place de deuxième constructeur français avec 25 % de parts de marché. Pour la reconstruction, la



firme au Lion mise sur la 203 qui, avec sa caisse monocoque, continue à construire la renommée de la marque. En 1955, la moderne 403 inaugurerait même un nouveau carburant, et deviendrait la première voiture française Diesel de série ; dix ans plus tard, la 204 innove encore, en devenant la première Peugeot à traction avant... Elue « Voiture de l'année 1969 », la 504 continue à porter haut les couleurs de la marque à l'international. 1983 voit l'arrivée de l'iconique 205, un « sacré numéro » salvateur pour Peugeot : elle devient rapidement la voiture la plus vendue en France et la plus exportée, avec d'incroyables succès en Championnat du monde des Rallyes

et au Paris-Dakar, en version T16... Si la 405 lui emboîte le pas, c'est bel et bien la 905, championne du monde en endurance et trois fois vainqueur aux 24 Heures du Mans, qui marque le début des années 1990. Les années 2000 sont pour leur part indissociables de la légendaire 206, bien aidée par ses succès en WRC. Plus récemment, ce sont les 2008 et 3008 DKR qui assurent le rugissement du Lion sur la scène sportive internationale...

Pour valoriser ce passé très riche, Pierre Peugeot crée en 1982 L'Aventure Peugeot. Il pose là les bases d'une grande structure patrimoniale au service de l'histoire industrielle du groupe familial, axée autour du musée installé dans le cadre historique des usines de Sochaux. Les actions de L'Aventure Peugeot sont menées vers, et pour, les amateurs et collectionneurs de tous les objets estampillés Peugeot. Automobiles bien sûr, mais aussi motos, vélos, outils, mobilier, arts ménagers, mode... En matière automobile, L'Aventure Peugeot réunit de nombreux clubs, tantôt généralistes, tantôt dédiés à un modèle, en France comme à l'étranger auxquels elle apporte un soutien permanent dans leurs actions de promotion et d'animation.

Citroën : un siècle d'innovation

Dès le début des années 1900, le visionnaire André Citroën, fils d'immigrés néerlandais et polonais, et polytechnicien de formation, se lance dans la fabrication d'engrenages, avec un certain succès, notamment grâce à un système



d'engrenages à chevrons. Lorsque la Première Guerre mondiale éclate, il participe à l'effort de guerre en reconvertissant son outil industriel pour la fabrication d'obus de 75, ce qui lui assure une certaine fortune. Mais lorsque le conflit cesse, il faut penser à une reconversion : André Citroën décide à ce moment-là de se tourner vers l'automobile. Son premier coup de génie consiste à importer les méthodes de production de Ford (elles-mêmes inspirées du taylorisme) : la Citroën Type A de 1919 est ainsi la toute première automobile européenne construite en série et à la chaîne. Au milieu des années 1920, toujours très attentif à ce qui se passe de l'autre côté de l'Atlantique en termes d'industrialisation, André Citroën développe en collaboration avec la société américaine Budd une série de voitures à carrosserie « tout acier ». Sans cesse en recherche de nouvelles solutions techniques, il lance ensuite son bureau d'études à corps perdu dans la conception d'une voiture à carrosserie monocoque et... traction avant. Mais cette fameuse Traction, très coûteuse à développer, plonge l'entreprise dans une situation économique compliquée. En décembre 1934, la société est mise en liquidation judiciaire, et le manufacturier Michelin, principal créancier, reprend la marque. André Citroën meurt le 3 juillet 1935, dépossédé de son empire, mais son chef d'œuvre lui survit, et deviendra le symbole de « la France qui roule » jusqu'à la fin des années 1950. Entre-temps, les bureaux d'études se sont affairés au développement de deux légendes : une populaire, nom de code TPV (pour Toute Petite Voiture), et un utilitaire léger, nom de code TUB (pour Traction Utilitaire de type B). Les quelques exemplaires construits sont cachés ou détruits à l'annonce de la Seconde Guerre mondiale, et ne ressortent qu'à la Libération ; la 2 CV et le Type H, parfaitement adaptés à la reconstruction, permettent à la marque aux Chevrons de conserver une place prépondérante dans le paysage industriel français et sur les routes de l'Hexagone. En 1955, Citroën frappe un grand coup avec la DS, vitrine technologique et concentré du savoir-faire audacieux de la firme. Quinze ans plus tard, la SM, équipée d'un sublime moteur V6 Maserati (une marque rachetée par Citroën en 1968) prend le relais sur le marché très pointu des GT de luxe. Diverses crises pétrolières et le cuisant échec du moteur rotatif Wankel coûtent cher à la marque, qui se retrouve au début des années 1970 en grande difficulté financière. Sous supervision de l'Etat, un accord est trouvé avec Peugeot en 1975, et les deux entités historiques sont désormais regroupées dans le groupe PSA (Peugeot Société Anonyme). Malgré une démarche de standardisation, les deux marques conservent leur identité, Citroën traversant les années 1970 et 1980 avec des autos audacieuses, comme les Ami 6, 8 et Super et les GS et CX. En 1982, la BX fait entrer le groupe de plain-pied dans les



années 1990, épaulée par les incontournables AX et XM. Entre 1990 et 2010, la marque aux Chevrons se fait encore remarquer par des modèles à l'identité visuelle et technologique très forte, comme en témoigne la C6, vaisseau amiral du savoir-faire français.

Citroën est depuis longtemps l'une des marques les plus collectionnées au monde. Cela méritait un acte fort : en 2001, Pierre Peugeot inaugure donc le Conservatoire Citroën sur le site historique d'Aulnay-sous-Bois. Doté d'un atelier de préservation, il rassemble une très importante collection de plus de 400 pièces retraçant l'une des histoires automobiles les plus innovantes au monde. Comme L'Aventure Peugeot, L'Aventure Citroën soutient dans le monde entier les clubs dédiés à la marque, participe à la sauvegarde des automobiles siglées du double Chevron, et rassemble des dizaines de milliers de passionnés autour d'une cause commune lors de nombreux événements, dans l'Hexagone et au-delà.

L'Aventure DS Automobiles

L'Aventure DS Automobiles est née avec L'Aventure Peugeot Citroën DS dont elle est la troisième entité-marque aux côtés de L'Aventure Peugeot et de L'Aventure Citroën. L'Aventure DS Automobiles réunit les collectionneurs, clubs et amicales dédiés aux ID, DS et SM, trois modèles iconiques qui ont marqué l'histoire de l'automobile par la rupture esthétique qu'ils introduisaient dans l'univers automobile ainsi que par leurs singularités techniques. Ce sont les caractères atypiques, exclusifs, novateurs, des ID, DS et SM, qui ont façonné l'ADN de la marque DS

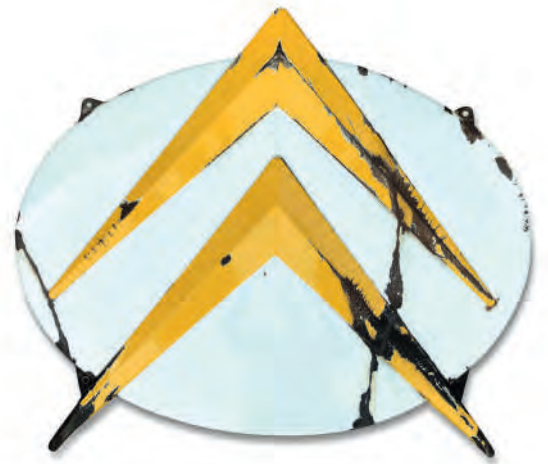
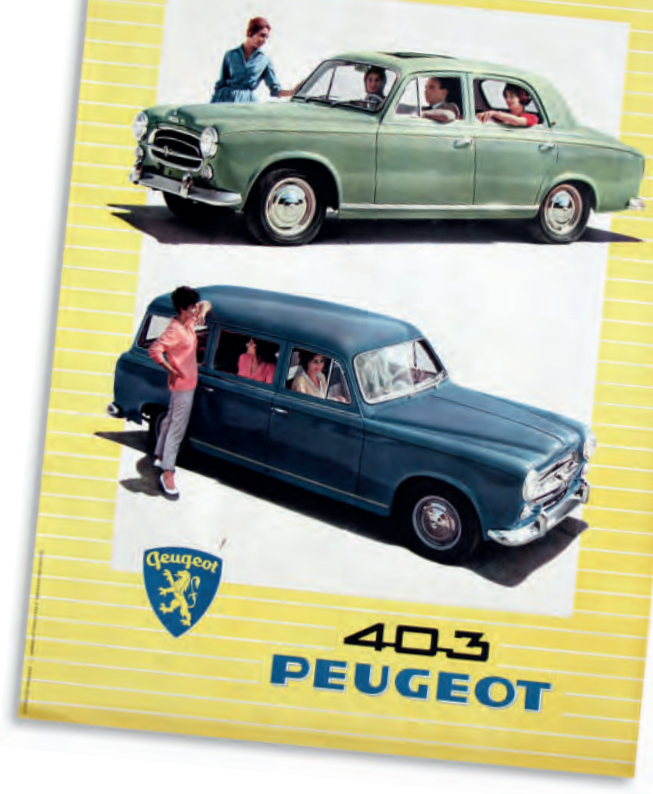
Automobiles. Rencontres, événements, rallyes, conseils et accompagnement pour l'entretien et la restauration, fournitures de pièces et de documentation, L'Aventure DS Automobiles décline dès à présent toute la gamme des services attendus par les passionnés des trois modèles, en France et dans le monde.

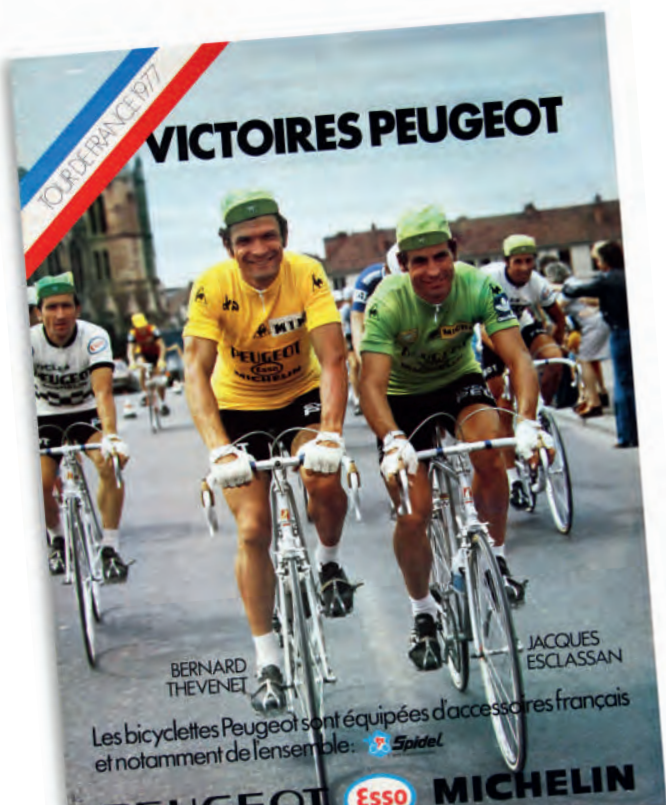
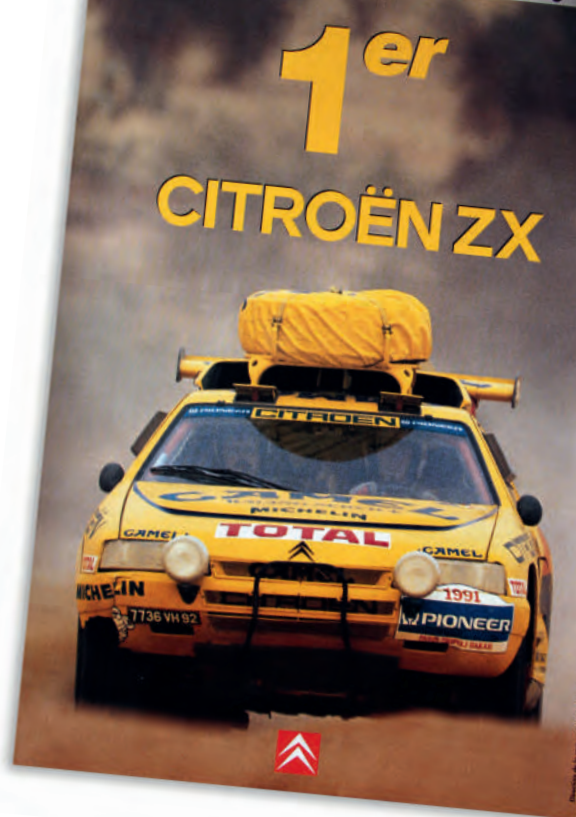
L'Aventure Peugeot Citroën DS

Rassembler, fédérer, valoriser et mettre en perspective toute l'histoire du groupe PSA après plus de 200 ans d'existence. En 2015, les trois entités ont été regroupées pour devenir L'Aventure Peugeot Citroën DS, pour fédérer l'ensemble des marques du groupe PSA mais en veillant à toujours respecter l'identité de chacune et en restant au plus proches des collectionneurs qui font vivre les marques à travers le monde.



Automobilia







1

1

PEUGEOT 101-102

Lot de 2 affiches représentant les cyclomoteurs Peugeot
Bon état général malgré quelques pliures et déchirures en bordure
Dimensions: 156 x 115 cm

200 - 400 €



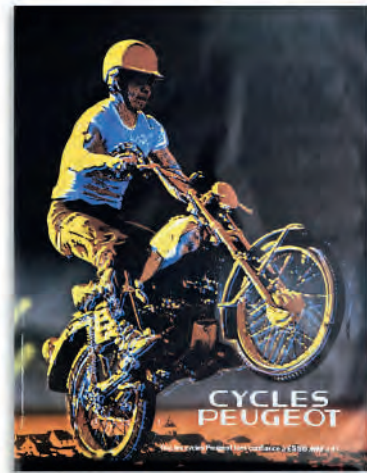
2

2

CYCLOMOTEUR PEUGEOT

Lot de 2 affiches publicitaires présentant les modèles 103 et 104
Bon état général malgré quelques pliures et déchirures sur les bordures
Dimensions: 117 x 156 cm environ

200 - 400 €



3

3

CYCLES PEUGEOT

Lot de 3 affiches publicitaires
Bon état général malgré quelques pliures et déchirures en bordure
Dimensions: 155 x 117 cm

150 - 300 €



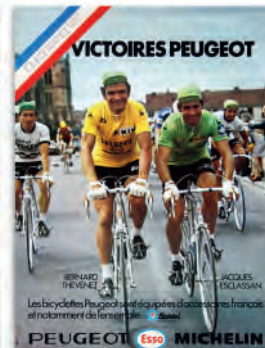
4

4

CYCLES PEUGEOT

Lot de 22 affiches publicitaires
Etat d'usage

100 - 200 €



5

CITROËN

Lot de 13 affiches publicitaires
représentant les modèles DS,
BX, AX, Méhari, CX, GS
Bon état général

Dimensions :

10 en format 75 x 119 cm,

1 en format 51 x 64 cm,

1 en format 92 x 65 cm,

et 1 en format 175 x 120 cm

On y joint 6 photos contre-colées
sur plastique représentant la chaîne
de production des GS

300 - 600 €



6

PEUGEOT 403

Lot de 2 affiches publicitaires
présentant les modèles Berline et Break
Bon état général malgré quelques légères
pliures et déchirures
Dimensions : 80 x 60 cm

100 - 300 €



6

7

PEUGEOT 504 COUPE

Lot de 3 affiches publicitaires
Très bon état
Dimensions : 62 x 88 cm

100 - 300 €



7

8

PEUGEOT 309 GTI

Lot de 12 affiches
Bon état général malgré quelques
pliures et déchirures en bordure
Dimensions : 3 en format 117 x 79 cm,
3 en format 138 x 99 cm, 2 en format
117 x 157 cm, 4 en format 175 x 119 cm

200 - 400 €



8

9

PEUGEOT 106

Lot de 4 affiches représentant
les 106 S16, XSI, et Rallye
Bon état général
3 en format 118 x 78 cm,
et 1 en format 174 x 116 cm

100 - 200 €



9



10

PEUGEOT 406 COUPE

Lot de 4 affiches publicitaires
Bon état général malgré
quelques pliures et déchirures
en bordure
Dimensions : 78 x 118 cm

100 - 300 €



10

PEUGEOT - TALBOT

Lot de 2 affiches
Bon état général malgré
quelques pliures et déchirures en bordures
Dimensions : 177 x 120 cm

200 - 400 €

**PEUGEOT 905**

Lot de 13 affiches
Bon état général
7 en formats 169 x 116 cm,
6 en format 78 x 117 cm

300 - 600 €



12



11

13

FORMULE 1

Lot de 13 affiches représentant
les écuries Ligier, Prost Peugeot,
McLaren, Jordan, en Formule 1
Etat d'usage
Grands et petits formats

200 - 400 €

13



14

SUPERPRODUCTION SUPERTOURISME

Lot de 6 affiches représentant
les Peugeot 505, 405 et 406 en compétition
Bon état général malgré quelques légères
pluies
Dimensions: 120 x 80 cm

100 - 300 €

15

PEUGEOT - TOMMI MÄKINEN

Lot de deux affiches
Cibié, Mäkinen, Peugeot 504, n°1
au Bandama 1976
(Très bon état général)
40 x 59,5 cm
Mäkinen, Peugeot 104 ZS, 1^{er} du Groupe 2
au Rallye du Portugal 1978
41 x 57,5 cm
(Bon état général, salissures à l'arrière)
Nous y joignons une affiche du
Musée Peugeot à Sochaux en très
bon état 80 x 60 cm

80 - 120 €



14



15



16

16

PEUGEOT 205 TURBO 16

Lot de 6 affiches
Bon état général
Dimensions: 4 en format 80 x 60 cm,
et 2 en format 56 x 42 cm

100 - 200 €

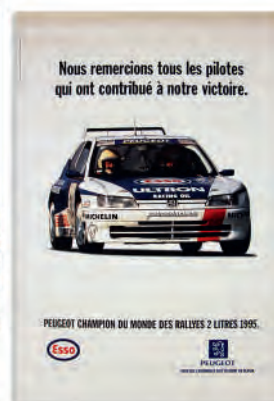


17

PEUGEOT 306 MAXI

Lot de 11 affiches :
6 en formats 116 x 78 cm,
5 en formats 60 x 79 cm
Bon état général

200 - 400 €



17

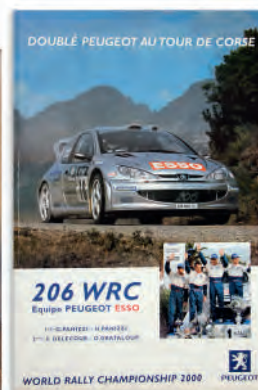
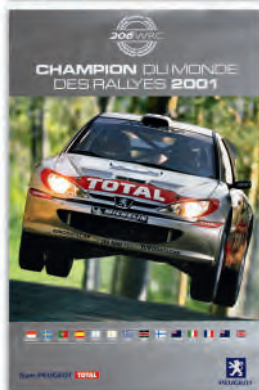


18

PEUGEOT 206 WRC

Lot de 16 affiches
Bon état général
Dimensions : 119 x 80 cm

200 - 400 €



18

19

CITROËN ZX

Lot de 5 affiches représentant
le modèle en compétition
Bon état général
Dimensions : 1 en format 83 x 98 cm,
2 en format 119 x 79 cm,
et 2 en format 118 x 175 cm

100 - 300 €



19



20

20

PEUGEOT 205 TURBO 16

Lot de 2 affiches représentant
le vainqueur du Paris Alger Dakar 1988
Bon état
Dimensions : 175 x 120 cm

200 - 400 €

21

DUNES ET DE DEUX !

Lot de 4 affiches représentant les 205
et 405 Turbo 16 au Paris Alger Dakar 1988
Bon état général
Dimensions : 3 en formats 117 x 78 cm,
et 1 en format 176 x 120 cm

200 - 400 €



21



22

PARIS DAKAR 1990

Lot de 2 affiches représentant
la Peugeot 405 Turbo 16
Bon état général malgré
quelques pliures déchirures
et taches
Dimensions : 173 x 119 cm

150 - 300 €

23

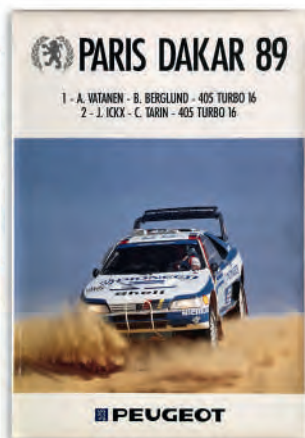
PEUGEOT 405 TURBO 16

Lot de 8 affiches publicitaires
Bon état général
5 affiches grands formats (174 x 119 cm)
3 affiches petits formats (116 x 77 cm)

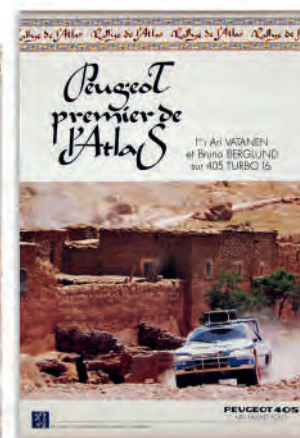
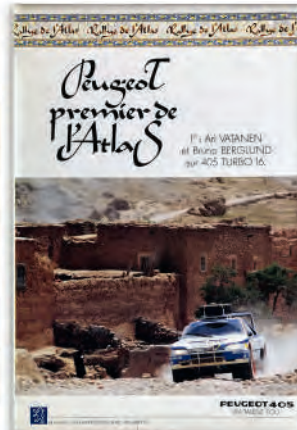
200 - 400 €



22



23



PIKES PEAK

Lot de 5 affiches représentant
la Peugeot 405 Turbo 16
Bon état général
Dimensions: 4 en format 115 x 77 cm,
et 1 en format 175 x 119 cm

200 - 400 €



25



24

25

CITROËN DS

Lot de 7 documents, catalogues
et notices d'utilisation

30 - 60 €

26

CITROËN DS

Lot de 6 documents, catalogues
et notices d'utilisation

30 - 60 €



26



27

28

CITROËN 2 CV

La Liberté en 2 CV
Brochure commerciale
Circa 1961
Bon état général, légères pliures
et déchirure

40 - 60 €

27

CITROËN 2 CV

Lot de 8 documents, catalogues
et revue technique

30 - 60 €



28



29

29

CITROËN

Catalogue Air & Eau
Présentant les avancées techniques
de la marque, 1958
(Petite déchirure à l'angle de coiffe)

40 - 60 €

30

CITROËN SM

Lot de 5 documents, photo
et notices d'utilisation

30 - 60 €



30

31

CITROËN MÉHARI

Lot de 6 documents
et catalogues

30 - 60 €



31

32

CITROËN BX

Lot de 9 documents et catalogues

30 - 60 €



33

33

CITROËN CX

Lot de 8 documents,
catalogues et notices
d'utilisation

30 - 60 €



32

34

CITROËN UTILITAIRES

Lot de 7 documents et catalogues

20 - 40 €



34

35

CITROËN C3 PLURIEL

Lot de 6 documents et catalogues

20 - 40 €

36

36

CITROËN C6

Lot de 5 documents et catalogues

20 - 40 €

35

37

CITROËN CONCEPT CAR

Lot de 12 catalogues

30 - 60 €

38

38

CITROËN DS

Coffret présentant les couleurs et matières disponibles pour la configuration de votre DS 4 et 5

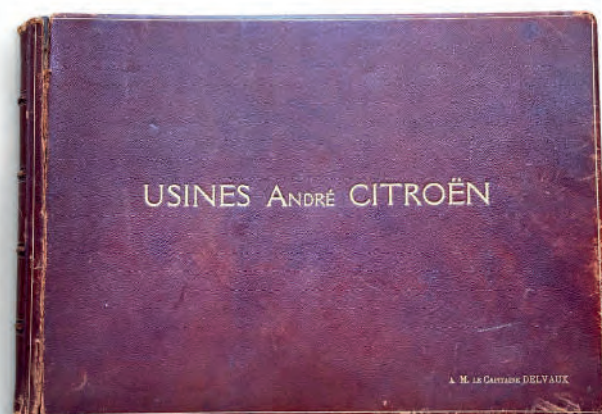
30 - 60 €

37

39

LIVRE « USINES CITROËN »

datant de 1915. 60 pages photographies des usines pendant la Première Guerre mondiale. Livre édité pour le capitaine Delvaux. Couverture en cuir, déchirures et taches. Très rare à la vente.

2 500 - 3 500 €

39

AGUTTES



40



41

40

PEUGEOT

Lot de catalogues des modèles suivants :
205 GTI / 309 GTI / 305 / 405 / 505 / 605
806 / Tarifs 1988 / 407 / 607 / 4007

30 - 60 €



42

41

JOUET CITROËN

Citroën C6 en tôle
Bel état d'origine
40 X 14 X 17 cm

1 000 - 2 000 €

42

JRD

Citroën HY camion de pompier en tôle
Bel état d'origine
47 X 16 X 22 cm

300 - 500 €



43

43

GÉGÉ

Citroën DS 19 filoguidée
Plastique
Etat d'usage, le système électrique
fonctionne
1/18°

100 - 200 €

44

USINE D'AULNAY

Banc en chêne provenant de l'infirmerie
de l'usine Citroën, utilisé par les ouvriers
depuis les années 70

300 - 600 €

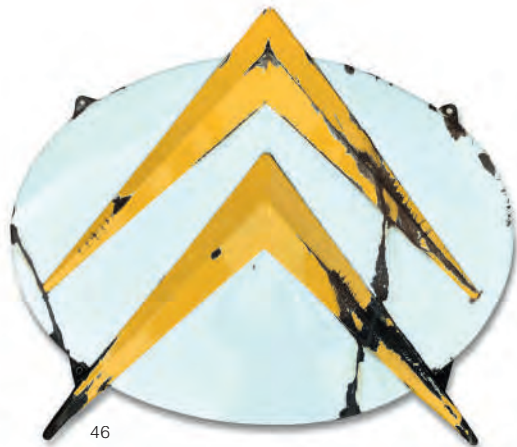


44

45

USINE DE JAVEL

Plaque émaillée provenant de l'entrée
de l'usine Citroën. Email Laborde
Etat d'usage
75 X 59 cm

300 - 500 €

46

46

CITROËN

Plaque en tôle émaillée en relief
Vitracier Neuhaus
Etat d'usage
100 X 90 cm

100 - 300 €

45

47

« MESSAGERIE TRANSPORTS CITROËN »

Circa 1950 plaque émaillée
Très bon état.
Dimensions : 40 X 20 cm

250 - 350 €

47

48

PEUGEOT

Lot de 3 présentoirs en plexiglass
présentant l'évolution des logos Peugeot
Très bon état
Dimensions : 42 X 20 X 3cm

80 - 120 €

48



49

PEUGEOT

Enseigne de garage
en plastique
Rétroéclairée
Etat d'usage
500 X 60 cm

100 - 300 €

49



50



51

50

PEUGEOT

Enseigne de garage en plastique
Très bon état
130 X 100 cm

200 - 400 €

51

PEUGEOT

Enseigne de garage en plastique
Bon état
65 X 56 X 8cm

50 - 100 €



52

52

CITROËN

Enseigne double face
de garage rétroéclairée
Etat d'usage
150 X 150 cm

200 - 400 €

53

CITROËN

Logo et lettrage d'enseigne
rétroéclairée
Très bon état

100 - 200 €



53

54

PEUGEOT 205 T16

Paire de sièges prototypes
Issue de la maquette de pré-production
Etat d'usage

1 000 - 4 000 €



54

55

DANI SORDO

Siège baquet en carbone
provenant de la C4 WRC du pilote
Etat d'usage

400 - 800 €



55

56

MICHEL PERIN

Combinaison portée lors de la saison
1992 de rallye-raid

200 - 400 €

57

PHILIPPE MONET

Combinaison portée lors du rallye Paris
Moscou Pékin 1992

200 - 400 €



56



57

Automobiles



1919 CITROËN TRACTEUR VITICOLE	102	1979 CITROËN MÉHARI	126
C.1922 CITROËN B2 TORPÉDO	120	1979 PEUGEOT 604 TI	135
1923 CITROËN 5 HP CABRIOLET ARTISANAL	109	1983 CITROËN A 4X4 FAF «CROISIÈRE JEUNE»	127
1923 CITROËN 5 HP TORPÉDO 2-PLACES	104	1985 PEUGEOT 104 GLS	144
C.1925 CITROËN C3 TORPÉDO	119	1985 PEUGEOT 505 PICK-UP GRUAU	128
1927 CITROËN B14 TORPÉDO	105	1985 PEUGEOT 205 GTI 1.6 KIT PTS	146
1930 PEUGEOT 201 COUPÉ	118	1986 CITROËN BX 16 RS BREAK	138
1932 PEUGEOT 201 LIMOUSINE COMMERCIALE	107	1986 CITROËN CX 25 GTI TURBO 2	140
1933 PEUGEOT 201 BL BERLINE	106	1988 PEUGEOT 205 RALLYE 1.3	145
1933 PEUGEOT 301 C ROADSTER	108	1988 PEUGEOT 205 GTI 1.9 «42 000 KM»	148
1934 PEUGEOT 301 BERLINE PROFILÉE	111	1988 PEUGEOT 205 MI 16 GUTMANN	147
1937 PEUGEOT 402 LIMOUSINE	110	1988 CITROËN CX PRESTIGE EX-MAIRIE DE PARIS	141
1937 CITROËN TRACTION 7 C CABRIOLET	121	1990 CITROËN 2 CV CHARLESTON GRISE «9 KM»	142
1950 CITROËN TRACTION 11 BL	112	1990 CITROËN 2 CV CHARLESTON BORDEAUX «18 KM»	143
1952 CITROËN U23 BÂCHÉ	103	1992 PEUGEOT 505 SXD BREAK	161
1952 PEUGEOT 203 CABRIOLET (R)	114	1993 CITROËN AX 11 TZX	166
1952 PEUGEOT 203 CABRIOLET	122	1993 CITROËN BX OURANE TD	139
1953 CITROËN TYPE H CAMPING CAR BAROU	129	1993 PEUGEOT 306 CABRIOLET LIPSTICK	157
C. 1954 BABIOLE TRACTEUR MULTI BABY	101	1993 CITROËN AX 4X4 TROPHÉE ANDROS	149
1954 CITROËN TRACTION 15-SIX	113	1995 PEUGEOT 405 GTX BREAK	162
1959 PEUGEOT 403 CABRIOLET	115	1996 PEUGEOT 306 S16	158
1960 PEUGEOT 403 CABRIOLET	116	1998 PEUGEOT 106 MISTRAL «20 000 KM»	165
C.1960 TRACTEUR MOTEUR B2	100	1998 PEUGEOT 406 SUPERTOURISME	150
1961 CITROËN DS 19	130	2000 CITROËN BERLINGO SBARRO 6-ROUES	156
1962 CITROËN DS CABRIOLET LE CADDY (R)	131	2000 PEUGEOT 406 COUPÉ SILHOUETTE	151
1963 CITROËN 2 CV AZ PO	125	2001 PEUGEOT 406 COUPÉ V6	159
1967 PEUGEOT 404 BERLINE	134	2001 PEUGEOT 206 WRC IRSI «MICHEL VAILLANT»	152
1967 PEUGEOT 404 CABRIOLET INJECTION	117	2002 PEUGEOT 406 COUPÉ V6	160
1968 CITROËN DS 21 CABRIOLET CHAPRON	123	2003 PEUGEOT 206 WRC SHOW CAR	153
1971 CITROËN SM	132	2003 PEUGEOT 807 «MICHEL VAILLANT»	164
1973 CITROËN AMI 8 BREAK	136	2004 PEUGEOT 206 WRC SHOW CAR «MICHEL VAILLANT»	154
1975 CITROËN DS 23 IE PALLAS	133	2012 PEUGEOT 306 «ECUME DES JOURS»	166
1975 PEUGEOT 504 V6 CABRIOLET	124	2017 PEUGEOT 3008 DKR MAXI EX-SEBASTIEN LOEB	155
1978 CITROËN GS	137		

Fabrication artisanale
Mécanique Citroën
A redémarrer

Handbuilt
Citroën technology
To be restarted

300 - 600 €

Sans carte grise

No title



Circa 1960

Tracteur à moteur Citroën B2



A la sortie de la guerre, un tracteur coûtait cher. Bon nombre de mécanos se sont alors lancés dans la fabrication de leur propre engin. Certaines populaires d'avant guerre, comme les B2 ou les B14, étaient alors choisies comme base de transformation. Le tracteur que nous présentons est une fabrication artisanale réalisée autour d'un moteur de Citroën B2. Il se trouve aujourd'hui dans son jus et une remise en route de la mécanique sera nécessaire. On notera qu'il est équipé à l'arrière d'un système de relevage et d'une prise de force.

At the end of the war, a tractor was expensive. Many mechanics then started to build their own machines. Some popular pre-war models, such as the B2 or the B14, were chosen as a basis for transformation. The tractor that we present is a home-made production based on a Citroën B2 engine. It is today in its original state and a restart of the mechanics will be necessary. We note that it is equipped at the rear with a lifting system and a power take-off.

Super look
Moteur Peugeot
Dans son jus

Sans carte grise

Great looks
Peugeot engine
In its original state

No title

1 000 - 3 000 €



Circa 1954

Tracteur Babiolo Multi Baby

AGUTTES

Fondée en 1948 par Lucien Babiolo, la marque éponyme se spécialise dans la fabrication de tracteur à chenilles. Ces véhicules seront animés par des moteurs Peugeot dès 1950, d'abord des blocs de 203 puis de 403. Ces tracteurs se veulent avant-gardistes avec leur boîte de vitesses à rapports lents et rapides ou encore avec le système de relevage hydraulique. Le constructeur met à l'époque en avant la robustesse et la stabilité de ses engins et ira même jusqu'à proposer la garantie à vie ! La société connaît un début prometteur, puis l'activité ralentit avant de cesser totalement en 1959. Babiolo sera alors racheté par la marque Tracfor. L'exemplaire que nous présentons se trouve aujourd'hui dans son jus, on notera que le bloc moteur est à remplacer.

Founded in 1948 by Lucien Babiolo, the eponymous brand specializes in the manufacture of tracked tractors. These vehicles will be powered by Peugeot engines from 1950, first with engines from the 203 then 403. These tractors were modern with their slow and fast gearboxes and the hydraulic lifting system. At the time, the manufacturer emphasized on the robustness and stability of its machines and even offered a lifetime warranty! The company had a promising start, then the activity slowed down before stopping completely in 1959. Babiolo was then bought by the Tracfor brand. The example we present is today in its original state, we will note that the engine block is to be replaced.



Rarissime à la vente
Seulement 5 ou 6 exemplaires recensés
Bon état d'origine

*Extremely rare for sale
Only 5 or 6 copies identified
Good original condition*

25 000 - 35 000 €

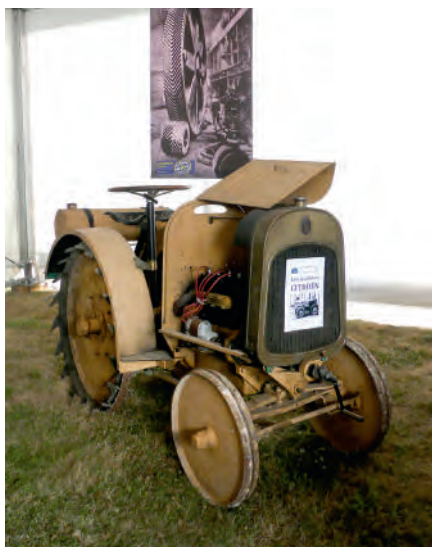
Sans carte grise

No title



1919

Tracteur André Citroën



André Citroën s'intéresse à la mécanisation du monde agricole au lendemain de la Première Guerre mondiale. Un projet de petit tracteur viticole fût ainsi présenté à la Grande semaine de motoculture à Chartres, en 1919. L'engin, baptisé B 2 ou 12 HP pesait 800 kg et était équipé du moteur 4-cylindres de la voiture Type A. Il aurait été construit à une centaine d'exemplaires entre 1919 et 1920. Trop occupé par la mise en place de son réseau automobile, André Citroën se désintéressa rapidement de ce tracteur, confiant à la Sté Agricultural le soin d'écouler la petite production. L'exemplaire que nous présentons est dans son jus et tournant, encore équipé de son moteur d'origine. Le gabarit très étroit de celui-ci permettait au conducteur de travailler dans les vignes. Toutes les pièces spécifiques sont présentes et la patine de l'ensemble est sans équivoque quant à l'authenticité de ce tracteur.

André Citroën interested himself in the mechanization of the agricultural world after the First World War. A project for a small wine tractor was presented at the «Grande semaine de motoculture» in Chartres in 1919. The machine, named B 2 or 12 HP weighed 800 kg and was equipped with the 4-cylinder engine of the Type A car. It would be built in a hundred copies between 1919 and 1920. André Citroën was too busy setting up his automobile network and quickly lost interest in this tractor, entrusting the Agricultural Company with the task of selling the small production. The example we present is in its original state and still running, still equipped with its original engine. The very narrow width of this tractor allowed the driver to work in the vineyards. All the specific parts are present and the patina of the whole is unequivocal as for the authenticity of this tractor.

Véhicule à restaurer
Utilitaire emblématique
Longévité incroyable

Vehicle to be restored
Emblematic utility vehicle
Amazing reliability

Carte grise française
Vendu sans contrôle technique
Châssis n° 340631

French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 340631

4 000 - 8 000 €



1952

Citroën U23 Bâché

Dernier véhicule conçu du vivant d'André Citroën, le Citroën Type 23 est surtout le véhicule détenant le record de longévité au catalogue de la marque aux Chevrons, restant en production de 1935 à 1969, en deux versions de carrosserie. Dessiné par Flaminio Bertoni, comme la Traction, il reprend ses codes stylistiques mais aussi son moteur, monté en propulsion. Restylé après la guerre, il s'appelle désormais U23.

Mis en circulation en 1952, le U23 que nous vous proposons est racheté par Citroën pour ses 50 ans, en 2002. Son tableau de bord n'est plus d'origine et il lui manque son faisceau d'allumage ainsi que l'allumeur. Une restauration complète sera nécessaire pour rendre vie à ce monument de l'histoire automobile française.

The last vehicle designed during André Citroën's lifetime, the Citroën Type 23 is above all the vehicle with the longest life in the catalog of the brand, remaining in production from 1935 to 1969, in two versions of bodywork. Designed by Flaminio Bertoni like the Traction, it uses its stylistic codes but also its engine, albeit mounted in rear-wheel drive. Restyled after the war, it was then called U23. Put into circulation in 1952, the U23 that we propose to you was purchased by Citroën for its 50 years, in 2002. Its dashboard is no longer original and it is missing its ignition wire set and the igniter. A complete restoration will be necessary to bring back to life this monument of French automotive history.



Modèle emblématique de la marque
Projet de restauration
Estimation attractive

*Emblematic model of the brand
Restoration project
Attractive estimate*

3 000 - 6 000 €

Sans carte grise
Châssis n° 17676

*Without title
Chassis n° 17676*



1923

Citroën Type C 5HP Torpédo 2-places



Deuxième voiture produite par le pionnier de l'automobile André Citroën, la Type C 5 HP est l'une des premières voitures européennes produites en grande série, à presque 90 000 exemplaires. Si la 5 HP s'est si bien vendue, c'est en partie grâce au génie commercial d'André Citroën. Une des premières voitures que l'on pouvait acheter à crédit, elle fut surtout marketée vers un public féminin, chose inhabituelle à l'époque. Le modèle que nous proposons est un Torpédo 2-places de couleur jaune, une teinte emblématique du modèle, puisque c'est ce jaune qui fit que l'on surnomma la petite et populaire Citroën « citron ». Ce torpédo se révèle être un intéressant projet de restauration. La plupart des grands collectionneurs possèdent ou ont possédé une 5 HP, et il existe même un rallye exclusivement réservé au modèle... C'est assurément là une chance d'acquérir une Type C pour occuper les longues soirées de l'hiver à venir !

The second car produced by automotive pioneer André Citroën, the Type C 5HP was one of the first European cars to be mass-produced, with almost 90,000 units assembled. If the 5HP sold so well, it was partly due to the commercial genius of André Citroën. One of the first cars that could be bought on credit, it was marketed mainly to a female public, which was unusual at the time. The model we propose is a 2-seater Torpédo in yellow, an emblematic color of the model, which is the reason the car was nicknamed "lemon". This torpédo is proving to be an interesting restoration project. Most of the great collectors own or have owned a 5 HP, and there is even a rally exclusively reserved for the model... This is a fabulous chance to acquire a Type C and to occupy your long evenings of the coming winter!

Version torpédo ludique
Restauration ancienne à reprendre
Modèle emblématique de la marque

Sans carte grise
Châssis n° 3242

*Amusing torpedo version
Old restoration to be improved
Emblematic model of the brand*

*Without title
Chassis n° 3242*

3 000 - 6 000 €



1927

Citroën B14 Torpédo

Bien qu'elles se ressemblent, la B14 s'éloigne radicalement sur le plan technique de la famille des 10 HP. Présentée en 1926, le châssis et le moteur gagnent en souplesse, la boîte est renforcée et la suspension est revue 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 seulement 10 ans, Citroën parvient enfin à dépasser ses concurrents Peugeot et Renault. Le Torpédo que nous vous présentons aujourd'hui fut vendu neuf à Séville en 1927. Restauré il y a de nombreuses années dans une élégante livrée jaune avec garde-boues noirs et jantes rouges, portant des plaques Madrilènes, il nécessitera quelques soins avant de retrouver la route.

Although they look alike, the B14 is radically different from the 10 HP family on the technical level. Presented in 1926, the chassis and the engine gain in flexibility, the gearbox is reinforced and the suspension is revised to improve holding. Four drum brakes, smoother steering and a larger tank complete the picture. Unassumingly, with the B14 F André Citroën stroke a severe blow against its competition with a very capable car on the market... In only 10 years, Citroën finally managed to surpass its rivals Peugeot and Renault. The Torpedo we present today was sold new in Seville in 1927. Restored many years ago in an elegant yellow livery with black mudguards and red rims, bearing Madrid plates, it will need some care before being driven again.



Très bon état cosmétique
A remettre en route
Modèle phare de chez Peugeot

*Very good cosmetic condition
To be restarted
Iconic model from the brand*

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n°665600

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n°665600*

10 000 - 15 000 €



1933

Peugeot 201 BL Berline



Cette Peugeot 201 BL Berline est la propriété de la firme sochaliennne depuis 1968 ! Grâce à une restauration intensive, elle se présente encore aujourd'hui dans un très bon état cosmétique. Sa couleur bleu marine à liseré blanc crème est du plus bel effet, et son intérieur blanc cassé est légèrement patiné. Du point de vue mécanique, une remise en route avec révision intégrale est à prévoir, la voiture n'ayant que très peu roulée depuis. Cette berline 201 saura séduire un amateur passionné à la recherche d'un projet de restauration facile d'une incontournable populaire française.

It is in response to the demand for inexpensive vehicles that the brand from Sochaux designed its first mass-produced vehicle: the Peugeot 201. Several versions were produced in order to meet the demands and the one we present here is a sedan, owned by the firm since 1968! Thanks to an intensive restoration, it is still in a very good cosmetic condition, inside and out. From a mechanical point of view, a complete overhaul of the car is to be expected, as the car has been driven very little since. This 201 sedan will seduce an enthusiast looking for an easy restoration project of a popular French car.

Rare version limousine commerciale
Etat cosmétique très bon
Très bonne base de remise en route mécanique

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n°458425

*Rare limousine commerciale version
Nice cosmetic condition
Very good base for a mechanical overhaul*

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n°458425*

5 000 - 10 000 €



1932

Peugeot 201 T Limousine Commerciale

C'est en réponse à la demande de véhicules peu cher et grand marché que la marque sochaliennne produit son premier véhicule de grande série: la Peugeot 201. Plusieurs versions sont produites dans le but de répondre au maximum de demandes et l'exemplaire que nous présentons ici est une version Limousine Commerciale. Cette voiture a reçu une belle restauration, grâce à laquelle elle présente aujourd'hui un état cosmétique satisfaisant. Esthétiquement, seul le toit souple sera à retoucher. Du point de vue mécanique, le moteur tourne, mais quelques signes de fatigue sont à déplorer. Une révision générale sera certainement à prévoir pour pouvoir arpenter de nouveau les routes françaises. Avis aux amateurs de belles françaises: cette rare version limousine commerciale ne demande qu'à rouler, être montrée, et transmise !

It is in response to the demand for inexpensive vehicles that the brand from Sochaux conceived its first mass-produced vehicle: the Peugeot 201. Several versions are assembled in order to answer to the variety of needs; the one we present here is a Limousine Commerciale version. This car received a nice restoration, thanks to which it is present today in a satisfactory cosmetic state. Aesthetically, only the soft top needs to be touched up. Mechanically, the engine is running, but some signs of fatigue are to be regretted. A general overhaul will certainly be necessary to be able to drive on French roads again. Notice to the lovers of beautiful French cars: this rare commercial limousine version is just waiting to be driven, shown and passed on to the next generation!



Très rare version Roadster
Historique intéressant
Ligne élégante

*Very rare Roadster version
Interesting history
Elegant design*

30 000 - 40 000 €

Titre de circulation anglais
Véhicule dédouané
Châssis n° 562089

*English title
Customs cleared
Chassis n° 562089*



1933

Peugeot 301 C Roadster

Après la crise économique de la fin des années 1920, de nombreux constructeurs tentent de se renouveler pour mieux survivre. La firme sochaliennaise produit son premier modèle de grande série, la 201, représentant l'entrée de gamme de la firme. C'est un véritable succès commercial, qui sera peu après épaulé d'une sœur en milieu de gamme : la 301. Dès le début, ce modèle est décliné en quatre versions distinctes, dont la plus rare et plus prestigieuse est le Roadster. Notre exemplaire est une de ces rares versions, et possède un historique intéressant. Son propriétaire actuel dénicha l'auto en Afrique du Sud, pays dans lequel elle avait été importée apparemment au début des années 1970 par « Peugeot South Africa » pour être exposée.

Après un changement de direction au milieu des années 1980, un amateur sud-africain rachète la voiture dans un état de conservation assez mauvais, et entreprend une restauration complète qui se déroulera jusqu'en 2000. C'est à cet amateur sud-africain que le propriétaire actuel achète l'auto, en 2000, avant de la faire importer en Angleterre. Le dossier actuel de cette 301 témoigne des nombreuses correspondances entre ces deux propriétaires, absolument passionnantes, et retrace une grande partie de l'histoire de cette voiture et des travaux dont elle a bénéficié. Après son arrivée en Angleterre, son propriétaire l'utilise au cours de nombreux événements, jusqu'à la Traversée de Paris 2020 ! L'entretien de cette auto continue d'être suivi, comme en témoigne les factures

du dossier. Nous noterons ainsi qu'entre 2006 et 2007, la voiture est envoyée chez le spécialiste français Culasse 77 pour une remise en état du moteur, et c'est à cette même occasion que les jantes seront repeintes. Au total, près de 18 000 € seront déboursés pour ce travail ! Encore aujourd'hui, la peinture faite au temps de sa vie d'Afrique du Sud présente très bien, tout comme l'intérieur. La voiture est dans un très bon état de marche, qui témoigne de l'entretien suivi de cette belle française. La dernière facture est un changement des pneumatiques en 2019. Nous vous offrons ici l'opportunité pour d'acquérir une auto rare, à l'historique amusant et suivi. Cette voiture comblera un amateur de belles et rares carrosseries.



After the economic crisis of the late 1920's, many manufacturers tried to renew their offering to survive. The Sochaux firm produced its first mass-produced model, the 201, representing the entry-level model of the firm. It was a real commercial success, and was soon followed by a mid-range counterpart: the 301. From the beginning, this model was declined in four distinct versions, of which the rarest and most prestigious is the Roadster. Our example is one of these rare versions, and has an interesting history. Its current owner found the car in South Africa, where it had been imported apparently in the early 1970s by «Peugeot South Africa» to be displayed. After a change of management in the mid-1980s, a South African enthusiast bought the car in a

rather poor state of preservation, and undertook a complete restoration that lasted until 2000. The current owner bought the car from this South African enthusiast in 2000, before having it imported to England. The current file of this 301 testifies to the numerous letters sent between these two enthusiasts, absolutely fascinating, and retraces a great part of the history of this car and the works from which it benefited. After its arrival in England, its owner used it during many events, until the Traversée de Paris 2020! The maintenance of this car continues to be followed, as shown by the invoices in the file. Between 2006 and 2007, the car was sent to the French specialist Culasse 77 for an engine overhaul, and the rims were repainted on the same occasion. In total, nearly 18 000 € will

be spent for this work! Still today, the paint done at the time of its life in South Africa looks very good, just like the interior. The car is in a very good condition, which shows the regular maintenance of this beautiful French car. The last invoice is a change of tires in 2019. We offer you here the opportunity to acquire a rare car, with a unique and known history. This car will satisfy a lover of beautiful and rare vehicles.

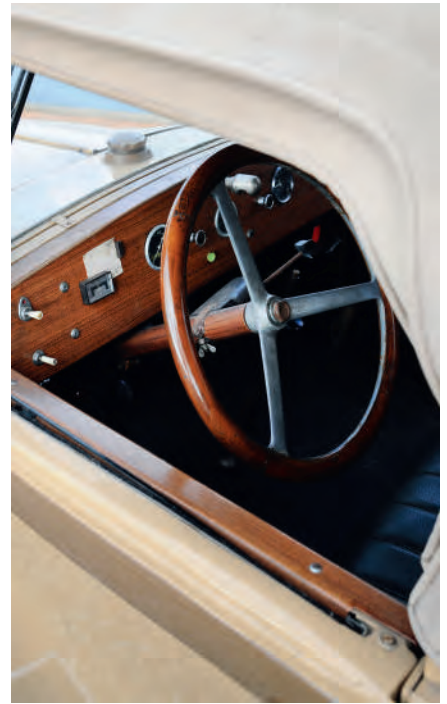
Réalisation unique en cabriolet
Bon état général
Modèle iconique

*Unique conversion into a convertible
Good overall condition
Iconic model*

12 000 - 15 000 €

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : 45353

*French title
No technical inspection
Chassis n° 45353*



1923

Citroën 5 HP cabriolet



La 5 HP présentée est une intéressante voiture à la carrosserie unique. D'après le propriétaire ce coach a été transformé en cabriolet dans les années 1950. La réalisation est bien faite et de belle facture et nous devons cette œuvre à un carrossier fort bien inspiré mais anonyme. La couleur bi-ton beige et marron est élégante et l'intérieur est en cuir vert, la toile de la capote crème s'accordant à merveille avec le reste. Le moteur est le petit 4-cylindres de série accouplé à une boîte 3-rapports. La mécanique est tournante mais la voiture nécessitera une petite révision d'usage avant de prendre le chemin de la balade.

The 5 HP presented here is an interesting car with a unique body. According to the owner this coach was transformed into a convertible in the 1950s. The realization is well done and of beautiful workmanship; we owe this work to a very well inspired but anonymous coachbuilder. The two-tone beige and brown color is elegant and the interior is in green leather, the canvas of the cream hood going well with the rest. The engine is the standard small 4-cylinder coupled to a 3-speed gearbox. The mechanics are running, but the car will need a small service before going for a drive.

Le luxe français d'avant guerre
Très bel état
Configuration attrayante

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : 686311

*Pre-war French luxury
Very nice condition
Attractive configuration*

*French title
No technical inspection
Chassis n° 686311*

10 000 - 15 000 €



1937

Peugeot 402 Limousine

AGUTTES

L'aérodynamisme dans l'automobile se démocratise dans les années 1930, et les constructeurs font ainsi évoluer leurs gammes. En remplacement des modèles 401 et 601 et en réponse à la Traction de Citroën, la firme sochalienne présente une auto au design américanisant, la 402. Cette auto existe dans différentes versions, de la berline au coupé-cabriolet «Eclipse», en passant par la Limousine. C'est cette dernière version qui nous intéresse ici. Son état de conservation actuel témoigne d'une restauration de grande qualité : sa peinture et son intérieur sont en bel état. Malgré le fait qu'elle n'ait que très peu roulé, cette auto est dans un état de fonctionnement satisfaisant. Voici l'opportunité d'acquérir une luxueuse française des années 1930 au style très attrayant !

Aerodynamics in the car industry started becoming the norm in the 1930s, and carmakers improved their ranges. As a replacement for the 401 and 601 models and in response to Citroën's Traction, the firm from Sochaux presents a car with an American-inspired design, the 402. This car exists in different versions, from the sedan to the coupé-cabriolet «Eclipse», including the Limousine. It is this last version that interests us here. Its current state of preservation shows a high quality restoration: its paint and interior are in good condition. Despite the fact that it has only been driven a few times, this car is in a satisfactory working condition. Here is an opportunity to acquire a luxurious French car of the 1930's with very attractive styling!



Très rare version profilée
Bonne base de restauration
Equippée du toit ouvrant d'origine

*Very rare streamlined version
Good restoration basis
Equipped with its original sunroof*

5 000 - 10 000 €

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° : 578002

*French title
No technical inspection
Chassis n° 578002*



1934

Peugeot 301 Profilée



Le début des années 1930 marque la démocratisation de l'aérodynamisme dans les lignes automobiles. Chaque constructeur tente d'harmoniser sa gamme avec des modèles au style plus contemporain, dont Peugeot avec sa 301 en version Profilée. L'exemplaire que nous présentons est dans un état de de conservation avancé, mais est très sain. Sa peinture n'est pas celle d'origine, et témoigne d'une restauration ancienne de qualité. L'intérieur est quant à lui complet, mais la sellerie est dans un état d'usage assez marqué. Du point de vue mécanique, une restauration sera nécessaire, mais l'ensemble ne semble pas présenter de manques. Voici l'opportunité d'acquérir l'une des rares survivantes des 301 version profilée !

The beginning of the 1930's marks the democratization of aerodynamics in the car lines. Each manufacturer tries to harmonize its range with more contemporary offerings, including Peugeot with its 301 Profilée version. The model we present is in an advanced state of preservation, but is very healthy. Its paint is not the original one, and shows an old quality restoration. The interior is complete, but the upholstery is in a rather used state. From a mechanical point of view, a restoration will be necessary, but the package seems to be in good condition. Here is the opportunity to acquire one of the rare survivors of the 301 Profilée versions!

Légende automobile
Estimation attractive
Beau projet de restauration

Vendue sans carte grise
Châssis n° : 2481747

Legendary car
Attractive estimate
Nice restoration project

Without title
Chassis n° 2481747

4 000 - 8 000 €



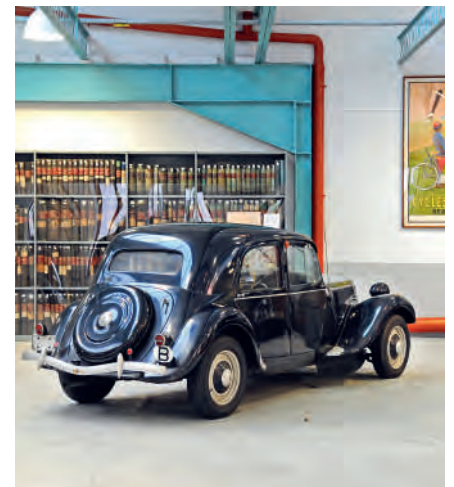
1950

Citroën Traction 11 BL

AGUTTES

La Traction Avant, l'une des icônes de l'automobile française, apparaît en 1934 pour sauver la marque aux Chevrons de la faillite économique. La voiture en question porte, comme son nom l'indique, une innovation qui révolutionnera l'industrie future : un mode de transmission aux roues avant. Sa production s'arrête en 1957, laissant place à des modèles plus contemporains mais tout aussi mythiques. L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui possède une jolie patine. La peinture a été reprise il y a de nombreuses années, tout comme l'intérieur en skaï qui n'est plus dans sa couleur d'origine. Des traces de corrosion sont à noter au niveau de la carrosserie et du châssis. Du point de vue mécanique, une remise en route sera nécessaire.

The Traction Avant, one of the icons of the French car industry, appeared in 1934 to save the poarisian brand from economic bankruptcy. The car in question carries, as its name indicates, an innovation that will revolutionize the future industry: a mode of transmission to the front wheels. Its production stopped in 1957, giving way to more contemporary but equally mythical models. The model we present is today in a nice patina. The paint was redone many years ago, as well as the skai interior which is not in its original color anymore. Traces of corrosion are to be noted on the bodywork and the chassis. From a mechanical point of view, this car will need a major overhaul in order to be ready for the road again.



Modèle iconique
Bon état général
Matching numbers

*Iconic model
Good condition
Matching numbers*

15 000 - 20 000 €

Sans carte grise
Châssis n° : 725127

*No title
Chassis n° 725127*



1954

Citroën Traction Avant 15-Six

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 Pierre-Jules Boulanger, le Patron de Citroën qui voulait la voir ressembler à la 11. Le moteur est un magnifique 6-cylindres en fonte, de 2,8 l

de cylindrée, développant 78 ch. Le succès de cette « super Traction » sera légendaire et sa carrière durera jusqu'en 1955.

La 15 CV présentée est un modèle mis en circulation pour la première fois en octobre 1954. De couleur noire avec un intérieur velours, elle se présente dans sa configuration originelle. En bon état général et saine elle est complète

et d'origine. Vendue neuve en Espagne, ce qui en fait une vraie rareté, tous ses numéros sont concordants d'après nos recherches avec le conservatoire Citroën. Le moteur n° 597 nécessite une remise en route pour reprendre le chemin de la promenade, mais la sellerie en velours de mohair est pour sa part en excellent état et sans déchirure.



Reputed to be the 'Queen of the Road', the 15-Six will first have to prove itself. In the Citroën production of the moment it must represent the top of the range of the Traction Avant. Its birth in June 1938 is discreet, as well as its very sober look according to the wish of Pierre-Jules Boulanger, the Citroën boss who wanted it to look like the 11. The engine is a magnificent 6-cylinder cast iron engine, with

a capacity of 2.8 litres, developing 78 bhp. The success of this «super Traction» will be legendary and its career will last until 1955. The 15 CV presented here is a model that was first put into circulation in October 1954. Black in color with a velvet interior, it is presented in its original configuration. In good general condition and sound, it is complete and original. Sold new in Spain, which makes it a real rarity, all

its numbers match according to our research with the Conservatoire Citroën. The engine n° 597 needs to be restarted to be able to drive it again, but the mohair velvet upholstery is in excellent condition and without tears.

Collection d'un amateur de cabriolets

Lots 114 à 121



Même propriétaire depuis 1985
Reconstruction en cours sur base de berline
Estimation attractive

Carte grise française
Vendu sans contrôle technique
Châssis n° : 1270175

*Same owner since 1985
Reconstruction in progress from a sedan chassis
Attractive estimate*

*French car registration
Sold without technical inspection
Chassis n° 1270175*

10 000 - 15 000 €



1952

Peugeot 203 Cabriolet (R)

AGUTTES

L'exemplaire que nous présentons est une Peugeot 203 cabriolet. Selon les registres de l'usine cette auto a été livrée le 29 septembre 1952. Sa caisse portait le numéro 967 et sa carrosserie était de couleur rouge foncée code 464. A l'intérieur, on retrouvait une sellerie en cuir et une instrumentation Jaeger. Cette auto a certainement eu une vie tumultueuse ne permettant pas de conserver son châssis d'origine. Les éléments de carrosserie spécifiques au cabriolet ont ainsi été prélevés sur la caisse pour être assemblés sur un châssis de 203 C berline de 1955. Cette auto constitue aujourd'hui une intéressante base de restauration qu'il conviendra de mener à son terme.

The car we present is a Peugeot 203 convertible. According to factory records this car was delivered on September 29th, 1952. Its body was numbered 967 and its bodywork was dark red code 464. Inside, there was leather upholstery and Jaeger instrumentation. This car has certainly had a tumultuous life not keeping its original chassis. The body parts specific to the cabriolet have been taken from the body and assembled on a 1955 203 C sedan chassis. This car is now an interesting basis for a restoration that deserves to be completed.



Même propriétaire depuis 1979
Sortie de grange
Ligne Pininfarina

*Same owner since 1979
Barnfind
Pininfarina design*

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° : 2277535

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 2277535*

10 000 - 20 000 €



1959

Peugeot 403 Cabriolet



La Peugeot 403 cabriolet que nous présentons a été mise en circulation en février 1959. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1979, à Montbéliard. Cette auto, en provenance de Paris, était arrivée dans le Doubs sept ans plus tôt. Elle se trouve aujourd'hui dans un état « sortie de grange », et des traces de corrosion perforante sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Sa carrosserie bordeaux est associée à une capote noire et un intérieur noir, ce qui correspond certainement à sa configuration d'origine. Notre exemplaire à l'estimation attractive constitue une base intéressante, nul doute qu'il s'aura séduire les amateurs du modèle.

The Peugeot 403 cabriolet we present was put on the road in February 1959. Its current owner acquired it in 1979, in Montbéliard near Sochaux. This car, coming from Paris, had arrived in the Doubs seven years earlier. It is today in a « barnfind » condition, and traces of perforating corrosion are to be noted on the bodywork and the chassis. The burgundy bodywork is combined with a black soft top and black interior, which certainly corresponds to its original configuration. Our attractively priced example is an interesting restoration basis, no doubt that it will seduce the model's enthusiasts.

Même propriétaire depuis 1983
Compresseur Constantin
Sortie de grange

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° : 2461523

*Same owner since 1983
Constantin compressor
Barnfind*

*French car registration
Sold without technical inspection
Chassis n° 2461523*

15 000 - 25 000 €



1960

Peugeot 403 Cabriolet

La Peugeot 403 cabriolet que nous présentons a été mise en circulation le 10 juin 1960. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1983 dans le département du Haut-Rhin. Elle se trouve aujourd'hui dans un état « sortie de grange », des traces de corrosion sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. Sous le capot on retrouve le 4-cylindres de 8 CV qui est ici suralimenté par un rare compresseur Constantin. Sa carrosserie crème est associée à une capote noire et à un intérieur rouge. Cet élégant cabriolet possède beaucoup de charme, avec ses jantes Robergel et son compresseur, il ne manque pas d'arguments pour vous convaincre.

The Peugeot 403 cabriolet that we present was put on the road on June 10, 1960. Its current owner acquired it in 1983 in the Haut-Rhin department. It is today in a « barnfind » condition, traces of corrosion are to be noticed on the bodywork and the chassis. Under the hood we find the 8 CV 4-cylinder engine which is here supercharged by a rare Constantin compressor. The cream-colored bodywork is combined with a black hood and a red interior. This elegant convertible has a lot of charm, with its Robergel rims and its supercharger, it does not lack arguments to convince you.



Sortie de grange
Ligne Pininfarina
Version injection

*Barnfind
Pininfarina design
Injection version*

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 6800578

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 6800578*

5 000 - 15 000 €



1967

Peugeot 404 Cabriolet



La Peugeot 404 cabriolet que nous présentons a été mise en circulation le 22 mai 1967, elle appartient donc à la deuxième série produite à partir de juin 1966. Elle se trouve aujourd'hui dans un état sortie de grange, de nombreux travaux seront donc à prévoir en vue d'une remise en état. De teinte crème, sa carrosserie était à l'origine de couleur bleue. On notera que des traces de corrosion perforante sont à signaler au niveau de la carrosserie et du châssis. A l'intérieur, on retrouve une sellerie en skaï noire accompagnée d'une moquette jaune, le compteur affichant pour sa part 52 000 km. Vendue avec son hard top, cette 404 cabriolet injection se présente aujourd'hui comme une intéressante base de restauration.

The Peugeot 404 cabriolet we present was put on the road on May 22, 1967 and belongs to the second series produced from June 1966. It is today in barnfind condition, so some work will be necessary for its restoration. The bodywork was originally blue and cream. Traces of perforating corrosion can be seen on the body and the chassis. Inside, the upholstery is in black skaï with yellow carpets. The odometer shows 52,000 km. Sold with its hard top, this 404 cabriolet injection is today an interesting restoration basis.

Sortie de grange
Estimation attractive
Même propriétaire depuis 1985

*Barnfind
Attractive estimate
Same owner since 1985*

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 302502

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 302502*

1 000 - 3 000 €



1930

Peugeot 201 Coupé

AGUTTES

Dérivé de la berline, le « Coupé Affaire » est une voiture à deux places fermée destinée à un usage professionnel. Son toit est haut perché pour que le conducteur puisse conserver son chapeau en conduisant. Elle conserve une ossature bois et le moteur 1 122 cm³ des berlines de série. Avec ses 23 ch, il permet d'arpenter les campagnes en toute fiabilité. En raison de son usage massif par les médecins pour se rendre aux chevetes de leurs patients, cette auto sera rebaptisée « Coupé Docteur ». Notre exemplaire sorti de grange constitue une intéressante base de restauration ou une banque de pièces détachées pour compléter un autre projet.

Derived from the sedan, the "Coupé Affaire" is a two-seater closed car intended for professional use. Its roof is high so that the driver can keep his hat on while driving. It retains a wooden frame and the 1,122 cc engine of the standard sedan. With its 23 hp, it allows the occupants to comfortably travel in the countryside in all reliability. Because of its massive use by doctors to go to the bedsides of their patients, this car will be renamed "Coupé Docteur". Our barnfind example is an interesting basis for restoration or as a spare parts bank to complete another project.



Sortie de grange
Estimation attractive
Même propriétaire depuis 1985

Barnfind
Attractive estimate
Same owner since 1985

1 000 - 3 000 €

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° 7819

French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 7819



Circa 1925

Citroën Type C3 Torpédo 3-places « Trèfle »



Présentée au salon de Paris 1921, la Type C, plus connue sous le nom de 5 HP, est la première Citroën sur le segment des petites voitures. Son type évoluera en C2 en 1923 puis en C3 en 1925 avec un châssis rallongé. Elle était disponible en version torpédo ou cabriolet 2-places, ainsi qu'en torpédo trois places lui valant le surnom de trèfle en raison de la disposition des sièges. Reconnue pour sa robustesse et sa fiabilité, elle rencontrera un fort succès commercial puisque elle sera produite à plus de 80 000 exemplaires de 1922 à 1926. Le Type C3 que nous présentons est un torpédo 3-places dans son jus, qui nécessitera une restauration.

Presented at the 1921 Paris Motor Show, the Type C, better known as the 5 HP, is the first Citroën in the small car segment. Its type will evolve in C2 in 1923 then in C3 in 1925 with a lengthened chassis. It was available as a 2-seat torpedo or convertible, as well as a 3-seat torpedo, which earned it the nickname «cloverleaf» because of the seating arrangement. Renowned for its robustness and reliability, it was a great commercial success, with more than 80,000 examples produced between 1922 and 1926. The Type C3 we present is a 3-seater torpedo in its original state, which will need a restoration.

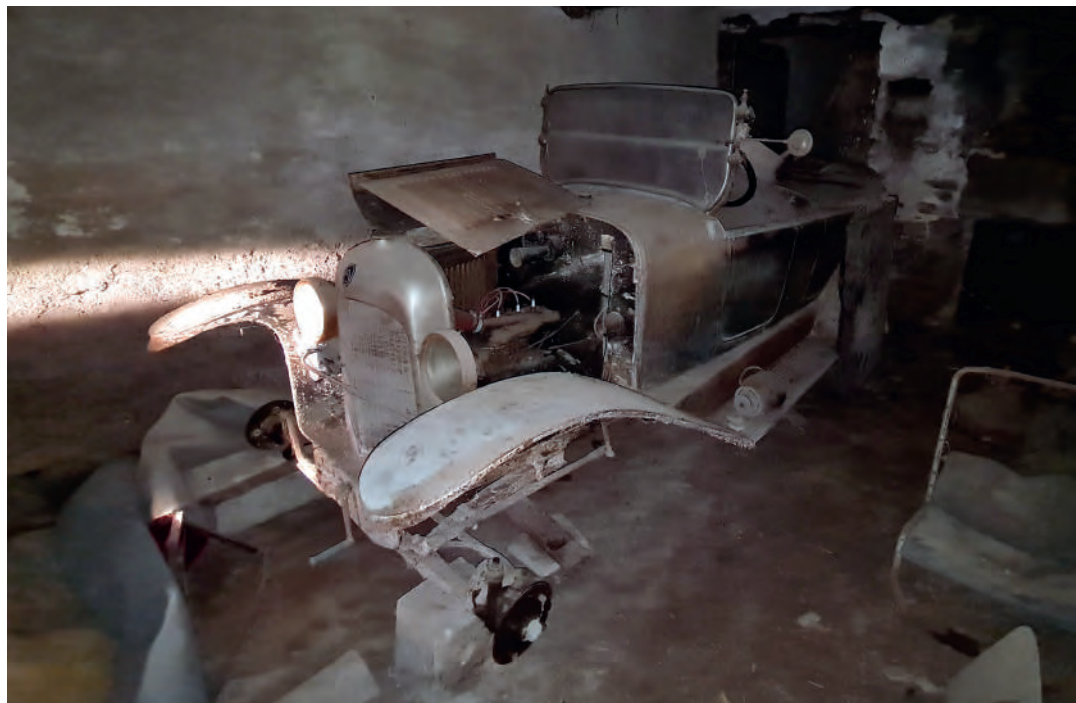
Sortie de grange
Base de restauration
Estimation attractive

Sans carte grise

*Barnfind
Restoration basis
Attractive estimate*

Without title

1 000 - 3 000 €



Circa 1922

Citroën Type B2 Torpédo

Second modèle d'André Citroën, la B2 fait son apparition en 1921. Construite dans l'usine du Quai de Javel, elle est dotée d'un nouveau moteur 4-cylindres de 1 452 cm³ développant 20 ch. Elle sera la dernière Citroën dotée d'une structure mixte bois et acier. A la fois robuste et fiable, elle contribuera à la réputation de la marque aux Chevrons, servant notamment de base aux autochenilles utilisées durant la Croisière Noire. La B2 fut fabriquée à près de 90 000 exemplaires répartis en quelques 25 types de carrosserie. Notre Torpédo à restaurer constitue un intéressant projet qui saura séduire les amateurs d'avant-guerre.

Second model of André Citroën, the B2 appeared in 1921. Built in the Quai de Javel factory, it is equipped with a new 4-cylinder 1,452 cm³ engine developing 20 hp. It was the last Citroën car to have a mixed wood and steel structure. Both robust and reliable, it contributed to the reputation of the Chevron brand, serving as the basis for the vehicles used during the Croisière Noire. Nearly 90,000 B2s were produced in some 25 different body styles. Our Torpedo to restore is an interesting project that will appeal to pre-war enthusiasts.



Authentique cabriolet Traction
Même propriétaire depuis 1976
Intéressant projet de restauration

*Authentic Traction convertible
Same owner since 1976
Interesting restoration project*

20 000 - 30 000 €

Carte grise française
Vendue sans contrôle technique
Châssis n° : 98 183

*French title
Sold without technical inspection
Chassis n° 98 183*



1937

Citroën Traction 7 C 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. Le cabriolet répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère spartiate d'un vrai roadster. Elle est 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. 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 survivants.

La Traction Cabriolet présentée dans ces pages constitue un très intéressant projet de restauration. Le propriétaire actuel possède la voiture depuis juin 1976 et sera un grand collectionneur de cabriolets pendant toute sa

vie. Il entreprit la restauration de cette Traction 7 C dont la mise en circulation remonte à l'année 1937. La restauration fut avortée il y a plusieurs années et, malheureusement, certaines pièces sont manquantes. Toutefois l'ensemble moteur et boîte d'origine est bien présent même si il n'est pas visible sur les photos qui illustre ces pages. D'après les archives Citroën, les numéros de caisses correspondent bien à ceux d'un cabriolet traction. Aujourd'hui incomplète mais avec une carrosserie saine et sans traces de chocs, il faudra retrouver certaines pièces de d'accastillage et de carrosserie pour finir ce beau projet d'authentique « Cab Trac ».



AGUTTES

First presented in March 1934 as a sedan in front of the most important Citroën dealerships, the "7" quickly saw its range expand with two other versions, named by Citroën Faux-Cabriolet and Roadster. The Traction Avant is the work of the Italian sculptor Flaminio Bertoni and was a worldwide success. The cabriolet responds to the comfort of this type of bodywork rather than the spartan character of a real roadster. It can accommodate two additional people at the back. It is an extremely attractive car because it combines all the driving qualities of the Traction with a very pure line and a higher level of comfort than the sedan. The

appeal of the Traction convertible has resulted in the production of replicas, making authentic versions rare and sought after, like the one we are interested in today. According to Olivier de Serres' census, we know of about 450 surviving Traction Avant cabriolets of all models. The Traction Cabriolet presented in these pages is a very interesting restoration project. The current owner has owned the car since June 1976 and has been a great collector of cabriolets all his life. He undertook the restoration of this Traction 7C, which was first put on the road in 1937. The restoration was aborted several years ago and, unfortunately, some parts are missing.

However, the original engine and gearbox are still present even if they are not visible on the pictures that illustrate these pages. According to Citroën archives, body numbers correspond to those of a Traction Cabriolet. Today incomplete but in healthy bodywork condition and without traces of impacts whatsoever, it will be necessary to find some parts to finish this beautiful project of authentic «Cab Trac».

Rare version cabriolet
Historique suivi
Ligne élégante

*Rare convertible version
Known history
Elegant design*

70 000 - 80 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° 1242729

*French historic title
Chassis n° 1242729*



1952

Peugeot 203 Cabriolet

Nous sommes au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie automobile est en ruine, et le constructeur sochalien cherche un modèle qui pourra remplacer la 402 tout en concurrençant la Traction 15 Six de Citroën. Après quelques mois d'études, la 203, unique modèle de la gamme automobile Peugeot jusqu'en 1955, est présentée au public. Pour satisfaire les demandes, plusieurs versions seront déclinées sur cette base : de la berline 4-portes au break familial, en passant par le coupé, le cabriolet ou la fourgonnette tôleée. Au total, près de 700 000 exemplaires de 203 toutes versions confondues seront produits, faisant de cette auto un véritable succès commercial. Le modèle que nous intéressons est l'un des

2 567 cabriolets 203 produits. La voiture fut retrouvée dans son jus en 1998, en Bretagne, par un amateur belge. Après l'avoir importée, il entreprend une restauration totale, étalée sur les trois années suivantes. Cela commence par la réfection totale du moteur, de la boîte de vitesses, du pont et des trains roulants, en 1999, au Garage Gossens d'Anderlecht, un concessionnaire Peugeot indépendant reconnu. En 2001, le propriétaire fait procéder à une remise en état complète de la sellerie, un travail qui nous permet aujourd'hui de profiter d'un cuir bordeaux magnifiquement patiné. Au même moment, la carrosserie est restaurée chez le carrossier spécialiste de voitures de collections Luc Janssens. Au cours de ce travail, les bas de caisses originaux, trop abîmés,

et introuvables, sont remplacés par des pièces en fibre. Aujourd'hui, la voiture se trouve dans un bon état de présentation, avec une jolie patine façonnée au gré des kilomètres parcourus et des années qui passent... Depuis sa restauration, notre 203 fut en effet utilisée lors de nombreux rallyes, avec au programme la Tunisie, les lacs italiens ou encore les cols de Haute-Savoie. Depuis peu en carte grise collection française, notre exemplaire représente une opportunité parfaite pour un amateur de belles françaises. Notre examen a révélé des traces de corrosion sur la traverse, à l'avant droit ; un point qu'il faudra traiter, même si cela n'empêche en rien le parfait fonctionnement de la voiture.

In the aftermath of the Second World War, the car industry is in ruins, and the manufacturer from Sochaux is looking for a model that able to replace the 402 while competing with the Traction 15 Six from Citroën. After a few months, the 203, the only model in the Peugeot range until 1955, is presented to the public. To satisfy demand, several versions are produced, going from the 4-door sedan to the family estate, including the coupé, the cabriolet and the panel van. In total, nearly 700,000 copies of the 203 were produced, making this car a real commercial success. The model we are interested in is one of the 2 567 203 convertibles produced. The car was found in its original state in 1998, in Brittany, by a Belgian amateur. After importing it, he undertook

a total restoration, spread over the three following years. This started with a total rebuild of the engine, gearbox, axle and running gear in 1999 at Garage Gossens in Anderlecht, a well-known independent Peugeot dealer. In 2001, the owner had the upholstery completely refurbished, a work that allows us today to enjoy a beautifully patinated burgundy leather. At the same time, the bodywork was restored by specialist Luc Janssens. During this work, the original rocker panels, which were too damaged and could not be found, were replaced by fiber parts. Today, the car is in a good state of presentation, with a nice patina shaped by the kilometers covered and the passing years... Since its restoration, our 203 was indeed used during many rallies, heading from Tunisia to Italian lakes and of

Haute-Savoie passes. Recently registered with a French historic title, our car represents a perfect opportunity for a lover of beautiful French cars. Our examination has revealed some corrosion on the front right crossbar; a point that needs to be treated, even if it does not prevent the car from running perfectly.



Mythique cabriolet Chapron
Historique suivi
Éléments de carrosserie d'origine

*Mythical Chapron convertible
Known history
Original body parts*

190 000 - 230 000 €

Carte grise française de collection
Châssis n° : 4600085

*French historic title
Chassis n° 4600085*



1968

Citroën DS 21 Cabriolet Chapron

Les lignes de la DS, présentée en 1955, 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 ». Chapron proposera aussi sa propre gamme, avec notamment un cabriolet « maison », baptisé Le Caddy.

En octobre 1960, la presse est élogieuse, Le Figaro titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure. » Paris-Presse 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, bien aidée par la supériorité de sa suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps. Au final, 1 365 cabriolets usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971.

L'exemplaire que nous vous proposons a la chance d'avoir un historique limpide. Nous sommes à l'un des Salons de Paris du milieu des années 1960, lorsqu'un couple de Suédois croise pour la première fois un cabriolet DS 21 Chapron. C'est tout de suite le coup de foudre, et peu après, commande est passée auprès de Citroën Suède. D'après le certificat de conformité édité par Chapron International en 2020, la voiture arrive le 4 octobre 1967 à l'atelier du célèbre carrossier, et se voit attribuer le numéro de production 9173. Un scan de la feuille de



production qui était attaché par une corde à une roue de la voiture accompagne le dossier, et indique que la facture a été éditée par un certain George Dubois. Des scans du cahier de production nous ont aussi été confiés, et indiquent que le numéro de commande 9173 vient avec ces différents suppléments : accoudoir central avant et siège avant gauche réglable en hauteur. Notre DS Cabriolet sort de l'usine de Levallois-Perret le 10 novembre de cette même année, de couleur « Gris Sahara », référence AC 111, avec un intérieur en cuir noir. Le couple de Stockholm conservera cette auto jusqu'en 1971. Le propriétaire suivant la fera repeint

en vert. La voiture change encore deux fois de mains entre 1972 et 1973. Son quatrième propriétaire utilise l'auto jusqu'en 1979, avant de la remettre dans un garage. Repeinte en blanc dans le milieu des années 1980, elle sera ensuite utilisée en tant que show car chez un concessionnaire. C'est ensuite un spécialiste néerlandais qui achète la voiture. Après une remise en route et la probable reteinte du cuir d'origine, l'auto est revendue à son actuel propriétaire, français, au début de l'année 2021. C'est aujourd'hui un exemplaire absolument exceptionnel que nous vous présentons, et ce pour différentes raisons. Les éléments de

carrosserie tels que les pare-chocs arrière spécifiques, les moulures de caisse, jusqu'aux catadioptrés sont d'origine. Encore plus rares, les ailes avant, arrières, le panneau de coffre et tous les autres panneaux de carrosseries ont toujours leurs frappes d'origines. La sellerie est elle aussi d'origine, et présente une très belle patine. La peinture est encore aujourd'hui celle ayant été apposée dans les années 1980 par le concessionnaire suédois. Elle est encore très présentable mais affiche quelques légers accros. Avis aux collectionneurs, voici l'un des cabriolets Chapron les plus originaux encore en existence.



The lines of the DS, presented in 1955, were a great inspiration for the coachbuilder Henri Chapron, who proposed, three years later, his sublime interpretation in the form of a «convertible». Convinced by the proposal, Citroën integrates it in its range from 1960, but continues to entrust the realization

to the coachbuilder of Levallois-Perret. Until 1971, they will be called «cabriolet factory». Chapron will also offer its own range, including an «in-house» cabriolet, called the Caddy. In October 1960, the press was full of praise, with *Le Figaro* headlining «A shocking novelty: a convertible with particularly pure lines». Paris-

Presse added: «A feast for the eyes. Taking all the technical innovations of the sedan, no European convertible would match the beauty and comfort of the DS for several years, well helped by the superiority of its hydropneumatic Citroën suspension, ahead of its time. In the end, 1,365 factory convertibles were built on the basis

of DS 19 and DS 21 between 1960 and 1971. The car we offer has a clear history. We are at one of the Paris Salons in the middle of the 1960s, when a Swedish couple comes across a DS 21 Chapron convertible for the first time. It was love at first sight, and soon after, an order was placed with Citroën Sweden. According to the certificate of conformity issued by Chapron International in 2020, the car arrived on October 4th, 1967 at the workshop of the famous coachbuilder, and was assigned the production number 9173. A scan of the production sheet that was attached by a string to a wheel of the car accompanies the file, and indicates that the invoice was issued by a certain George Dubois. Scans of the production sheet were also given to us, and indicate that the order number 9173 comes with certain extras: front center armrest and left front seat adjustable in height. Our DS Cabriolet leaves the Levallois-Perret factory on November 10th of the same year, in «Gris Sahara» color, reference AC 111, with a black leather interior. The couple from Stockholm will keep this car until

1971. The next owner will have it repainted in green. The car changed hands twice more between 1972 and 1973. Its fourth owner used the car until 1979, before storing it in a garage. Repainted in white in the middle of the 1980s, it was then used as a show car by a dealer. A Dutch specialist then bought the car. After a restart and the probable re-dyeing of the original leather, the car is sold to its current owner, a Frenchman, at the beginning of the year 2021. It is today an absolutely exceptional example that we present to you, and this for different reasons. The body elements such as the specific rear bumpers, the body moldings, and even the reflectors are original. Even rarer, the front and rear fenders, the trunk panel and all other body panels still have their original stampings. The upholstery is also original and has a very nice patina. The paint is still the one that was applied in the 1980s by the Swedish dealer. It is still very presentable but shows some slight damage. Collectors beware, this is one of the most original Chapron convertibles still in existence.



Ligne élégante signée Pininfarina
Estimation attractive
Rare version V6

*Elegant design by Pininfarina
Attractive estimate
Rare V6 version*

25 000 - 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° 2181312

*French registration
Chassis n° 2181312*



1975

Peugeot 504 V6 Cabriolet

Chez Peugeot, les Coupés et Cabriolets dérivés de berline sont une tradition. Après les 203 et 403, Peugeot fait appel pour la 404 à Pininfarina qui crée une carrosserie différente de celle de la berline avec le succès qu'on lui connaît. Avec la 504, lancée en 1968, le constructeur de Sochaux confirme la règle et métamorphose une sage berline 4-portes en un élégant coupé digne des productions transalpines. Si la forme évolue au cours de sa carrière, elle conserve l'élégance du dessin initial. Produite de 1969 à 1983, cette voiture est de plus en plus prisée par les collectionneurs en quête d'une voiture française élégante et confortable. En 1974

apparaissaient les versions haut de gamme à moteur V6, premières Peugeot à bénéficier de ce moteur 2,7 l développé conjointement avec Renault et Volvo. Alliant la puissance à la fiabilité sans délaisser l'élégance qui la caractérise depuis sa présentation en 1969, elle fut produite à moins de 1 000 exemplaires.

L'exemplaire que nous présentons est une Peugeot 504 V6 cabriolet mis en circulation le 25 septembre 1975. Il se présente aujourd'hui dans son jus ; la carrosserie a été repeinte il y a plusieurs années et quelques traces de corrosion sont à noter. Dans l'habitacle, on retrouve une sellerie noire accompagnée d'une

moquette rouge. La sellerie a bénéficié d'une réfection en 2020, ainsi les sièges avant, la banquette arrière et les contrepoortes ont été reconditionnés. La capote noire se trouve dans un état satisfaisant. Acquise en 2016 par son actuel propriétaire, cette voiture a peu roulé depuis. Le moteur tourne bien mais une révision générale de la mécanique serait à prévoir. Cette intéressante Peugeot 504 V6 cabriolet est la 422^e construite sur les 977 produites. Proposant quatre vraies places pour le tourisme au grand air, cet exemplaire à l'estimation attractive devrait séduire les amateurs du modèle.



Coupes and Cabriolets derived from saloon cars are a tradition at Peugeot. After the 203 and 403, Peugeot called on Pininfarina for the 404, who created a body different from that of the saloon with the success that we know. With the 504 launched in 1968, the manufacturer from Sochaux confirmed the rule and transformed a wise four-door saloon into an elegant coupé worthy of transalpine productions. Although the shape evolved during its career, it retained the elegance of the initial design. Produced from 1969 to 1983, this car was increasingly sought after by collectors looking for an elegant and comfortable French car. In 1974 the top-of-the-range V6 versions

appeared, the first Peugeot to benefit from this 2.7 litre engine developed jointly with Renault and Volvo. Combining power and reliability without abandoning the elegance that has characterised it since its introduction in 1969, less than 1,000 were produced.

The example we are presenting is a Peugeot 504 V6 cabriolet, which was launched on 25 September 1975. The bodywork has been repainted several years ago and some traces of corrosion can be noticed. In the cabin, the upholstery is black with red carpeting. The upholstery has been refurbished in 2020, so the front seats, the rear bench and the doors

have been reconditioned. The black soft top is in satisfactory condition. Acquired in 2016 by its current owner, this car has not been driven much since. The engine runs well but a general overhaul of the mechanics is required. This interesting Peugeot 504 V6 cabriolet is the 422nd built out of 977 produced. Offering 4 real seats for open-air touring, this attractively priced example should appeal to enthusiasts of the model.

Rare et intéressante version PO
Bon état de présentation
A remettre en route

*Rare and interesting PO version
Interesting condition
To be put back on the road*

4 500 - 8 500 €

Sans carte grise
Châssis n° : 2005003047

No title
Chassis n° 2005003047



1963

Citroën 2 CV AZ PO



La Citroën 2 CV reçut dans les années 1950 un équipement destiné aux routes des départements d'outre-mer, à l'époque plus cabossées que celles de notre hexagone. Elle sera tout simplement dénommée « PO », pour « Pays d'Outre-mer ». Filtre à air modifié, châssis de 2 CV fourgonnette et ski de protection moteur, ce modèle particulier reçut de nombreuses évolutions par rapport à l'origine. Notre exemplaire, immatriculé en Espagne, se présente aujourd'hui dans un état cosmétique très intéressant. Sa peinture a été intégralement reprise, alors que son intérieur est encore aujourd'hui celui d'origine et présente une belle patine. Du point de vue mécanique, une remise en route sera à prévoir pour profiter de ce charmant exemplaire. Notons que le filtre à air à bain d'huile d'origine PO a été remplacé par un modèle standard. Avis aux amateurs de 2 CV !

The Citroën 2CV received in the 1950's an equipment intended for the roads of the overseas departments, at that time more battered than those in Europe. It was simply named «PO», for «Pays d'Outre-mer». With a modified air filter, a 2CV van chassis and an engine protection cover, this particular model received many evolutions compared to the original. Our example, registered in Spain, is today in a very interesting cosmetic condition. The paintwork has been completely redone, while the original interior shows a nice patina. From a mechanical point of view, a restart will be necessary to enjoy this charming car. Note that the original PO oil bath air filter has been replaced by a standard model. Notice to all 2CV lovers!

Seulement 838 km
Provenance intéressante
Bonne base de restauration

Sans carte grise

*Only 838 km
Good restoration base
Attractive price*

No registration title

5 000 - 8 000 €



1979

Citroën Méhari

AGUTTES

Issue des réserves de l'Aventure Peugeot Citroën DS, cette Méhari de 1979 se trouve dans son état d'origine. Utilisée uniquement pour se déplacer sur le site du Centre Technique de Vélizy, son compteur n'affiche que 838 km. Avec sa provenance intéressante et son kilométrage faible, elle constitue une excellente base de restauration.

Issued from the reserves of the Aventure Peugeot Citroën DS, this 1979 Méhari is in its original condition. Used only to travel to the Vélizy Technical Center site, its odometer only displays 838 km. This car with an interesting provenance and low mileage is an excellent base for restoration.



Voiture du Salon de la voiture 4x4
et de plein air 1983
Véhicule rarissime
Configuration unique

*Car from the 1983 Paris 4x4
and outdoor car show
Extremely rare vehicle
Unique configuration*

15 000 - 20 000 €

Sans carte grise
Châssis n° : 1638275

*No title
Châssis n° 1638275*



1983

Citroën A 4X4 FAF Croisière Jeune

L'histoire de la Citroën « Facile à Fabriquer, Facile à Financer », ou FAF pourrait, remonter jusqu'au début de l'après-guerre. Présentée en 1948, la 2 CV sera adaptée, recarrossée, modifiée tout au long de sa carrière, notamment pour faire face aux environnements éprouvants des pays en voie de développement. Si Citroën présente la Méhari en 1968 pour satisfaire sa clientèle sur le littoral ou dans les campagnes, sa carrosserie en plastique n'est pas assez robuste pour les pays du tiers monde. Le potentiel du marché est pourtant important, et les ingénieurs Citroën doivent trouver une solution. Le projet FAF est présenté en 1978 à la Foire de Dakar.

Si la base mécanique provient encore de la 2 CV, sa carrosserie utilise une méthode de production unique. En tôle plutôt qu'en plastique, les pièces sont découpées selon un patron puis pliées le long des pointillés pour former les différentes pièces. Les FAF devaient pouvoir être fabriquées localement, par des ouvriers peu qualifiés dans des pays sans industrie automobile. De nombreuses versions seront proposées, sans pour autant rencontrer un succès exceptionnel. En 1979, la FAF A 4x4 est présentée. Munie d'une carrosserie « patrouille », elle est motorisée par le bicylindre de la Visa et visait les armées africaines, mais aussi françaises et portugaises pour remplacer

leurs Jeeps vieillissantes. Une très confidentielle série sera produite, sans jamais qu'aucun contrat ne soit signé.

La FAF que nous vous présentons est une A 4x4 civile. Exposée au Salon de la voiture 4x4 et de plein air Porte de Versailles en Septembre 1983, elle dispose d'une décoration originale, rappelant les Croisières Citroën des années 1930. Son esthétique est retravaillée : grilles de phare, tapis de sols imitation pelouse, peinture à 6 bandes spécifique par exemple. Avec environ 2 200 km au compteur, une boîte inversée et la possibilité de passer en deux ou quatre roues motrices, cette rare A 4x4 n'a qu'une hâte : traverser dunes, déserts ou forêts.



The history of the Citroën «Facile à Fabriquer, Facile à Financer», or FAF for “easy to make, easy to finance”, could be traced back to the early post-war period. Introduced in 1948, the 2CV was adapted, re-bodied and modified throughout its entire career, in particular to cope with the harsh environments of developing countries. Although Citroën introduced the Mehari in 1968 to satisfy customers on the coast or in the countryside, its plastic bodywork was not robust enough for third world countries. However, the market potential was significant, and Citroën engineers had to find a solution. The FAF project is presented in 1978 at the Dakar Fair. While the mechanical base was

still derived from the 2CV, the bodywork used a unique production method. Made of sheet metal rather than plastic, the parts were cut according to a pattern and then folded along the dotted lines to form the different parts. The FAFs were to be manufactured locally, by low-skilled workers in countries without an automotive industry. Numerous versions were proposed, but without any exceptional success. In 1979, the FAF A 4x4 was presented. Equipped with a «patrol» body, it is powered by the twin-cylinder engine of the Visa and was aimed at African armies, but also at the French and Portuguese armies to replace their ageing Jeeps. A very confidential series will be pro-

duced, without any contract ever being signed. The FAF we present to you is a civilian A 4x4. Exhibited at the Porte de Versailles 4x4 and outdoor car show in September 1983, it has an original decoration, reminiscent of the “Croisières Citroën” of the 1930s. Its aesthetic is reworked: headlight grills, fake grass floor mats, specific 6 stripes paint for example. With about 2,200 km on the odometer, a dogleg gearbox and the possibility of switching between two or four wheel drive, this rare A 4x4 has only one thing to look forward to: crossing dunes, deserts or forests.

Extrêmement rare
Restauration récente
Look ravageur

*Extremely rare
Recent restoration
Very nice look*

20 000 - 30 000 €

Carte grise française
Châssis n° VF3551D58F1768023

*French title
Chassis n° VF3551D58F1768023*



1985

Peugeot 505 Pick-Up Double Cabine Gruau

La 505 Pick-up double cabine fut présentée par Gruau en 1984 au Salon de l'Automobile. Ce véhicule, réalisé à partir de la version break de la Peugeot 505, offrait la possibilité de transporter en même temps des personnes et du matériel. Après la découpe de la tôlerie arrière et du hayon, un long et minutieux travail de carrosserie venait offrir une peau neuve au véhicule. Une vitre était également intégrée dans la cloison de séparation permettant ainsi de contrôler le chargement. Cet aménagement permettait au véhicule de conserver ses quatre portes, sa banquette arrière et ses cinq places assises, mais aussi de gagner un plateau offrant une surface de 1,37 m x 1,44 m pour une charge utilise de

675 kg. Le plateau pouvait être proposé avec hard top en polyester moulé d'une seule pièce ou avec une bâche montée sur arceaux amovibles. Principalement dédiée aux entreprises du BTP ou encore aux commerçants et artisans, cette 505 Pick-Up réunissait l'avantage d'une berline et d'un utilitaire. Ce Pick-Up devait également bénéficier d'un régime de TVA avantageux et d'un statut de véhicule utilitaire, mais l'homologation dans cette catégorie n'a pas été permise. Le projet fut alors abandonné et les six voitures déjà carrossées furent immatriculées en tant que breaks, puis vendues.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 21 février 1985 dans le Rhône. Il porte le numéro de transformation Gruau :

Crapa- 011. Ce Pick-Up a été entièrement restauré cet été, ainsi les points de corrosion ont été traités et la carrosserie a reçu une nouvelle peinture. Des bandes bleues et rouge ont été ajoutées comme sur le modèle de présentation en 1984. A l'intérieur, la sellerie est neuve et les contrepoortes ont également été restaurées. Sous le capot, on retrouve un 2,5 l diesel qui a été révisé cet été. On notera que la voiture est également accompagnée de son hard top d'origine. Avec ses jantes alu, ses phares double optique et ses bandes colorées, notre Pick-Up possède un look ravageur. Il est prêt à reprendre la route et vivre sa seconde vie de véhicule de loisir.

The 505 Pick-up double cabin was presented by Gruau in 1984 at the Paris Motor Show. This vehicle, based on the station wagon version of the Peugeot 505, offered the possibility to transport people and equipment at the same time. After cutting out the rear sheet metal and tailgate, a long and meticulous bodywork process gave the vehicle a new skin. A window was also integrated in the partition wall, allowing the loading to be controlled. This arrangement allowed the vehicle to keep its four doors, its rear bench and its five seats, but also to gain a platform offering a surface of 1.37 m x 1.44 m for a load capacity of 675 kg. The platform could be offered with a one-piece molded polyester hard top or

with a tarpaulin mounted on removable hoops. Mainly dedicated to construction companies or to tradesmen and craftsmen, this 505 Pick-Up combined the advantages of a sedan and a utility vehicle. This Pick-Up was also supposed to benefit from an advantageous VAT regime and a commercial vehicle status, but the homologation in this category was not allowed. The project was then abandoned and the six cars that had already been bodied were registered as station wagons and then sold.

The example we present was put on the road on February 21, 1985 in the Rhône region. It bears the Gruau transformation number : Crapa- 011. This Pick-Up has been entirely restored this summer, so the corrosion points have been

treated and the bodywork has received a new paint. Blue and red stripes have been added as on the 1984 presentation model. Inside, the upholstery is new and the doors have also been restored. Under the hood, we find a 2.5 l diesel engine that was revised this summer. The car also comes with its original hard top. With its aluminium rims, its double optic headlights and its colored stripes, our Pick-Up has a devastating look. It is ready to take the road and live its second life as a leisure vehicle.



Modèle unique
Carrossier prestigieux
Incroyable état d'origine

*Unique model
Bodied by a prestigious coachbuilder
Incredible original condition*

40 000 - 60 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 59113

*French title
Chassis n° 59113*



1953

Citroën Type H Camping Car Barou

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 exemplaires, il n'est pas si aisé de mettre la main sur un exemplaire sain et en bon état de marche. Encore moins sur un Type H carrossé hors de l'usine.

Il n'est pas facile de reconnaître un utilitaire Citroën des années 1950 sous la carrosserie de l'engin qui illustre ces pages. Pourtant, c'est bien un Type H de 1953 que Monsieur Charlin, patron d'une

florissante entreprise lyonnaise spécialisée dans la fourniture de matériel de garage (la Socome), confia au carrossier ardéchois Barou, cette même année. Jean Barou, installé à Cournon-sur-Rhône depuis 1940, commença à fabriquer des remorques pour vélo, très prisée sous l'Occupation, avant de se reconvertir à la Libération dans les voitures de courses et les utilitaires. Il faut dire que le renouveau du Tour de France et de sa célèbre caravane publicitaire l'occupe bien, avec notamment des Type H recarrossés pour le compte des stylos Reynolds ou du journal Le midi libre. C'est donc une base qu'il connaît bien que lui confie la Socome pour le transformer en « camion-roulotte », et lui construire une remorque bureau pour vendre ses outils sur les foires du centre et de l'Est de la France. Le résultat a fière allure, avec sa calandre et ses chromes américanisants, et ses dimensions généreuses.

A l'intérieur, poste de conduite et « habitation » sont un florilège de gimmicks des années 1950/1960, avec toit panoramique en plexiglas, et formica, skaï et linoleum à foison. Sans parler du réchaud à gaz, du réfrigérateur Doring et du coin toilette avec lavabo, chauffe-eau et WC chimique, le tout alimenté par une réserve d'eau de 100 l ! Coté chambre, on trouve même un lit escamotable de 120. Ce véhicule atypique, hors-normes, signé d'un nom de la carrosserie française, est bien sur unique, et nous vous offrons ici la chance d'acquérir un incroyable camping-car à l'historique limpide, qui saura se faire remarquer dans la collection d'un amateur éclairé, lors d'un concours d'élégance ou pour faire du rétro camping sur les grands événements. Vous voudrez bien noter que la remorque bureau sera à récupérer au domicile du vendeur à l'issue de la vente.



If we had to name or retain only one emblematic utility vehicle of the Javel brand, it would most probably be the Type H. Introduced in 1947, it will only retire in 1981, having practically never evolved aesthetically or technically. This longevity is unique in the history of European car production. Mechanically simple, very robust but also extraordinarily versatile, the Type H is still very much in demand today. However, even with almost 500,000 units produced, it is not so easy to find a healthy and working example. Even less so on a Type H bodied outside the factory.

It is not easy to recognize a Citroën utility vehicle from the 1950s under the bodywork of the vehicle that illustrates these pages. However, it is indeed a Type H from 1953 that Mr Charlin, the owner of a flourishing company in Lyon specialized

in the supply of garage equipment (Socome), entrusted to the Ardèche bodybuilder Barou, that same year. Jean Barou, based in Cournon-sur-Rhône since 1940, began to manufacture bicycle trailers, which were very popular during the Occupation, before turning to racing cars and utility vehicles after the Liberation. It must be said that the revival of the Tour de France and its famous advertising caravan kept the company busy, with, in particular, Type Hs re-bodied for Reynolds pens or the newspaper *Le midi libre*. Socome entrusted him with a base he knew well to transform into a «truck trailer» and to build an office trailer to sell his tools at fairs in central and eastern France. The result looks great, with its American-style grille and chrome, and its generous dimensions. Inside, the driver's cabin and living quarters are an anthology of 1950s/1960s gimmicks, with a panoramic Plexiglas roof, and

plenty of formica, skai and linoleum. Not to mention the gas stove, the Doring refrigerator and the toilet area with sink, water heater and chemical toilet, all supplied by a 100 l water tank! On the bedroom side, there is even a 120 cm folding bed. This atypical vehicle, out of the ordinary, signed by an important French body shop, is of course unique, and we offer you here the chance to acquire an incredible motorhome with a clear history, which will stand out in the collection of an enlightened amateur, during a concours d'élégance or to do retro camping on big events. Please note that the office trailer will be available at the seller's home at the end of the sale.

Historique connu
Belle configuration
Ailes cendriers

*Known history
Nice configuration
Ashtray fenders*

25 000 - 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 4022146

*French registration
Chassis n° 4022146*



1961

Citroën DS 19

Cœuvre 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 disques, boîte semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Elle aura une carrière longue de vingt ans, avec des modèles très 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. On notera que les millésimes 1960, 1961 et 1962 voyaient l'adjonction de grilles d'ailes avant, dites « cendriers » sur les DS (et non sur

les ID), qui avaient pour objectif de refroidir le circuit hydraulique. Véritable mythe et symbole du génie industriel Français de l'époque, 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.

L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 20 janvier 1961 en Gironde, il a ensuite pris la direction de la Haute Garonne en 1963 et n'a depuis jamais quitté le département. L'ancien propriétaire en a fait l'acquisition en 2004. La voiture n'avait pas roulé depuis longtemps et une restauration de la mécanique fut nécessaire. Les travaux furent effectués par

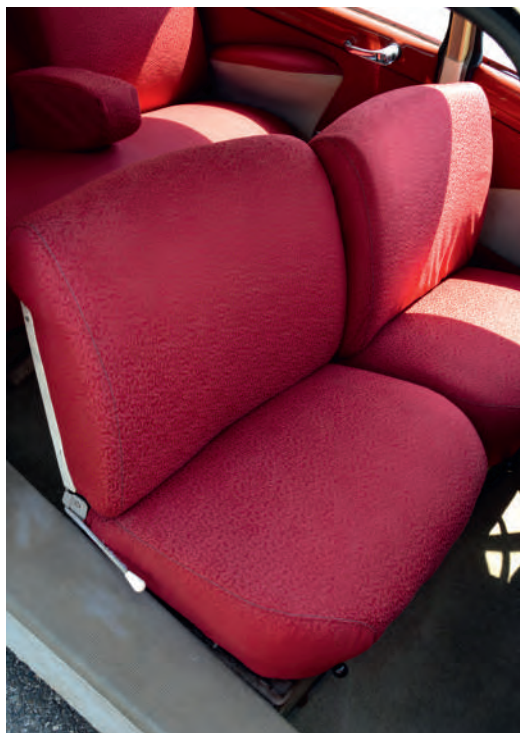
le club Idéal DS Côte Basque de Bayonne. Notre exemplaire se trouve aujourd'hui dans sa configuration d'origine, sa carrosserie a été repeinte l'année dernière, elle possède une belle livrée rouge Esterel avec un toit blanc. A l'intérieur la sellerie en tissus a été restaurée en 2016 dans sa teinte Helanca rouge d'origine. Tout le reste de l'habitacle n'a pas été restauré et se trouve dans son jus. Le compteur affiche aujourd'hui 80 300 km. nous noterons que le système hydraulique d'origine à liquide rouge a été conservé. Cet intéressant modèle à la configuration originale saura séduire les amateurs du modèle.

The DS Citroën was the work of gifted designers and had the difficult task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with its original, strikingly modern lines, a masterpiece of Flaminio Bertoni, but it also astonished with its technology and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-automatic gearbox, to name but a few examples. With a twenty-year career and a variety of models ranging from the elegant convertible to the utilitarian station wagon version, it also shone in competition, winning the Monte Carlo Rally in 1958. It is worth noting that the 1960, 1961 and 1962 vintages saw the addition of front wing grilles, known as «ashtrays» on the DS (and not on the ID), which were intended to cool the

hydraulic system. A true myth and symbol of a whole era of French industrial genius, the DS is one of the most collected cars in the world. One finds enthusiasts driving it daily in California or even in Australia, proof of its great robustness and ease of use.

The car we are presenting was first driven on 20 January 1961 in the Gironde, then moved to the Haute Garonne in 1963 and has never left the department since. The previous owner acquired the car in 2004, it had not been driven for a long time and a mechanical restoration was necessary. The work was carried out by the club Ideal DS Côte Basque of Bayonne. Our car is now in its original configuration, the bodywork was repainted last year, it has a beautiful Esterel

red livery with a white roof. Inside, the fabric upholstery was restored in 2016 in its original Helanca red colour. The rest of the interior has not been restored and is in its original condition. The odometer now shows 80,300 km, we note that the original red fluid hydraulic system has been retained. This interesting model with its original configuration will appeal to enthusiasts of the model.



Réplique sur la base d'une berline
Grande qualité de réalisation
Estimation attractive

*Replica based on a sedan
Great quality of production
Attractive estimate*

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : 4239953

*French title
No technical inspection
Chassis n° 4239953*

80 000 - 120 000 €



1962

Citroën DS 19 Cabriolet Le Caddy (R)

Les lignes de la DS, présentée en 1955, 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 ». Chapron proposera aussi sa propre gamme, avec notamment un cabriolet « maison », baptisé Le Caddy. En octobre 1960, la presse est élogieuse, Le Figaro titrera « Nouveauté choc : une décapotable dont la ligne est particulièrement pure. »

Paris-Presse 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, bien aidée par la supériorité de sa suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps.

La DS cabriolet ici présentée est une reconstruction d'une DS Chapron Le Caddy, sur la base d'une berline mise en circulation en juillet 1962. Elle arbore une très élégante teinte lie de vin, associée à un intérieur en cuir marron. La voiture fut entièrement reconstruite, à partir d'éléments de carrosserie présumés authen-

tiques de Le Caddy, il y a une dizaine d'années par un atelier réputé de l'est de la France. Le travail de réalisation est absolument sans faute. La peinture est du plus bel éclat et le cuir de la sellerie sans aucune usure. Le propriétaire actuel n'utilisera finalement que peu sa voiture dont il fit l'acquisition en 2015. Aujourd'hui, à la suite d'une petite immobilisation, il est à noter que la boîte de vitesses hydraulique nécessite une révision. Le moteur lui tourne à merveille et la suspension fonctionne normalement. Cette superbe DS n'attend que son prochain propriétaire pour reprendre le chemin de la balade cheveux au vent !



The lines of the DS, presented in 1955, were a great inspiration for the coach-builder Henri Chapron, who proposed, three years later, his sublime interpretation in the form of a «convertible». Convinced by the proposal, Citroën integrated it in its range from 1960, entrusting the production to the coachbuilder from Levallois-Perret. Until 1971, they will be called "factory cabriolet". Chapron will also offer its own range, including an «in-house» cabriolet, called the Caddy. In October 1960, the press was full of praise, with *Le Figaro* headlining «A shocking novelty: a convertible with particularly pure lines». *Paris-Press* added: «A feast for the eyes. Taking

all the technical innovations of the sedan, no European convertible would match the beauty and comfort of the DS for several years, well helped by the superiority of its hydropneumatic suspension, ahead of its time."

The DS cabriolet presented here is a reconstruction of a DS Chapron Le Caddy, based on a sedan produced in July 1962. It has a very elegant Bordeaux bodywork, combined with a brown leather interior. The car was completely rebuilt, from presumably authentic Le Caddy body parts, about ten years ago by a reputable workshop in eastern France. The workmanship is absolutely flawless. The paintwork is of the

highest quality and the leather upholstery has no wear at all. The current owner will finally not use his car very much, having bought it in 2015. Today, following a small immobilization, it should be noted that the hydraulic gearbox needs a revision. The engine runs perfectly and the suspension works normally. This superb DS is only waiting for its next owner to take the road again, the wind in your hair!

Configuration chic et rare
Intérieur strictement d'origine
Voiture emblématique des années 1970

*Chic and rare configuration
Strictly original interior
Emblematic car of the 1970s*

40 000 - 50 000 €

Carte grise française
Châssis n° : SB1131

*French title
Chassis n° SB1131*



1971

Citroën SM

Vers la fin des années 1950, les performances de coureurs privés en rallye sur DS, surtout en conditions difficiles, poussent Citroën à vouloir développer une version sportive. De nombreux mulets du Projet « S » sont étudiés dans les années 1960 mais il leur manque toujours un moteur performant. Le rachat de Maserati en 1968 tombe parfaitement. L'ingénieur Alfieri ampute deux cylindres au V8 de l'Indy pour le prototype, avant l'arrivée d'un tout nouveau V6 pour la version de série. La Citroën « S Maserati » ou SM est née. Dessinée par Robert Opron, mue par un premier V6 2,7 l de 170 ch, la SM est un coupé 2+2 aussi performant que confortable. La tenue de route était fantastique, et surtout sûre, grâce à la suspension hydropneumatique et sa direction assistée Diravi, sur laquelle elle est inaugurée. D'autres innovations font aussi leur apparition sur la SM,

comme quatre freins à disque hydrauliques, des phares, dont deux sont directionnels, se réglant automatiquement en fonction de l'assiette de la voiture et un volant réglable en hauteur et profondeur, par exemple. Des soucis de fiabilité et son entretien pointu feront ralentir les ventes, malgré un accueil prometteur. C'est d'ailleurs la première voiture étrangère à glaner le titre de « Voiture de l'Année » attribué par le magazine américain Motor Trend. Finalement, sa carrière n'aura duré que 5 ans, de 1970 à 1975. La voiture que nous vous présentons aujourd'hui est un millésime 1971, plus importante année de production de la SM (5 032 exemplaires sortant des usines de Javel cette année-là, pour une production totale de 12 920 exemplaires). Cette SM a été acquise par son actuel propriétaire en 2019, après être restée à l'arrêt, au sec, pendant trente ans, suite à la mort

de son méticuleux propriétaire précédent, un important dossier de factures des années 1980 et le manuel d'utilisation de la voiture se trouvant encore dans la boîte à gants. Rénovée par un ancien chef d'atelier de chez Citroën ayant œuvré sur la chaîne de production de la SM à l'époque, sa carrosserie est repeinte dans son Bleu Platine d'origine, une teinte disponible en 1971 seulement. L'intérieur en velours gris, peu courant, est quant à lui strictement d'origine et dans un état de préservation impeccable. Le compteur affiche moins de 26 000km, ayant déjà effectué un tour de compteur dans les années 1970. La voiture est performante et silencieuse, sa suspension hydraulique est confortable et le véhicule tient bien la route, même à haute vitesse. Voici l'occasion rare d'acquérir un très bel exemplaire de cette iconique Citroën.

Towards the end of the 1950s, the performance of privately-entered DS in rallies, especially in difficult conditions, prompted Citroën to develop a sports version. Numerous Project «S» mules were studied in the 1960s, but they still lacked a high-performance engine. The takeover of Maserati in 1968 was a perfect opportunity. Italian engineer Alfieri amputated two cylinders from the Indy's V8 for the prototype, before the arrival of a brand new V6 for the production version. The Citroën «S Maserati» or SM, was born. Designed by Robert Opron, powered by a first 2.7L V6 putting out 170 hp, the SM is a 2+2 coupe as powerful as it is comfortable. The handling was fantastic, and above all safe, thanks to the hydropneumatic suspension and its Diravi power steering, on which it was inaugurated. Other innovations

also made their appearance on the SM, such as four hydraulic disc brakes, headlights, two of which are directional, automatically adjusting according to the car's position and a steering wheel that is adjustable in height and depth, for example. Reliability concerns and its high level of maintenance didn't help sales, despite a promising reception. It was notably the first foreign car to win the title of «Car of the Year» awarded by American magazine Motor Trend. In the end, its career lasted only 5 years, from 1970 to 1975.

The car we are presenting today is a 1971 example, the most important year of production of the SM (5,032 units leaving the Javel factories that year, for a total production of 12,920 units). This SM was acquired by its current owner in 2019, after sitting in dry stockage for thirty years

following the death of its meticulous previous owner, with an extensive file of 1980s invoices and the car's owner's manual still in the glovebox. Renovated by a former Citroën workshop manager who worked on the SM production line at the time, its bodywork was repainted in its original Platinum Blue, a color available only in 1971. The grey velvet interior, which is quite uncommon, is strictly original and in an impeccable state of preservation. The odometer shows less than 26,000km, having already reached 99 999 km in the 1970s. The car is efficient and quiet, its hydraulic suspension is comfortable and the vehicle holds the road well, even at high speed. This is a rare opportunity to acquire a very nice example of this iconic Citroën.



Restauration récente
Désirable version à boîte hydraulique
Dans la même famille depuis plus de 40 ans

*Recent restoration
Desirable version with hydraulic gearbox
In the same family for over 40 years*

25 000 - 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° : 02FG6446

*French tilte
Chassis n° 02FG6446*



1975

Citroën DS 23 ie Pallas

Ultime évolution de la mythique DS, la 23 sort des chaînes en septembre 1972. Le moteur développe 130 ch dans sa version à 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 2,3 l, 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 appréciait alors un caractère nouveau : « Avec ses 130 ch et sa courbe de puissance 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... »

L'exemplaire que nous présentons est une intéressante DS 23 Pallas à injection électronique. Cette voiture a été mise en circulation en tant que voiture de direction le 22 avril 1975. Elle a ensuite été acquise par le père de son actuel propriétaire à la fin des années 1970. Cette DS a bénéficié ces dernières années d'une importante restauration et se trouve aujourd'hui

en bel état. A cette occasion, un méticuleux travail de tôlerie a été effectué afin de traiter les points de corrosion. La carrosserie a ensuite reçu une nouvelle peinture dans sa teinte d'origine brun scarabée. Au niveau mécanique, le moteur a bénéficié d'une réfection complète et les éléments périphériques ont été révisés. L'intérieur quant à lui se trouve dans son strict état d'origine et la sellerie en cuir tabac présente une très belle patine. Cette voiture fonctionne aujourd'hui à merveille, nous avons pu apprécier sa souplesse et son confort au cours d'un essai routier qui nous a donné entière satisfaction. Une révision a été effectuée avant la vente et la voiture est présentée avec un contrôle technique en cours de validité.



The ultimate evolution of the mythical DS, the DS 23 rolled off the production line in September 1972. The engine develops 130hp in its electronic injection version. There were already rumours of succession within the Citroën family and the ageing DS needed something new. The DS 23 replaced the 21, which was renamed the D Super 5 and fitted with the mechanical gearbox. The 2.3l engine, for the 1973 model year, was available in carburettor or injection versions, and could be coupled to three gearbox versions: mechanical, hydraulic or automatic. This engine had a remarkable career and gave the DS even more flexibility and torque, allowing it to reach almost 190 km/h in top speed. The test driver André Costa of the

Auto-Journal appreciated the new character: «With its 130 hp and its plump power curve, the 23 has become, if its driver so desires, a fighter which, despite its weight, is able to thread its way through the small roads while swallowing the motorway with gluttony...».

The car we are presenting is an interesting DS 23 Pallas with electronic injection. This car was launched as an executive car on 22 April 1975. It was then acquired by the father of its current owner in the late 1970s. This DS has undergone a major restoration in recent years and is now in good condition. On this occasion, a meticulous sheet metal work was carried out in order to treat the corrosion points. The bodywork was then

repainted in its original scarab brown colour. Mechanically, the engine was completely rebuilt and the peripheral elements were revised. The interior is in its original condition and the tobacco leather upholstery has a very nice patina. This car is now running perfectly and we were able to appreciate its flexibility and comfort during a test drive which gave us complete satisfaction. The car has been serviced prior to the sale and is presented with a valid MOT.

Elégante carrosserie signée Pininfarina
Belle combinaison de couleur et sellerie
Légendaire familiale des Trente Glorieuses

*Elegant bodywork by Pininfarina
Beautiful paint and upholstery combination
Legendary post-war French car*

10 000 - 15 000 €

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : 5358390

*French title
No technical inspection
Châssis n° 5358390*



1967

Peugeot 404 Berline



Conçue en réponse à la Citroën DS, la 404 est le fruit de la collaboration entre Peugeot et le carrossier Pininfarina, déjà sollicité pour la 403. Face à l'effolant succès de sa rivale, l'équipe franco-italienne se doit de trouver une solution rapidement. Classique mais élégante, la silhouette de la 404 sera toujours appréciée, tout comme sa conduite, louée à l'époque pour sa tenue de route : elle s'illustrera même sur l'East African Safari avec quatre victoires.

L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui date de 1967, repeint dans sa teinte Blanc Courchevel d'origine qui va à ravir avec sa sellerie Rouge Pourpre. Totalisant moins de 98 000 km et dans un très bel état, cette 404 ne mérite que de retrouver la route en famille.

Designed as a response to the Citroën DS, the 404 is the result of the collaboration between Peugeot and coach-builder Pininfarina, who had already been called upon for the 403. Faced with the overwhelming success of its rival, the Franco-Italian team had to quickly find a solution. Classic but elegant, the silhouette of the 404 will always be appreciated, as well as its driving, praised at the time for its road holding: it even illustrated itself on the East African Safari with 4 victories.

The car we are presenting today dates from 1967, repainted in its original Courchevel White paintwork, which goes perfectly with its Crimson Red upholstery. With less than 98,000 km and in perfect condition, this beautiful 404 deserves to get back on the road, with all the family onboard.

Luxueuse française des années 1980
Projet de remise en route intéressant
Belle patine

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : 561354

*French luxury car from the 1980's
Interesting project to get back on the road
Nice patina*

*French title
No technical inspection
Châssis n° 561354*

2 000 - 4 000 €



1979

Peugeot 604 TI

La gamme Peugeot des années 1970 a comme porte-étendard la luxueuse 604. C'est encore aujourd'hui l'image d'une auto de présidents, de sénateurs, ou de riches industriels qui est associée à cette berline. Notre exemplaire est dans un état de conservation assez bon. La peinture extérieure présente un jus lui allant bien, et l'intérieur en cuir est juste assez patiné. Le seul défaut cosmétique à notifier est l'absence de trappe à boîte à gant ! D'un point de vue mécanique, une grande révision sera à prévoir pour utiliser à nouveau cette luxueuse berline en toute sécurité. A ces prix-là, il est encore possible de rouler dans de confortables sièges en cuirs. Avis aux amateurs du luxe des années 1980 !

The desire of the Sochaux-based company to return to the luxury car segment appeared in the 1970s. The result is the 604, a road car equipped with the V6 PRV. It is still today the embodiment of a car for presidents, senators, or rich industrialists. Our example is in a rather good state of preservation. The exterior paint is in perfect condition, and the leather interior is just a little bit tired. The only cosmetic defect is the absence of a glove box cover! From a mechanical point of view, a major overhaul will be required to use this luxurious sedan again in complete safety. Notice to the lovers of the 1970's luxury!



Carrosserie repeinte
Intérieur bien conservé
Version break

*Interesting condition
Nice restoration base
Estate version*

2 000 - 4 000 €

Sans carte grise
Châssis n°E055-016376

*Sold without title
Chassis number E055-016376*



1973

Citroën Ami 8 Break Familial



Le Salon de Genève 1969 voit apparaître l'évolution stylistique de l'Ami 6, fruit du travail de Robert Opron : l'Ami 8. L'idée est la même, mais quelques changements sont adoptés pour tenter d'inverser la courbe des ventes, en baisse depuis quelques temps. Notre exemplaire est une version Break Familial. Livrée neuve en Espagne, son état cosmétique actuel est assez bon grâce à une peinture assez récente, et son intérieur d'origine est encore aujourd'hui bien conservé. Cette auto n'ayant que très peu roulé, une restauration mécanique restera à prévoir, et les planchers seront à reprendre. Voici une opportunité d'achat intéressante pour un passionné de belles populaires françaises souhaitant un projet de restauration !

The 1969 Geneva Show saw the appearance of the stylistic evolution of the Ami 6, the result of Robert Opron's work: the Ami 8. The idea is the same, but some changes were adopted to try to reverse the sales curve, which had been decreasing for some time. Our example is an estate version. Delivered new in Spain, its current cosmetic condition is quite good thanks to a fairly recent paint job, and its original interior is still well preserved. As this car has only been driven a few times, a mechanical restoration will have to be completed, and the floors will have to be replaced. This is an interesting purchase opportunity for an enthusiast of beautiful French popular cars wishing to undertake a restoration project!

Etat cosmétique très bon
Modèle attachant
Jalon du design Citroën

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n°53GA8295

*Very good cosmetic condition
Endearing model
A milestone of Citroën design*

*French title
No technical inspection
Chassis n°53GA8295*

3 500 - 6 500 €



1978

Citroën GSX Berline

L'auto que nous présentons en cette page est une GSX Berline de 1978 en seconde main, propriété de la firme Citroën depuis 1988 ! Restaurée il y a quelques années par les salariés de l'usine de Rennes, son état est toujours très bon, et l'intérieur d'origine ne présente comme défaut majeur qu'un trou situé sur le siège conducteur. Du point de vue mécanique, une révision sera à prévoir pour pouvoir profiter à nouveau en toute sécurité de cette auto. Les notices d'emploi, guides d'entretien, documents techniques, son barré rouge et quelques anciennes factures sont toujours présents dans le dossier ! Voici l'opportunité d'acquérir une berline typique des seventies, au look ravageur et à l'histoire amusante.

The car we present in these page is a second hand 1978 GSX Sedan, owned by Citroën since 1988! Restored a few years ago by the employees of the Rennes factory, its condition is still very good, and the only major defect of the original interior is a hole located on the driver's seat. From a mechanical point of view, an overhaul will be necessary to be able to enjoy this car again in full safety. The user manuals, maintenance guides, technical documents, homologation certificate and some old invoices are still present in the file! Here is the opportunity to acquire a typical seventies sedan, with devastating looks and a fun history.



3 000 - 6 000 €

Confortable et spacieuse
Icône des années 1990
Carnet d'entretien

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : VF7XBXE0001XE0019

*Comfortable and spacious
Icon of the 1990s
Handbook*

*French title
No technical inspection
Chassis n° VF7XBXE0001XE0019*



1986

Citroën BX 16 RS



Dévoilée sous la Tour Eiffel, la Citroën BX est un modèle important dans l'histoire de la marque. Première voiture conçue sous l'ère PSA, c'est surtout le véhicule qui permet à Citroën de renouer avec la rentabilité. Dessinée par le maestro Gandini dans un style typiquement eighties, c'est une familiale confortable, spacieuse et sûre.

La voiture que nous présentons aujourd'hui est un break 1.6 de 1986 proposée dans une élégante finition bi-ton blanche et pare-chocs beiges. Motorisée par le moteur XU de 1580cm³ et 90 ch, pesant environ une tonne, c'est une voiture bien plus dynamique que l'on peut le croire. Se glisser sur les confortables sièges beiges, derrière le tableau de bord futuriste ne donne qu'une envie, prendre la route.

Unveiled under the Eiffel Tower, the Citroën BX is an important model in brand's history. The first car designed in the PSA era, it is above all the vehicle that helped Citroën to return to profitability. Designed by the maestro Gandini in a typically 80s style, it is a comfortable, spacious and safe family car. The car we present today is a 16 RS station wagon from 1986 offered in an elegant two-tone white with beige bumpers. Powered by the 1580cc XU putting out 90hp, weighing about a ton, it is a much more dynamic car than one might think. Slipping into the comfortable beige seats behind the futuristic dashboard only makes you want one thing: to hit the road.

Série limitée de l'incontournable Citroën
des *nineties*
Configuration élégante
Etat fabuleux

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° : VF7XBEK0019EK7873

*Limited edition of the star of the road range
Elegant configuration
Fabulous condition*

*French title
No technical inspection
Chassis n° VF7XBEK0019EK7873*

139

3 500 - 6 500 €



1993

Citroën BX Ourane TD

AGUTTES

Série limitée à 1 500 exemplaires, la BX Ourane TD est apparue pour célébrer la fin de carrière de la berline. Dotée du 1.8 Turbo-Diesel, elle emprunte de nombreuses pièces aux BX plus sportives, comme un becquet arrière de 16-Soupapes, des jantes de GTi et un bouclier avant sport. Disponible en vert triton, elle dispose aussi d'une sellerie spécifique en velours uni et carreaux verts, d'un volant quatre branches exclusif et de la climatisation de série.

Affichant 59 000 km au compteur, dans un somptueux état d'origine, c'est une remarquable façon de rouler dans l'une des berlines françaises les plus confortables des années 1990. Rare et élégante, cette BX Ourane est prête à avaler les kilomètres.

A limited run of 1,500 cars, the BX Ourane TD appeared to celebrate the end of the sedan's career. Equipped with the 1.8 turbo diesel, it borrows many parts from the sportier BXs, such as a 16-valve rear spoiler, GTi wheels and a sporty front bumper. Available in a unique shade of green, it also has a specific upholstery in grey velvet and green checkers, a specific four-spoke steering wheel and air conditioning.

With 59,000 km on the odometer, in sumptuous original condition, this is a remarkable way to drive one of the most comfortable French sedans of the 1990s. Rare and elegant, this BX Ourane is ready to swallow the miles.



Un TGV pour l'autoroute
Véhicule d'essais Citroën
Version la plus puissante des CX

*A TGV for the freeway
Citroën test vehicle
Most powerful version of the CX*

10 000 - 15 000 €

Sans carte grise
Châssis n° : 131505

*Sold without title
Chassis n° 131505*



1986

Citroën CX 25 GTi Turbo 2

La Citroën CX était une voiture attendue à son lancement. Ayant la lourde tâche de succéder à la DS, dont les ventes s'essoufflent après 20 ans de carrière, elle finit par relever le défi avec maestria. Fleuron de la gamme Citroën, elle devait associer tradition et innovation et symboliser le futur de la marque du Quai de Javel. Le style est confié à Robert Opron. Si la silhouette est dans la lignée de la DS, le designer s'inspire surtout de la GS et de la SM. Plus courte de 21 cm en version basique mais offrant plus de place à l'intérieur que la DS grâce à son groupe moteur / boîte implanté transversalement, c'est une voiture réputée pour son confort et sa sécurité, héritant de la suspension hydraulique de sa devancière et de freins

à disque, comme sur les GS et SM. En proie à des difficultés financières, Citroën veut marquer un grand coup et proposer une innovation majeure sur son vaisseau amiral. Ils s'associent à l'allemand NSU pour fonder Comotor, entreprise destinée à fournir des moteurs Wankel aux deux constructeurs : un birotor 995 cm³ de 110ch, aussi disponible sur la GS et un trirotor 1 493cm³ de 160 ch sont prévus pour la gamme, mais seront abandonnés quelques mois à peine avant le lancement, suite à la crise pétrolière de 1973. La CX finit par accueillir les moteurs de sa devancière. Si cette décision refroidit les potentiels clients au début de sa carrière, Citroën se rattrape au long de la carrière de la CX, ne cessant pas de faire grimper sa puissance,

pour culminer à 170 ch sur la GTi Turbo. La GTi Turbo 2, produite de 1986 à 1989 reçoit quant à elle un échangeur air-air faisant baisser sa consommation, point noir du modèle.

Le véhicule que nous vous présentons en ces pages est un modèle 2.5 GTi Turbo 2, sorti des usines d'Aulnay-sous-Bois en 1986 et qui rejoint instantanément les rangs de la Société des Automobiles Citroën comme véhicule d'essais techniques. Utilisé par les équipes Citroën, elle se présente à nous peu kilométrée mais nécessitant une facile remise en route. Repeinte à l'usine de Rennes mais gardant son intérieur d'origine, toujours aussi accueillant et confortable, cette voiture ne demande qu'à avaler les kilomètres, pied au plancher.

The Citroën CX was an expected car at its launch. Having inherited the heavy task of succeeding the DS, whose sales were running out of breath after a 20-year career, it finally took up the challenge with mastery. The flagship of the Citroën range, it was to combine tradition and innovation and symbolize the future of the Quai de Javel brand. The styling was entrusted to Robert Opron. If the silhouette is in the line of the DS, the designer was inspired by the GS and the SM. Shorter by 21cm in short wheelbase but offering more space inside than the DS thanks to its transversally positioned engine/transmission unit, it was a car renowned for its comfort and safety, inheriting

the hydraulic suspension of its predecessor and disc brakes, as on the GS and SM. In the throes of financial difficulties, Citroën wanted to make a big impact and offer a major innovation on its flagship. They joined forces with Germans NSU to found Comotor, a company that would supply Wankel engines to the two manufacturers: a 110 hp 995cc twin-rotor, also available on the GS, and a 160 hp 1493cc tri-rotor were planned for the range, but were abandoned just a few months before the launch, following the 1973 oil crisis. The CX ended up using the engines of its predecessor. If this decision cooled potential customers at the beginning of its career, Citroën made up for it throughout

the CX's career, constantly increasing its power, culminating at 170 hp on the GTi Turbo. The GTi Turbo 2, produced from 1986 to 1989, received an air-to-air exchanger which lowered its fuel consumption, the black spot of the model. The vehicle we present in these pages is a 25 GTi Turbo 2 model, which left the Aulnay-sous-Bois factory in 1986 and immediately joined the ranks of the Société des Automobiles Citroën as a technical test vehicle. Used by Citroën teams, it presents itself to us with little mileage but needing a slight overhaul. Repainted at the Rennes factory but keeping its original interior, still as welcoming and comfortable, this car only wants to gobble kilometers, pedal to the metal.



Voiture utilisée par Jacques Chirac
Historique exceptionnel
Seulement 32 000 km

*Car used by Jacques Chirac
Exceptional history
Only 32 000 km*

60 000 - 80 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF7MANP0001NP9112

*French title
Chassis n° VF7MANP0001NP9112*



1988

Citroën CX Prestige séparation chauffeur ex-Mairie de Paris

La CX est la première Citroën de série à moteur transversal avant. A sa sortie, elle subjugue 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 (de 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. L'exemplaire que nous présentons est une exceptionnelle CX 25 Prestige Turbo 2 séparation chauffeur. Cette voiture a été commandée par la Mairie de Paris auprès des établissements Labbé en 1988. A ce moment-là, Jacques Chirac quitte ses fonctions de Premier Ministre et retrouve son poste de Maire de Paris. Très sensible au confort de cette auto on peut supposer qu'il en soit lui-même le commanditaire. Cette CX a été mise en circulation le 5 décembre 1988 et sera conservée par la Mairie de Paris jusqu'en 1995 lorsque Jacques Chirac devient Président de la République. Elle a donc été utilisée pour tous ses

déplacements dans le cadre de ses fonctions municipales. L'acquéreur de cette auto en 1995, un scientifique, avait lui-même voyagé dans cette voiture accompagné de Jacques Chirac et du Premier Ministre Michel Rocard. Les CX Prestige séparation chauffeur sont extrêmement rares. Basé sur un châssis rallongé, cet exemplaire réalisé par les établissements Labbé présente une livrée noire associée à un intérieur en cuir beige. La sellerie et la peinture ont d'ailleurs bénéficié d'une restauration complète récemment. Sous le capot, on retrouve le 2.5 l turbo de 168 ch qui a été lui aussi reconditionné. Cette voiture exceptionnelle de par son histoire et sa configuration hors normes possède tous les arguments pour séduire les collectionneurs en quête de la perle rare.



The CX is the first Citroën production car with a front transverse engine. When it was launched, it impressed journalists with its outstanding road-going qualities and comfort. Although criticised at its debut in 1974, the large saloon was a commercial success. The following year, a Prestige luxury version appeared in the catalog. This one is lengthened (of 25 cm) and will see its roof raised two years later. President Giscard d'Estaing complained about the lack of headroom when seated in the back. Indeed, the CX quickly became the emblematic car of the governing institutions and was adopted by Jacques Chirac who was paraded on the Champs Elysées on the evening of his presidential election in 1995. When the CX

is restyled in 1985, the Prestige also adopts the supercharger and officially becomes the most expensive Citroën available

The example we present is an exceptional CX 25 Prestige Turbo 2 with driver separation. This car was ordered by the City of Paris from Labbé in 1988. At that time, Jacques Chirac left his position as Prime Minister and returned to his post as Mayor of Paris. Very sensitive to the comfort of this car, we can assume that he was himself the one to request this car. This CX was put into circulation on December 5th 1988 and will be kept by the City of Paris until 1995 when Jacques Chirac becomes President of the Republic. It was therefore used for all his travels

within the framework of his municipal functions. The second owner of this car in 1995, a scientist, had himself travelled in this car accompanied by Jacques Chirac and Prime Minister Michel Rocard. The CX Prestige with driver separation are extremely rare. Based on a longer chassis, this example made by the Labbé company has a black livery associated with a beige leather interior. The upholstery and paintwork have recently been completely restored. Under the hood, we find the 2.5 l turbo of 168 hp which has been revised. This exceptional car with its history and its unusual configuration has all the arguments to seduce collectors in search of the rare pearl.

8 ROUES SOUS 2 PARAPLUIES





SCOTT

Voiture neuve d'époque, jamais immatriculée
Modèle Gris Cormoran
Véritable machine à remonter le temps

*New vintage car, never registered
Cormoran grey model
A real time machine*

50 000 - 70 000 €

Jamais immatriculée
Châssis n°: VF7AZKA371741

*Never registered
Chassis number: VF7AZKA371741*



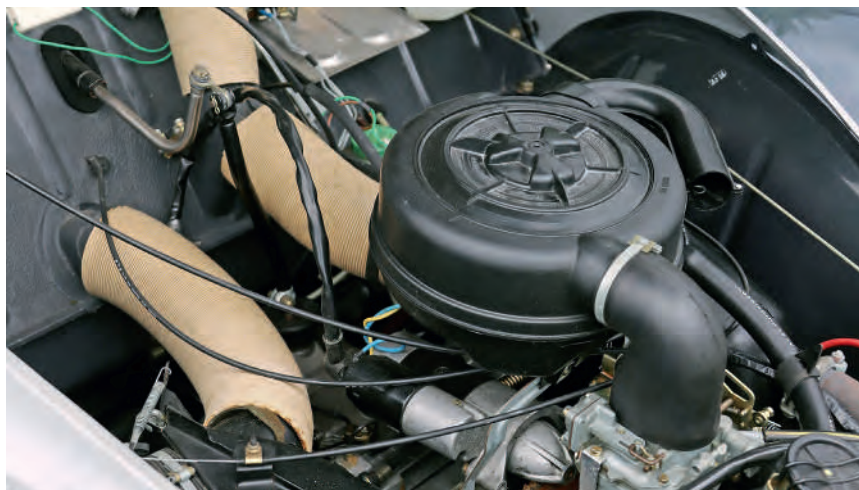
1990

Citroën 2 CV Charleston 9 km au compteur

On ne présente plus la Citroën 2 CV, icône populaire et véritable monument historique attaché à l'histoire de France, qui fut construite à plus de 5 millions d'exemplaires entre 1948 et 1990. La voiture qui illustre ces pages est une 2 CV Charleston Gris Cormoran de 1990 absolument neuve : elle ne fut jamais vendue... ni immatriculée, conservant depuis 1990 un état exceptionnel. Fait d'ailleurs unique : les éléments de carrosseries sensés recevoir les plaques d'immatriculation sont vierges de tout perçage, et plus rare encore, la voiture dispose du rarissime document CERFA n°96-4761, autrement appelé « Demande de certificat d'immatriculation d'un véhicule neuf ». L'état du véhicule est bien entendu absolument

incroyable... Chaque détail est à l'avenant : les pneus n'ont jamais été regonflés (l'air est « d'origine Citroën »), les fluides (huile moteur et boîte de vitesses, liquide de frein) sont ceux mis à l'usine, toutes les étiquettes et les marquages usine sont présents, et l'habitacle « sent le neuf ». Il n'est pas exagéré de dire que cette voiture est une véritable machine à remonter le temps. Aucune 2 CV « neuve » (on en a déjà vue une ou deux) ne totalise moins de 9 km, et il est probable que cela corresponde à la distance séparant les différents ateliers de montage, et au court essai auxquelles les voitures étaient soumises avant leur livraison. Les quelques très rares 2 CV « neuves » déjà vues sur le marché ont à l'époque été vendues, et stockées

par leurs propriétaires dans une démarche de spéculation ; celle-ci n'a au contraire jamais été vendue, pour des raisons personnelles au garagiste (qui en possédait trois, la première ayant été vendue il y a trois semaines lors de notre vente anniversaire au départ du Tour Auto Optic 2000 pour 141 960 €) qui s'en sépare aujourd'hui, sortant des écrans radar depuis 1990. Certains détails, dont l'inscription manuscrite Cormoran, à la craie bleue, dans la joue d'aile avant droite, sont particulièrement émouvants. Il est rarissime de trouver des voitures invendues d'époque, et nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir un incroyable exemplaire de la plus iconique des automobiles.



The Citroën 2CV, a popular icon and a true historical monument attached to the history of France, was built in more than 5 million units between 1948 and 1990. The car illustrating these pages is a brand new 2 CV Charleston Cormoran Grey from 1990: it has never been sold... nor registered, keeping since 1990 an exceptional condition. A unique fact: the body parts that are supposed to receive the license plates are not pierced at all, and even rarer, the car has the very rare CERFA document n°96-4761, otherwise known as «Application for a new vehicle registration certificate». The condition of the vehicle is of course absolutely incredible... Every detail is to the point: the tires have never been re-inflated (the air

is «original Citroën»), the fluids (engine and gearbox oil, brake fluid) are those put in at the factory, all the factory labels and markings are present, and the interior «smells like new». It is no exaggeration to say that this car is a real time machine. No «new» 2CV (we've seen one or two) has less than 9 km on the clock, and it's likely that this corresponds to the distance between the different assembly shops, and the short test drive the cars were subjected to before delivery. The very few «new» 2CVs already seen on the market were sold at the time, and stored by their owners for speculation; this one was never sold, for personal reasons to the garage owner (who owned three of them, the first one having been sold three weeks ago

during our anniversary sale at the start of the Tour Auto Optic 2000 for €141,960) who is now parting with it, having been off the radar since 1990. Some details, including the handwritten inscription Cormoran, in blue chalk, in the right front fender cheek, are particularly moving. It is rare to find unsold cars of this period, and we offer you the opportunity to acquire an incredible example of the most iconic of all automobiles.

Voiture neuve d'époque, jamais immatriculée
Modèle le plus emblématique,
Charleston rouge Delage
Véritable machine à remonter le temps

*New car, never registered
Most emblematic model,
Delage red Charleston
A real time machine*

50 000 - 70 000 €

Jamais immatriculée
Châssis n° : VF7AZKA371948

*Never registered
Chassis n° VF7AZKA371948*



1990

Citroën 2 CV Charleston 18 km au compteur

On ne présente plus la Citroën 2 CV, icône populaire et véritable monument historique attaché à l'histoire de France, qui fut construite à plus de 5 millions d'exemplaires entre 1948 et 1990. La voiture qui illustre ces pages est une 2 CV Charleston Rouge Delage de 1990 absolument neuve : elle ne fut jamais vendue... ni immatriculée, conservant depuis 1990 un état exceptionnel. Fait d'ailleurs unique : les éléments de carrosserie sensés recevoir les plaques d'immatriculation sont vierges de tout perçage, et plus rare encore, la voiture dispose du rarissime document CERFA n°96-4761, autrement appelé « Demande de certificat d'immatriculation d'un véhicule neuf ».

L'état du véhicule est bien entendu absolument incroyable... Chaque détail est à l'avenant : les pneus n'ont jamais été regonflés (l'air est « d'origine Citroën »), les fluides (huile moteur et boîte de vitesses, liquide de frein) sont ceux mis à l'usine, toutes les étiquettes et les marquages usine sont présents, et l'habitacle « sent le neuf ». Il n'est pas exagéré de dire que cette voiture est une véritable machine à remonter le temps. Aucune 2 CV « neuve » (on en a déjà vue une ou deux) ne totalise moins de 9 km, et il est probable que cela corresponde à la distance séparant les différents ateliers de montage, et au court essai auxquelles les voitures étaient soumises avant leur livraison. Celle-ci a parcouru 9 km de plus ; a-t-elle fait deux

fois le parcours test de l'usine ? Les quelques très rares 2 CV « neuves » déjà vues sur le marché ont à l'époque été vendues, et stockées par leurs propriétaires dans une démarche de spéculation ; celle-ci n'a au contraire jamais été vendue, pour des raisons personnelles au garagiste (qui en possédait trois, la première ayant été vendue il y a trois semaines lors de notre vente anniversaire au départ du Tour Auto Optic 2000 pour 141 960 €) qui s'en sépare aujourd'hui, sortant des écrans radar depuis 1990. Il est rarissime de trouver des voitures invendues d'époque, et nous vous offrons ici l'opportunité d'acquérir un incroyable exemplaire de la plus iconique des automobiles.

The Citroën 2CV, a popular icon and a true historical monument attached to the history of France, was built in more than 5 million units between 1948 and 1990. The car illustrating these pages is a brand new 2 CV Charleston Rouge Delage from 1990: it has never been sold... nor registered, keeping since 1990 an exceptional condition. Unique fact: the body parts that are supposed to receive the license plates are not pierced at all, and even rarer, the car has the very rare CERFA document n°96-4761, otherwise called «Application for a new vehicle registration certificate». The condition of the vehicle is of course absolutely incredible... Every detail is to the point:

the tires have never been re-inflated (the air is «original Citroën»), the fluids (engine and gearbox oil, brake fluid) are those put in at the factory, all the factory labels and markings are present, and the interior «smells like new». It is no exaggeration to say that this car is a real time machine. No «new» 2CV (we've seen one or two) has less than 9 km, and it's likely that this corresponds to the distance between the different assembly shops, and the short test drive the cars were subjected to before delivery. This one covered 9 km more; did it do the factory test run twice? The very few «new» 2CVs already seen on the market were sold at the time, and stored by their owners for speculation; this

one was never sold, for personal reasons to the garage owner (who owned three of them, the first one having been sold three weeks ago during our anniversary sale at the start of the Tour Auto Optic 2000 for €141,960) who is now parting with it, having been off the radar since 1990. It is rare to find unsold cars of the period, and we offer you here the opportunity to acquire an incredible example of the most iconic car.



Version la plus richement équipée
de la petite berline
L'une des plus désirables versions de 104
Dans son jus

Carte grise française
Pas de contrôle technique
Châssis n° VF3104A17F6405896

*The most richly equipped version
of the small sedan
One of the most desirable versions of the 104
In good overall condition*

*French title
No technical inspection
Chassis n° VF3104A17F6405896*

1 500 - 3 500 €



1985

Peugeot 104 GLS Berline



Si la collaboration entre Peugeot et Renault est connue grâce au V6 PRV, elle l'est moins pour le moteur X. Conçu pour faire apparaître la boîte sous le moteur, c'est ce qui permet à la 104 d'être compacte, sa taille étant son principal atout. La GLS apparaît en 1985, si bien équipée que les clients ne pourront même pas rajouter d'options.

Comme toutes les GLS, notre 104 est munie entre autres du volant sport ZS, de l'autoradio, d'appuie-têtes avant, d'essuie-glace et lave-glace arrière. Repainte dans son vert jade d'origine, sa sellerie en tweed est bien conservée. Elle se présente à nous dans son jus, quelques traces de corrosion sont à noter.

If the collaboration between Peugeot and Renault is mostly known thanks to the V6 PRV, it is less known for the X engine. Designed to make the gearbox appear under the engine, it's what allowed the 104 to be so compact, its size being its main asset. The GLS appeared in 1985, so well-equipped that customers couldn't even add options.

Like all GLSs, our 104 is equipped with a ZS steering wheel, radio, front headrests, rear wipers and washers. Repainted in its original jade green, its tweed upholstery is well preserved. It is presented to us in its original state, with a slight spot of corrosion on the rear rocker panel.

Troisième main
Intéressant projet de restauration
Pièces spécifiques rares

Third hand
Interesting restoration project
Specific rare parts

Titre de circulation hollandais
Châssis n° : VF320CM2201402697

Dutch title
Chassis n° VF320CM2201402697

7 000 - 9 000 €



1988

Peugeot 205 Rallye 1.3

AGUTTES

La 205 Rallye ici présentée fut mise en circulation pour la première fois le 24 novembre 1988. Vendue neuve en Hollande, elle ne quittera jamais ce pays et fait partie des rares exemplaires dédiés à ce marché. Elle représente aujourd'hui un intéressant projet de restauration car la base est saine et complète : le moteur TU24 est bien en place et est tournant, la boîte de vitesse également et la sellerie si fragile est en bon état et complète. Le propriétaire actuel, grand collectionneur hollandais de Peugeot, possède la voiture depuis 2011 et a constitué un stock important de pièces rares nécessaires à la restauration. Des rarissimes extensions neuves d'époques seront vendues avec la voiture, ainsi que des roues neuves ou des pièces spécifiques. Cette voiture n'a jamais subi les affres de la compétition ni du tuning et le connaisseur saura reconnaître la vraie valeur de cette 205 Rallye jamais modifiée.

The 205 Rallye presented here was put on the road for the first time on November 24, 1988. Sold new in Holland, it will never leave this country and is part of the rare examples dedicated to this market. It represents today an interesting restoration project because the base is healthy and complete: the TU24 engine is well in place and is running, the gearbox too and the oh-so-fragile upholstery is in good condition and complete. The current owner, a great Dutch Peugeot collector, has owned the car since 2011 and has built up a large stock of rare parts needed for the restoration. Rare new vintage extensions will be sold with the car, as well as new wheels or specific parts. This car has never suffered from competition or tuning and the connoisseur will know how to recognize the true value of this never modified 205 Rallye.





Sacrés numéros



La plus rare des GTI
Performances accrues
Bel état de présentation

*The rarest of the GTIs
Increased performance
Nice condition*

14 000 - 20 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF3741C66F5496799

*French registration
Chassis n° VF3741C66F5496799*



1985

Peugeot 205 GTI Kit PTS

Le Kit PTS 125 a été commercialisé dans le réseau Peugeot Talbot de fin 1984 à fin 1986. Il était vendu au tarif de 11 808 F, à ajouter aux 72 500 F d'une 205 GTI neuve. Elaboré par le préparateur Danielson, il concernait en fait uniquement la culasse. Ainsi, le diamètre des soupapes a été augmenté, l'arbre à cames a été retravaillé, et les conduits d'échappement et d'admission ont été optimisés. Le joint de culasse a quant à lui été affiné afin d'augmenter le taux de compression. Ainsi la puissance du moteur XU5J passe de 105 à 125 ch, et le régime maximal passe de 6 600 à 6 900 tr/min. Ce kit pouvait être assemblé sur une 205 neuve ou sur une auto déjà en circulation. Ce montage imposait par ailleurs une réception complémentaire aux Mines avec pose d'une plaque rivetée dans le

compartiment moteur et la modification du type sur la carte grise (741C66 MO pour modifié). Une distinction était opérée si le kit était monté sur une voiture neuve ou une voiture déjà en circulation. Pour les voitures neuves la plaque indiquait la mention « réception complémentaire » ; a contrario, pour les voitures déjà en circulation, la plaque indiquait la mention « agrément de prototype ». La présence de cette plaque et le type modifié sur la carte grise permettent donc d'identifier formellement une véritable 205 GTI Kit PTS. Selon l'ancien patron de Danielson, le contrat pour le kit PTS portait sur la production de 1 800 culasses.

L'exemplaire que nous présentons est une 205 GTI 1.6 mise en circulation le 18 janvier 1985.

Comme l'indique la plaque PTS, le kit a été commandé lors de l'achat de la voiture par son premier propriétaire. Cette auto se trouve aujourd'hui dans un bel état, sa caisse est très saine et la carrosserie a reçu une nouvelle peinture en 2018 dans sa teinte d'origine noir onyx. L'habitacle se trouve quant à lui dans son jus, seul le siège conducteur ayant bénéficié d'une restauration complète au mois d'août. Au niveau mécanique, de nombreuses pièces ont été remplacées, et cette auto fonctionne donc à merveille. A son volant, nous avons pu apprécier l'agrément du kit PTS qui apporte plus de répondant à haut régime. Son tempérament exacerbé et sa rareté en font certainement la plus exotiques des 205 GTI 1.6. Elle constitue assurément une chance à ne pas laisser passer !



The PTS 125 Kit was sold in the Peugeot Talbot network from the end of 1984 to the end of 1986. It was sold at a price of 11 808 F, to be added to the 72 500 F of a new 205 GTI. It was developed by the tuner Danielson, who only intervened at the level of the cylinder head. The valve diameter was increased, the camshaft was reworked and the exhaust and intake ducts were optimised. The head gasket has been refined to increase the compression ratio. As a result, the XU5J's power output has been increased from 105 to 125 bhp and the maximum rpm from 6600 to 6900. This kit could be assembled on a new 205 or on a car already in circulation. This assembly also required a complementary approval by the Mines with a riveted plate in the engine compartment and

the modification of the type on the registration card (741C66 MO for modified). A distinction was made if the kit was mounted on a new car or a car already in circulation. In the case of new cars, the plate indicated «additional approval», whereas in the case of cars already in circulation, the plate indicated «prototype approval». The presence of this plate and the modified type on the vehicle registration document therefore formally identify a genuine 205 GTI Kit PTS. According to the former Danielson boss, the contract for the PTS kit was for the production of 1800 cylinder heads.

The example we present is a 205 GTI 1.6 put on the road on 18 January 1985. As the PTS plate indicates, the kit was ordered when the

car was purchased by its first owner. This car is now in very good condition, the body is very sound and the bodywork has been repainted in 2018 in its original onyx black colour. The interior is still in its original state, only the driver's seat has been completely restored in August. Mechanically, many parts have been replaced, so this car works perfectly. At the wheel we could appreciate the pleasure of the PTS kit which brings more response at high revs. Its exacerbated temperament and its rarity make it certainly the most exotic of the 205 GTI 1.6, it is certainly an opportunity not to be missed!

Rare Collector
Deuxième main
Mécanique performante

*Rare Collector
Second hand
High performance mechanics*

20 000 - 40 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF320CD6201346913

*French registration
Chassis n° VF320CD6201346913*



1988

Peugeot 205 GTI Mi 16 Gutmann

Kurt Gutmann est un préparateur allemand reconnu pour ses kits carrosseries ainsi que pour ses préparations moteurs et châssis. Après avoir préparé des Talbot dans les années 1970, il s'intéresse à la 205 GTI avec pour objectif d'améliorer ses performances. Au fil des années, plusieurs améliorations ont été proposées à ses clients, comme par exemple l'augmentation la cylindrée des première 1.6 ou encore l'ajout d'une culasse 16-soupapes ou d'un turbo KKK. L'apparition de la 405 Mi 16 lui donnera à nouveau des idées, puisqu'il intégrera ce moteur dans la 205 Mi 16. L'aboutissement de son travail sur la petite GTI sera la 205 i16V qui, avec un moteur remanié, proposera une puissance de 170 ch.

L'exemplaire que nous vous présentons est à l'origine une 205 GTI 1.9. Elle a été vendue en 1988 par la concession Peugeot Autohaus Koch, à Ludwigshafen, en Allemagne. Elle a ensuite rejoint les ateliers de Kurt Gutmann afin d'être transformée en 205 GTI Mi 16. Cet exemplaire bleu électrique se trouve dans sa configuration d'origine. Il est équipé du kit Turbo-Look qui se caractérise par des pare-chocs et bas de caisses plus enveloppants associés à des ailes élargies. Ses jantes blanches à rayons complètent un look résolument radical. A l'intérieur on retrouve une sellerie en cuir noir, des moquettes rouges et une instrumentation Gutmann spécifique. En effet les fonds de compteur sont rouges et le tachymètre est gradué jusqu'à 260 km/h. Sous le capot se trouve le bloc 1,9 l 16-soupapes XU9J4 de la

405 Mi16, qui développe 160 ch. Le reste de la mécanique a également été optimisé, puisque les suspensions, les freins avant, l'embrayage ou encore l'échappement ont été remplacés. Le coût d'une telle préparation était très élevé à l'époque puisqu'il avoisinait le prix d'un 205 GTI neuve ! Ce qui explique certainement la faible diffusion de ce type de modèle. Cette voiture est accompagnée de son carnet Gutmann d'origine énumérant toutes ses caractéristiques techniques. Avec ses 900 kg et son 1,9 l de 160 ch, cette 205 se veut très performante. La production Gutmann ayant été très limitée, les 205 GTI Mi 16 sont extrêmement rares sur le marché. Notre exemplaire constitue donc une excellente opportunité d'acquérir un collector tout droit sorti des ateliers du sorcier allemand.



Kurt Gutmann is a German tuner known for his body kits as well as for his engine and chassis preparations. After having prepared Talbots in the 70's, he became interested in the 205 GTI with the objective to improve its performance. Over the years, several improvements were proposed to his customers, such as increasing the capacity of the first 1.6 l or adding a 16-valve cylinder head or a KKK turbo. The appearance of the 405 Mi 16 gave him new ideas as he integrated this engine into the 205 Mi 16. The result of his work on the small GTI will be the 205 i16V which with a reworked engine will offer a power of 170 hp.

The car we are presenting is originally a 205 GTI 1.9. It was sold in 1988 by the Peugeot Autohaus

Koch dealership in Ludwigshafen, Germany. It then went to the workshops of Kurt Gutmann to be transformed into a 205 GTI Mi 16. This electric blue car is in its original configuration. It is equipped with the Turbo-Look kit, which is characterized by more wraparound bumpers and rocker panels combined with wider fenders. White spoked wheels complete the radical look. The interior features black leather upholstery, red carpets and a special Gutmann instrument panel. The speedometer backs are red and the speedometer is graduated up to 260 km/h. Under the bonnet is the 1.9 litre 16-valve XU9J4 engine from the 405 Mi16, which develops 160 hp. The rest of the mechanics have also been optimised as the suspension, front brakes, clutch and exhaust system have been replaced. The

cost of such a preparation was very high at the time as it was close to the price of a new 205 GTI! This certainly explains the low distribution of this type of model. This car comes with its original Gutmann booklet listing all its technical characteristics. With its 900 kg and its 1.9 l of 160 hp this 205 is very powerful. As the Gutmann production was very limited, the 205 GTI Mi 16 is extremely rare on the market, so our example is an excellent opportunity to acquire a collector's item straight out of the German wizard's workshops.

Légende roulante
42 000 km d'origine
Deuxième main

*Rolling legend
42 000 original km
Second hand*

26 000 - 35 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF320CD6201517978

*French title
Chassis n° VF320CD6201517978*



1988

Peugeot 205 GTI 1.9

Légende parmi la légende, la 205 GTI 1.6 fait l'unanimité en 1984 auprès des journalistes et des passionnés. Pourtant, au fil des millésimes, la concurrence change. La Renault 5 GT Turbo affiche désormais 120 ch et Volkswagen sort une version 16-soupapes de sa Golf 2. Peugeot n'a alors d'autre choix que de lancer une version plus musclée de son sacré numéro. Les jantes en alliage léger passent à 15 pouces et cachent un système de freinage spécifique, des trains roulants revus pour faire passer la puissance vers les magnifiques pneus MXV en 185/55 - 15 spécifiques à cette seule version. Grâce à cet ensemble, la voiture offre des performances de premier plan

et un caractère réellement sportif, lui permettant de rivaliser avec les GT les plus puissantes et prestigieuses du moment.

La 205 GTI présentée ici est un modèle 1.9 mis en circulation pour la première fois le 15 juillet 1988. De couleur gris graphite, elle est équipée comme seule option du désirable toit ouvrant panoramique. Vendue neuve à Caen, elle reste aux mains de la même propriétaire jusqu'en 2016, celle-ci ne l'utilisant que rarement. Toujours dans un état absolument neuf d'origine, cette exceptionnelle 205 GTI est unique sur le marché aujourd'hui, offrant un kilométrage peu élevé de 42 000 km environ.

Aucun élément ne fut modifié ou repeint au cours de sa vie. Garée à l'abri de la lumière et des intempéries l'aspect général est neuf mais non restauré. Le carnet est présent avec des factures retraçant la vie tranquille de cette GTI. L'essai nous confirmera l'état unique de la voiture. Aucun bruit ou vibration ne vint perturber notre balade sur les petites routes normandes. Le moteur prend bien ses tours et dispose d'un couple toujours volontaire. Il est rare de nos jours de trouver de si beaux exemplaires de 205 GTI 1.9 qui n'aient jamais subi les affres du temps. Cette véritable deuxième main est une occasion à ne pas louper !



AGUTTES

Legend among legends, the 205 GTI 1.6 is unanimously acclaimed in 1984 by journalists and enthusiasts. However, as the years go by, the competition changes. The Renault 5 GT Turbo now boasts 120 hp and Volkswagen releases a 16-valve version of its Golf 2. Peugeot then has no choice but to launch a more muscular version of its sacré numéro. The light alloy rims are increased to 15 inches and hide a specific braking system, revised running gear to transfer the power to the magnificent MXV tires in 185/55 - 15 specific to this version. Thanks to this set, the car offers even better performances and a really sporty character, allowing it to compete with the most

powerful and prestigious GT of the moment. The 205 GTI presented here is a 1.9 model put on the road for the first time on July 15th 1988. Graphite grey in color, it is equipped as the only option of the desirable panoramic sunroof. Sold new in Caen, it remains in the hands of the same owner until 2016, who rarely uses it. Still in absolutely new original condition, this exceptional 205 GTI is unique on the market today, offering a low mileage of approximately 42,000 kilometers. Not a single part has been modified or repainted during its life. Parked in a dark and weatherproof location, the overall appearance is new but not restored. The booklet is present with invoices tracing the quiet life of this GTI. The

test drive will confirm the unique condition of the car. No noise or vibration disturbed our drive on the small roads of Normandy. The engine takes its rpm well and has great torque. It's rare to find a beautiful 205 GTI 1.9 that never suffered from the ravages of time. This true second hand is an opportunity not to be missed!

Voiture amusante et originale
Remarquable état de conservation
Historique génial

*Original and interesting car
Exceptionnally preserved
Fantastic history*

12 000 - 18 000 €

Sans carte grise
Châssis n° : VF72ALF0000LF4950

*No title
Chassis n° VF72ALF0000LF4950*



1993

Citroën AX 4x4 Trophée Andros-Citroën Médias

Val Thorens, l'Alpe d'Huez, Serre Chevalier. Pour certains, ces villages font penser au ski, au snowboard ou à la luge. Pour d'autres, ce sont surtout des épreuves redoutables du Trophée Andros ! Disputé depuis 1990, ce championnat est lancé par l'ancien Champion de France de Rallycross Max Mamers et le président de la société Andros Frédéric Gervoson. Ces amateurs de sports d'équipe veulent créer une compétition frénétique où se disputent les meilleurs pilotes du monde, tout en restant conviviale et bon esprit. Les circuits sont courts et l'action est visible depuis toutes les tribunes. Les paddocks sont accessibles au public qui peut côtoyer ses héros, comme Alain Prost, Sébastien Loeb ou encore Yvan Muller, dix fois champion.

Le championnat gagne rapidement en popularité. Les grands constructeurs décident de participer, soutenus par des sponsors passionnés et des pilotes désireux de goûter à de nouvelles sensations. Si une AX Sport remporte le deuxième Trophée Andros en 1991, la petite citadine peine à se démarquer face aux grosses cylindrées allemandes la saison suivante. Pour la saison 1992, Citroën et les organisateurs décident de lancer le Trophée Andros-Citroën Médias, destiné exclusivement aux journalistes, le vainqueur de chaque épreuve gagnant une place pour la finale à Paris. La voiture choisie est une AX 4x4 de série, vidée, renforcée et munie de pneus cloutés pour l'occasion. Dotée d'un excellent châssis, les journalistes s'amusent tout au long de la saison et ne cesseront de louer son comportement.

La voiture que nous vous présentons aujourd'hui est une de ces voitures ayant participé au Trophée Andros-Citroën Médias en 1993. Prélevée directement sur la chaîne de production et instantanément modifiée pour la compétition, elle participe à sept épreuves : Val Thorens, Cannes-Isola 2000, La Bresse, Andorre-Pas de la Case, Lans-en-Vercors, Serre Chevalier et Clermont-Ferrand-Super Besse. Affichant moins de 2 500 km au compteur, sa carrosserie est plutôt saine et arbore encore ses stickers Total, Michelin, Pilot et Andros d'époque. Le baquet et l'intérieur sont encore en très bon état. Très bien conservée pour une voiture confiée une saison complète à des amateurs, elle est prête à retrouver glissades et pistes enneigées.



Val Thorens, Alpe d'Huez, Serre Chevalier. For some, these villages symbolize skiing, snowboarding or sledding. For others, they are above all the formidable events of the Andros Trophy! Held since 1990, this championship was launched by the former French Rallycross Champion Max Mamers and the president of the Andros company Frédéric Gervoson. These team sports enthusiasts wanted to create a frenetic competition where the best drivers in the world would compete, while remaining friendly and good-natured. The circuits are short and the action is visible from all the stands. The paddocks are accessible to the public who can meet their heroes, such as Alain Prost, Sébastien Loeb or even ten-time champion Yvan Muller.

The championship quickly gained in popularity. Major manufacturers quickly decided to participate, supported by passionate sponsors and drivers eager to experience new sensations in the off-season. Although an AX Sport won the second Andros Trophy in 1991, the small city car struggled to stand out against more powerful German cars the following season. For the 1992, Citroën and the organizers decided to launch the Trophée Andros-Citroën Médias, intended exclusively for journalists, with the winner of each event earning a place in the final in Paris. The car chosen was a standard AX 4x4, stripped, reinforced and fitted with studded tires for the occasion. With an excellent chassis, the journalists had fun throughout the season and never stopped praising its behavior.

The car we are presenting today is one of those cars that took part in the Andros-Citroën Médias Trophy in 1993. Taken directly from the production line and instantly modified for the competition, it participated in seven events: Val Thorens, Cannes-Isola 2000, La Bresse, Andorre-Pas de la Case, Lans-en-Vercors, Serre Chevalier and Clermont-Ferrand-Super Besse. With less than 2,500 km on the odometer, its sheet metal bodywork is very healthy, still bearing its period-correct Total, Michelin, Pilot and Andros decorations. The bucket seat and the interior are still in excellent condition. In a remarkable state of preservation for a car entrusted to amateurs for a full season, it is ready to head back to snowy tracks.

Historique prestigieux
Livrée d'époque
Voiture de compétition

*Prestigious history
Period-correct decoration
Potential for competition*

15 000 - 25 000 €

Pas de carte grise
Pas de moteur ni de boîte de vitesses

*No title
No engine and gearbox*



1998

Peugeot 406 Supertourisme

Dans les années 1990, la course automobile était un moyen apprécié par les constructeurs de promouvoir leurs nouveautés. Dès la sortie de la 406, Peugeot décide de s'engager en Supertourisme allemand, le fameux DTM, le championnat le plus compétitif du moment. Construite par Peugeot Sport grâce au financement d'Esso, la 406 offre plus de 300 ch pour moins de 1 000 kg. Prête pour la saison 1996, elle accroche la 3^e place du championnat lors de sa première saison et écrase la concurrence dès l'année suivante. En 1998, Peugeot Sport décide de

concentrer ses efforts sur le WRC à la sortie de la 206. Les 406 seront ensuite engagées en BTCC (championnat britannique) et courront le Belgian Procar, pour terminer leur carrière en Amérique du Sud et en France au début des années 2000, où elles se montreront toujours compétitives.

L'exemplaire que nous présentons a certainement participé au championnat Allemand de Supertourisme en 1998. Il a ensuite été engagé dans le Championnat d'Amérique du Sud, également appelé Coupe des Nations. Couru en Argentine, au Brésil et en Uruguay,

de nombreux constructeurs participaient à ce championnat au niveau élevé. Cette 406 est l'une des deux Supertourisme du team EF Racing ayant glané le titre en 1999, le brésilien Caca Bueno et l'Argentin Emiliano Spataro étant à égalité à l'issue de la dernière manche. La 406 se défend impeccablement toute la saison face aux autres BMW 320i, Alfa Romeo 155 et Opel Vectra, entre autres. Toujours aux couleurs de la saison 1999, mais sans son groupe moteur / boîte, cette véritable voiture usine au palmarès prestigieux n'attend que de retrouver la piste.



In the 1990s, car racing was a popular way for manufacturers to promote their new products. As soon as the 406 was released, Peugeot decided to enter the German Supertourism championship, the most competitive championship of the time. Built by Peugeot Sport with funding from Esso, the 406 boasts over 300 horsepower for less than 1,000 kg. Ready for the 1996 season, it finished third in the championship in its first season and crushed the competition the following year. In 1998, Peugeot Sport decided to concentrate their efforts on the WRC with the release of the

206. The 406s were then entered in the BTCC and raced in the Belgian Procar, ending their career in South America and France in the early 2000s, where they were always competitive. The car we present today is the ST31 chassis, entered in the South American Supertouring Championship, also called Nations Cup. Raced in Argentina, Brazil and Uruguay, the level was high, with many manufacturers involved. This 406 is one of the two Supertourism cars of the EF Racing team that won the title in 1999, with Brazilian Caca Bueno and Argentine Emiliano Spataro tied in the final round. With 3 wins and 7

podiums in 12 rounds, the 406 #6 defended itself impeccably all season against other 406s, BMW 320i, Alfa Romeo 155 and Opel Vectra, among others. Still in the colors of the 1999 season, original but missing its engine / gearbox unit, this real factory car with a prestigious record of achievements is just waiting to be back on the track.

Modèle iconique
Belle et performante
9 600 € de frais récents

*Iconic model
Beautiful and powerful
9 600 € of recent fees*

45 000 - 65 000 €

Voiture de compétition
Vendue sans titre de circulation
Châssis n° : SF01

*Competition car
Sold without title
Chassis n° SF01*



2000

Peugeot 406 Coupé Silhouette

Le championnat de France de Supertourisme a vu le jour en 1976 pour évoluer au fil des saisons. En 2001, victime, comme d'habitude, de coûts devenus délirants, la FFSA lance la série "Silhouette" censée limiter les budgets et relancer le concept. C'est ainsi que le projet 406 coupé Silhouette est lancé. La FFSA offre aux participants la possibilité de créer des autos aux galbes « libres » : pour le joli coupé Peugeot 406, c'est l'opportunité de montrer qu'il sait également se montrer efficace sur piste. Le cahier des charges est simple : châssis tubulaire,

implantation mécanique centrale, utilisation massive de fibre de verre et de carbone, et préparation du V6 3 l 4-arbres à cames en tête et 4-soupapes par cylindre à 300 ch. La transmission se fait aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte séquentielle Sadev à six rapports.

La 406 Silhouette ici présentée est une voiture construite par Solution F et il s'agit du châssis SF 1. Pilotée dès l'origine par le grand pilote William David, elle participe au championnat français de 2001 à 2004. William David finira 3e du championnat en 2001 et 2002 avec

une victoire à Pau en mai, tandis que sa sœur car sera sacrée Championne de France aux mains de Jean-Philippe Peugeot. La voiture connaîtra quatre propriétaires après sa carrière officielle, le dernier s'en portant acquéreur en 2019. Il a depuis procédé à de grands frais de restauration mécanique. Le moteur et la boîte ont été refaits à neuf ainsi que la peinture respectant la livrée de l'époque avec le sponsor Eléphant Bleu. Cette rarissime 406 Silhouette est aujourd'hui prête à prendre le chemin des circuits aux mains d'un gentleman driver connaisseur.



The French Supertourism Championship was created in 1976 and has evolved over the seasons. In 2001, victim, as usual, of costs that had become insane, the FFSA launched the «Silhouette» series, which was supposed to limit budgets and relaunch the concept. This is how the 406 Silhouette coupe project was launched. The FFSA offered participants the possibility of creating cars with «free» curves: for the pretty Peugeot 406 coupé, it was an opportunity to show that it could also be effective on the track. The specifications are simple: tubular chassis, central mechanical

layout, massive use of fiberglass and carbon, and preparation of the 3-liter V6 with 4 overhead camshafts and 4 valves per cylinder at 300 hp. Transmission is to the rear wheels via a six-speed Sadev sequential gearbox. The 406 Silhouette presented here is a car built by Solution F and it is the SF 1 chassis. Driven from the beginning by the great driver William David, it participated in the French championship from 2001 to 2004. William David finished 3rd in the championship in 2001 and 2002 with a victory in Pau in May, while his sister car was crowned French Champion by Jean-Phi-

lippe Peugeot. The car will know four owners after its official career, the last one buying it in 2019. Since then, he has carried out a major mechanical restoration. The engine and the gearbox have been rebuilt as well as repainted, respecting the livery of the time with the sponsor Eléphant Bleu. This very rare 406 Silhouette is now ready to take the track in the hands of a gentleman and connoisseur driver.

Histoire intéressante !
Véritable voiture du film
En très bon état

Interesting story!
Real car from the movie
In very good condition

50 000 - 60 000 €

Véhicule de compétition sans carte grise
Châssis N° FLD

Competition vehicle without title
Chassis number FLD



2001

Peugeot 206 WRC Glace Michel Vaillant

Chacun de nous a ses propres idoles et légendes du sport automobile, pilotes de Formule 1, vainqueurs des grandes courses d'endurances, icônes de rallye, ou stars du petit écran. Mais n'oublions pas le 8^e Art, avec ses héros de bandes dessinées ! Dans cet univers aussi riche que passionnant, un pilote traverse les époques avec un charisme rare. Son nom ? Michel Vaillant, assurément le plus fair-play et le plus attachant de tous nos héros de papier... Né de l'imagination et du coup de crayon du regretté Jean Graton, disparu en début d'année, il a inspiré une véritable saga qui dure depuis 1957. Après 76 albums, il compte bien entendu un nombre incalculable de supporters. Certains pilotes, comme Alain Prost, expliquent que leur vocation est née à la lecture d'un Michel Vaillant... L'année 2003 fut marquée par la sortie du film Michel

Vaillant, avec l'acteur Sagamore Stevenin dans le rôle-titre, et forcément une ribambelle d'autos stars. La 206 qui illustre ces pages a une histoire passionnante. Elle commence sa vie en 2001 lorsqu'un passionné de course sur glace, Monsieur V., décide de s'engager dans un tout nouveau championnat mondial de course sur glace : l'éphémère IRSI. Notre 206 est élaborée à partir d'une caisse nue de série, entièrement modifiée par FLD, arceautée et soudée selon les normes du championnat WRC ; pour le moteur, on choisit un 4-cylindres 2 l Turbo dont la puissance varie entre 380 et 420 ch, accouplé à une boîte de vitesses séquentielle à six rapports qui transmet la puissance aux quatre roues motrices. Une fois mise au point, la voiture participe à ce nouveau championnat en 2002 et 2003, finissant presque toutes les courses en se bagarrant contre des 205

T16, des 306 Maxi ou des Subaru Impreza... En 2003, hasard du calendrier, la voiture est au Canada pour les épreuves du championnat, en même temps que le tournage du film Michel Vaillant ; le réalisateur est à la recherche de décors enneigés et de voitures de course sur glace pour les scènes de courses. La 206 est ainsi choisie, puis légèrement transformée pour les besoins du film. Le reste des scènes est filmé en Haute-Savoie, avec l'équipe de Remy Julienne pour gérer les cascades. Et derrière le volant de notre 206, c'est l'inénarrable Jean Ragnotti, « l'équilibriste », qui s'improvise cascadeur... A la suite du tournage notre 206 est remise dans sa configuration « glace » et reprend sa carrière de course en France, en courant par exemple le Sprint Hivernal de Serre-Chevalier en 2011, 2018, 2019 et 2020. Elle a très récemment été remise en configuration Michel Vaillant et révisée.



AGUTTES

Each of us has his own idols and legends of motorsport, Formula 1 drivers, winners of the great endurance races, rally icons, or movie stars. But let's not forget the 8th Art and its comic book heroes! In this universe, as rich as it is exciting, a driver crosses the ages with a rare charisma. His name? Michel Vaillant, undoubtedly the most fair-play and endearing of all our comic book heroes... Born from the imagination and the pencil stroke of the late Jean Graton, who passed away earlier this year, he inspired a real saga that has lasted since 1957. After 76 albums, he has of course countless fans. Some drivers, like Alain Prost, explain that their vocation was born after reading a Michel Vaillant... The year 2003 was marked by the release of the movie Michel Vaillant, with the actor Sagamore Stevenin in the title role,

and inevitably a string of star cars. The 206 that illustrates these pages has a fascinating history. It began its life in 2001 when an ice racing enthusiast, Mr V., decided to enter a brand new world ice racing championship: the short-lived IRSI. Our 206 is built from a bare production body, entirely modified by FLD, arced and welded according to the standards of the WRC championship; for the engine, a 4-cylinder 2-litre turbo is chosen, whose power varies between 380 and 420 bhp, coupled to a six-speed sequential gearbox which transmits the power to the four driving wheels. Once developed, the car participates in this new championship in 2002 and 2003, finishing almost all the races by fighting against 205 T16, 306 Maxi or Subaru Impreza... In 2003, by luck, the car is in Canada for the races of the championship, at

the same time as the shooting of the film Michel Vaillant; the director is in search of snowy sceneries and racing cars on ice for the scenes of races. The 206 is thus chosen, then slightly transformed for the needs of the film. Peugeot had in fact planned 206s but without any mechanical modification for the extras. The rest of the scenes are filmed in Haute-Savoie, with Remy Julien's team to manage the stunts. And behind the wheel of our 206, it is the inenarable Jean Ragnotti, «the balancing act», who improvises himself stuntman... After the shooting our 206 is put back in its «ice» configuration and resumes its racing career in France, running for example the Sprint Hivernal of Serre-Chevalier in 2011, 2018, 2019 and 2020. It has very recently been put back in Michel Vaillant configuration and revised.

Voiture officielle, construite
avec de véritables pièces de 206 WRC
Historique prestigieux et look ravageur
Motorisée

*Official car, built with genuine 206 WRC parts
Prestigious past and devastating looks
Motorized*

15 000 - 25 000 €

Voiture d'exposition

Show car



2003

Peugeot 206 WRC Showcar



La 206 WRC sort des ateliers de Vélizy en 1999 et fait ses débuts en compétition au Tour de Corse. Elle est équipée d'un 4-cylindres 2 l turbo développant 300 ch, associé à une boîte séquentielle à six vitesses et une transmission intégrale. Digne héritière de son aînée, elle marquera le début des années 2000 en s'adjugeant 24 victoires en WRC. Marcus Grönholm sera champion du monde à son volant en 2000 et 2002 et Peugeot Sport remportera le titre constructeur en 2000, 2001 et 2002. Elle sera remplacée en 2004 par la 307 WRC qui peinera à égaler son succès. L'exemplaire que nous présentons est un véhicule d'exposition dit show car équipé d'un moteur basique de série et réalisé avec de véritables pièces provenant de chez Peugeot Sport.

The 206 WRC left the workshops in Vélizy in 1999 and made its competitive debut at the Tour of Corsica. It is equipped with a 4-cylinder 2-liter turbocharged engine developing 300 bhp, combined with a 6-speed sequential gearbox and all-wheel drive. A worthy heir to its predecessor, it will mark the beginning of the 2000s by claiming 24 WRC victories. Marcus Grönholm will be world champion at its wheel in 2000 and 2002, and Peugeot Sport will win the manufacturer's title in 2000, 2001 and 2002. It will be replaced in 2004 by the 307 WRC, which will not enjoy the same success.

The example we are presenting is a show car equipped with an engine. Made with real parts from Peugeot Sport, it was used by the manufacturer during various events to promote the 206 WRC.

Voiture du film Michel Vaillant
Show-car roulant
A remettre en route

From the Michel Vaillant movie
Rolling show car
To be restarted

Voiture d'exposition

Show car

15 000 - 25 000 €

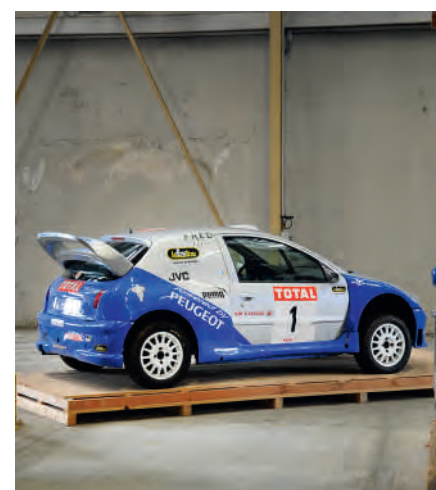


2004

Peugeot 206 WRC Michel Vaillant

C'est encore aujourd'hui dans sa livrée du Rallye du Canada, comme vue dans le film, que nous présentons la 206 WRC show car de Michel Vaillant ! Son état extérieur est très bon, et aucun manque n'est à déplorer. L'intérieur de la voiture est typé course, et lui aussi complet et en très bon état. Du point de vue mécanique, la motorisation utilisée dans cette auto n'est pas celle d'une réelle WRC, mais bien un 1,4 l TU de série. Si le souhait du futur propriétaire est de faire rouler cette show-car, une grande révision sera à prévoir, cette auto n'ayant pas été démarrée depuis de nombreuses années. Voici l'opportunité d'acquérir une pièce idéale pour un musée personnel !

Still in its Rallye du Canada livery, as seen in the movie, that we present the 206 WRC show car of Michel Vaillant! Its exterior condition is very good, and there are no missing parts. The interior of the car is in racing style, complete, and in very good condition. From a mechanical point of view, the engine used in this car is not a real WRC one, but a standard 1.4L TU. If the future owner wants to run this show car, a major overhaul will be necessary, as this car has not been started for many years. Here is the opportunity to acquire a unique piece for a personal museum!



AGUTTES

3ème du Dakar 2019
Moins de 10 exemplaires
Hautes performances

3rd place at the 2019 Dakar
Less than 10 examples
High performance

600 000 - 700 000 €

Véhicule de compétition

Competition car



2017

Peugeot 3008 DKR Maxi Ex-Sébastien Loeb

Après deux saisons en Rallye Raid et une victoire au Dakar 2016 avec Stéphane Peterhansel, le 2008 DKR est remplacé par le 3008 DKR. Il fera sa première apparition au Rallye du Maroc en septembre 2016. Hormis le nom, la 3008 DKR n'a évidemment plus rien à voir avec la Peugeot 3008 de série. Haut comme un homme, plus large qu'une Lamborghini Aventador et pas plus long qu'une berline compacte, c'est un monstre féroce et intimidant. Le 3008 DKR est aussi un monstre de technologie à la

conception ultra pointue, avec un gabarit super imposant pour un poids total de seulement 1580 kg. Le treillis tubulaire est en acier et toutes les pièces de carrosserie sont réalisées en fibre de carbone. Chaque détail est pensé en fonction des contraintes de la course et de l'évolution du parcours. Néanmoins, cela n'empêche pas les équipes de Peugeot Sport de capitaliser sur les technologies éprouvées. Ainsi, une partie de l'électronique de la Peugeot 908 a été récupérée. Le 3008 DKR est équipé d'un V6 3.0 l

bi-turbo diesel de 350 ch disposé en position centrale arrière. Les 800 Nm de couple qu'il génère sont transmis aux seules roues arrière à l'aide d'une boîte 6-vitesses à commande séquentielle. Face à ses principaux rivaux, Mini et Toyota, les équipes de Peugeot Sport n'avaient pas la course gagnée. Néanmoins le team français a pu compter sur son expérience acquise lors des précédentes éditions lui permettant ainsi de s'adjuger les victoires des éditions 2017 avec Stéphane Peterhansel



et 2018 avec Carlos Sainz. C'est à l'issue de ces 3 victoires consécutives que Peugeot Sport se retirera du Rallye Raid.

L'exemplaire que nous présentons est un 3008 DKR Maxi ; en effet le 3008 a connu une évolution en 2018 suite à la modification du règlement technique par la FIA. Afin de rester compétitif face aux véhicules 4-roues motrices, Peugeot Sport a modifié la suspension de la bête. Les triangles de suspension inférieurs et supérieurs, les biellettes et les arbres de transmission ont

été changés ce qui a élargi la cinématique des suspensions de 10 cm par côté. Avec ses 2m40 de large le 3008 gagne ainsi en stabilité et sa dynamique est améliorée.

Après 3 participations successives avec Peugeot Sport, l'équipage Sébastien Loeb / Daniel Elena revient sur le Dakar 2019 mais cette fois ci avec le team privé PH Sport. C'est au volant de l'auto que nous présentons qu'ils remportent 4 des 10 étapes du rallye, formant ainsi l'équipage le plus performant de la compétition. Néanmoins

cela ne sera pas suffisant pour s'adjuger la victoire, puisqu'ils termineront le rallye sur la 3e marche du podium. Cette auto très performante a ainsi démontré tout son potentiel en course. Entièrement reconditionnée, elle est prête à prendre le départ de votre prochain rallye-raid. Une occasion unique pour qui voudrait s'engager dans la toute première saison du Championnat du monde de Rallye Raid, qui verra le jour en 2022 !



After two seasons in Rally Raid and a victory in the 2016 Dakar with Stéphane Peterhansel, the 2008 DKR is replaced by the 3008 DKR. It will make its first appearance on the Rally of Morocco in September 2016.

Apart from the name, the 3008 DKR obviously has nothing to do with the production version of the Peugeot 3008. Tall as a man, wider than a Lamborghini Aventador and no longer than a compact sedan, it's a fierce and intimidating

monster. The 3008 DKR is also a technologically advanced monster, with a super imposing size and a total weight of only 1580 kg. The tubular frame is made of steel and all the body parts are made of carbon fiber. Every detail is thought

out according to the constraints of the race and the evolution of the course. Nevertheless, this does not prevent the Peugeot Sport teams from capitalizing on proven technologies. Thus, a part of the electronics of the Peugeot 908 was recovered. The 3008 DKR is equipped with a 3.0-litre twin-turbo diesel V6 engine with 350 bhp located in mid rear position. The 800 Nm of torque it generates are transmitted to the rear wheels alone by means of a sequentially controlled 6-speed gearbox. Faced with its main rivals, Mini and Toyota, the Peugeot Sport teams did not have an easy race. Nevertheless, the French team was able to rely on its experience gained in previous editions, allowing it to win the 2017 edition with Stéphane Peterhansel and 2018 with Carlos Sainz. It is after these 3 consecutive victories that Peugeot Sport will withdraw from the Rally Raid.

The example we present is a 3008 DKR Maxi; indeed the 3008 has undergone an evolution in 2018 following the modification of the technical regulations by the FIA. In order to remain

competitive with 4WD vehicles, Peugeot Sport has modified the suspension of the beast. The lower and upper suspension wishbones, connecting rods and driveshafts have been changed which has widened the suspension kinematics by 10 cm per side. With its 2m40 width, the 3008 gains in stability and its dynamics are improved.

After 3 successive participations with Peugeot Sport, the crew Sébastien Loeb / Daniel Elena returned to the 2019 Dakar but this time with the private team PH Sport. It is at the wheel of the car that we present that they win 4 of the 10 stages of the rally, forming the most performing crew of the competition. However, this was not enough to win the event, as they finished the rally on the 3rd step of the podium. This high-performance car showed its full racing potential. Completely reconditioned, it is ready to take the start of your next rally-raid. A unique opportunity for those who would like to take part in the very first season of the World Rally Raid Championship, which will be launched in 2022!



Projet passionnant
Ex-Mondial de l'Auto 2000
Sort de l'Ecole Sbarro

Exciting project
Ex Paris Motor Show 2000
Designed by students from the Sbarro School

6 000 - 10 000 €

Sans carte grise
Châssis n° : MCWJZFDGL300045

No title
Chassis n° MCWJZFDGL300045



2000

Citroën Sbarro Espera Berlingo 6-roues « Croisière Jaune »



A l'heure où les Mercedes Classe G à six roues s'échangent autour de 600 000 €, il nous paraissait important de vous rappeler que d'irréductibles gaulois s'étaient, bien avant, lancé dans un pari aussi fou. Nous sommes au Mondial de l'Automobile de Paris, en 2000, lorsque les étudiants de l'Institut supérieur de formation aux métiers de conception présentent le fruit de leur travail : un remake des célèbres Citroën de la « Croisière Jaune ». Aujourd'hui dans un bon état d'usage, c'est une auto amusante et passionnante que nous vous présentons. Une révision mécanique sera à prévoir pour que tout amateur puisse utiliser ce project-car 4 x 6 dans sa maison de campagne. Pourquoi acheter un classique Mercedes 6 x 6 lorsque l'on peut avoir un Berlingo unique et signé du maître Suisse.

At a time when six-wheeled Mercedes G-Class cars are trading at around 600 000 €, we thought it was important to remind you that some irréductibles Gaulois had also taken on such a crazy challenge. We are at the Paris Motor Show, in 2000, when the students of the "Institut supérieur de formation aux métiers de conception" present the fruit of their work: a remake of the famous Citroën of the «Croisière Jaune». Today in a good state of use, it is a fun and exciting car that we present to you. A mechanical revision will be necessary so that any enthusiast can use this 4 x 6 project-car in his country house. Why would you buy a classic Mercedes 6 x 6 when you can have a unique Berlingo ?

Modèle unique !
 Combinaison de couleurs originale
 Dernier cabriolet Peugeot signé Pininfarina

Sans carte grise
 Châssis n° VF37DRFX230208968

*One of a kind !
 Original color combination
 Last Peugeot convertible designed by Pininfarina*

*No title
 Chassis n° VF37DRFX230208968*

8 000 - 18 000 €



1993

Peugeot 306 Lipstick

Signée Pininfarina, dans la lignée de certains des plus beaux coupés et cabriolets Peugeot, la 306 Cabriolet est présentée en 1993 puis commercialisée avec succès jusqu'en 2002 après 75 000 exemplaires. C'est le dernier cabriolet produit par Peugeot, qui s'orientera ensuite vers les coupé-cabriolets.

L'exemplaire que nous présentons est un prototype du département Couleur & Matière du centre de style Peugeot. C'est donc une phase 1 dont les lignes sont rehaussées par se teinte bi-ton rouge et gris. Les couleurs choisies pour l'habitacle sont identiques : le choix est osé mais délicieusement rétro. Totalisant à peine 40 km, cette étude est roulante mais n'a jamais été immatriculée.

Designed by Pininfarina, in the tradition of some of the most beautiful Peugeot coupes and cabriolets, the 306 Cabriolet was presented in 1993 and sold successfully until 2002 after 75,000. It is the last cabriolet produced by Peugeot, which later turns itself towards coupé-cabriolets.

The example that we present is a prototype of the department Couleurs & Matières of the Peugeot style center. It is thus a phase 1 whose lines are raised by the two-tone color Lucifer red and xxx gray. The colors chosen for the interior are identical to the exterior: the choice is daring but deliciously retro. Driven for barely 40 km, this study is road-ready but has never been registered.



Deuxième main
S16 BV6 phase 1
Historique connu

Second hand
S16 BV6 phase 1
Known history

12 000 - 17 000 €

Carte grise française normale
Châssis N° : VF37CRFS231376126

French title
Chassis n° VF37CRFS231376126



1996

Peugeot 306 S16 BV6

Première compacte française équipée d'une boîte de vitesses à six rapports, la 306 S16 fut présentée en 1996. La presse attendait au tournant la petite Peugeot qui décevait dans sa première version sportive légèrement sous-motorisée. Les ingénieurs de Sochaux ont été cette fois très inspirés en équipant la 306 du fabuleux moteur XU10J4RS accouplé à une inédite boîte 6-vitesses. Les performances sont au rendez-vous et le succès commercial suivra.

Le modèle présenté ici est sans doute la 306 S16 la plus connue de la presse auto française après des apparitions dans de nombreux magazines spécialisés. Sa couleur Jaune Vermeer spécifique, son toit ouvrant et sa configuration phase 1 en font une vraie rareté. Celle-ci fut vendue neuve en région Parisienne par la concession Darl'mat en décembre 1996 à un ingénieur en aéronautique qui la gardera jusqu'en 2017, date à laquelle le propriétaire actuel en fait l'acquisition après avoir tout simplement croisé la voiture

dans une station-service. A son achat quelques travaux sont entrepris pour pouvoir rouler sereinement : remplacement de l'embrayage, des courroies de distribution et accessoires ainsi que des biellettes. Notre essai nous révélera une voiture en pleine forme et prête à avaler des kilomètres de petites routes. Aujourd'hui le compteur affiche 176 000 km d'origine et tous les documents sont présents : carnets et factures. Le contrôle technique de moins de 6 mois est favorable.



First French compact car equipped with a six-speed gearbox, the 306 S16 was presented in 1996. The press was waiting for the little Peugeot which disappointed in its first slightly underpowered sporty version. This time, the engineers from Sochaux were very inspired by equipping the 306 with the fabulous XU10J4RS engine coupled to a new 6-speed gearbox. The performances were finally there and a commercial success soon followed. The model presented here is without doubt

the most known 306 S16 in France, appearing in many specialized magazines. Its specific Vermeer Yellow color, its opening roof and its phase 1 configuration make it a real rarity. This car was sold new in the Paris region by the Darl'mat dealership in December 1996 to an aeronautical engineer who kept it until 2017, when the current owner bought it after having simply seen the car in a gas station. When he bought it, some work was done to be able to drive it serenely: replacement of the clutch,

the timing belts and accessories as well as the connecting rods. Our test drive will reveal a car in great shape and ready to swallow miles of small roads. Today the odometer shows 176 000 original km and all documents are present, such as booklets and invoices. The technical control is less than 6 months old and is favorable.

Seulement 43 000 km
Deuxième main
Très bon état

*Only 43 000 km
Second hand
Very good condition*

12 000 - 18 000 €

Carte grise française
Châssis n° : VF38CXFXA81403694

*French title
Chassis n° VF38CXFXA81403694*



2001

Peugeot 406 coupé V6



L'exemplaire que nous présentons a été mis en circulation le 16 novembre 2001 en Bretagne. Affichant seulement 43 000 km, cette 406 coupé V6 se trouve dans un très bon état de conservation. Sa carrosserie gris Hadès métallisée est associée à un bel intérieur en cuir noir. Acquisée en 2018 par son actuel propriétaire, la voiture a peu roulé depuis mais a bénéficié d'un entretien soigné. A la fois sobre et élégant, ce beau coupé, doté du mélodieux V6, constitue une intéressante opportunité à l'heure où il s'annonce comme un futur collector.

The car we are presenting was put on the road on 16 November 2001 in Brittany. With only 43,000 km, this 406 V6 coupé is in very good condition. Its Hades grey metallic bodywork is combined with a beautiful black leather interior. Acquired in 2018 by its current owner, the car has not been driven much since but has benefited from a careful maintenance. Both sober and elegant, this beautiful coupe with its melodious V6 engine constitutes an interesting opportunity as it announces itself as a future collector.

Ligne à couper le souffle
Entretien complet Peugeot
Nombreux frais récents

*Breathtaking design
Full Peugeot maintenance
Many recent invoices*

Titre de circulation Hollandais
Châssis n° : VF38CXFB81177990

*Dutch title
Chassis n° VF38CXFB81177990*

6 000 - 10 000 €



2002

Peugeot 406 coupé V6 Pack

Le coupé 406 ici présenté est un modèle mis en circulation pour la première fois le 1er mars 2002. Elle fut vendue neuve par la concession Bunnik à une hollandaise qui la conservera pendant 18 ans. Durant cette période, elle en prendra grand soin, avec notamment un entretien particulièrement suivi. De teinte vert Polo avec intérieur en cuir noir, ce coupé dispose en plus des options Pack, dont l'air conditionné, le cruise-control et l'autoradio JBL... Il s'agit d'un modèle phase 1 donc, mais déjà équipé du moteur V6 ES9 de 210 ch, ici accouplé à une boîte automatique ZF très performante et agréable. Revendue à un grand passionné de Peugeot à 210 000 km, une véritable remise en état mécanique et cosmétique fut entreprise. En cours d'année 2020 la distribution et la pompe à eau furent remplacées, les freins changés, et des pneus neufs Michelin montés. Il est encore temps de s'offrir une 406 coupé à un prix raisonnable, et cet exemplaire bien qu'ayant 235 000 km au compteur est dans un état proche de la perfection. Une chance à saisir pour rouler avec un sublime coupé V6 français !

The 406 coupe presented here is a model first put on the road on March 1st 2002. It was sold new by the Bunnik dealership to a Dutch woman who kept it for 18 years. During this period, she will take great care of it, with a particularly meticulous maintenance. With a Polo green color and black leather interior, this coupe has the Pack options, including air conditioning, cruise-control and JBL radio... It is a phase 1 model, but already equipped with a 210 HP V6 ES9 engine, coupled with a very efficient and pleasant ZF automatic gearbox. Sold to a Peugeot enthusiast after 210,000 km, the car was given a complete mechanical and cosmetic overhaul. During the year 2020 the timing and the water pump were replaced, the brakes were changed and new Michelin tires were fitted. There is still time to buy a 406 coupe at a reasonable price, and this car, although it



Version familiale 7-places
Moteur increvable
Seulement 100 km

7-seater family version
Puncture-proof engine
Only 100 km

10 000 - 15 000 €

Sans carte grise
Châssis n° VF3551F5803249844

No title
Châssis n° VF3551F5803249844



1992

Peugeot 505 SXD Break



Dernière berline et dernier break propulsion Peugeot, la 505 fut un remarquable succès pour la marque au lion. Fiable et robuste, elle s'est vendue à plus 1 300 000 exemplaires, en Europe, en Afrique et même aux Etats-Unis, où de nombreux exemplaires servaient de taxi. Elle restera en production jusqu'en 1992, même si sa remplaçante, la 605, arrive sur le marché en 1989 ; ce qui témoigne de son succès auprès des jeunes familles.

La version que nous proposons aujourd'hui est une 505 SXD Break, munie d'une troisième rangée de sièges. Son 2,5 l diesel, réputé pour être fiable et économe ne totalise que 100 km. Strictement d'origine, voici l'occasion de vous procurer un break 7-places virtuellement neuf.

Last sedan and last station wagon of the brand with rear-wheel drive, the 505 was a remarkable success for Peugeot. Reliable and robust, it sold more than 1,300,000 units in Europe, Africa and even in the United States, where many units were used as cabs. It remained in production until 1992, even if its replacement, the 605, arrived on the market in 1989, which is a testament to the success it had with young families.

The version we offer today is a 505 SXD wagon with a third row of seats. Its 2.5l diesel engine, known to be reliable and economical, has only 100km. Strictly original, this is your chance to get a virtually new 7 seater estate car.

Superbe présentation
Belle configuration
Moins de 3000 km

Sans carte grise
Châssis n° VF34ERFX471514036

*Superb presentation
Nice configuration
Less than 3000 km*

*No title
Châssis n° VF34ERFX471514036*

6 000 - 10 000 €



1995

Peugeot 405 GTX Break

AGUTTES

La 405, l'une des dernières Peugeot dessinées par Pininfarina, fut aussi l'un des plus grands succès de la marque. Vendue à plus de 5 millions d'exemplaires, sa carrière commerciale mais aussi sportive fut plus que réussie. Appréciée pour sa ligne élégante et sa fiabilité, sa tenue de route enchante la presse tandis que les choix de motorisations et les différentes versions proposées ravissent les clients.

La version que nous vous proposons ici est un break GTX 2.0 I. Avec seulement 1702 miles au compteur, cette auto se trouve dans un superbe état de conservation. Sa peinture rouge à liseré gris garde un bel éclat, tout comme ses barres de toit chromées. Vous noterez que la voiture est en conduite à droite.

One of the last Peugeots designed by Pininfarina, the 405 was one of the biggest successes of the brand. Selling more than 5 million units, its commercial and sporting career was more than successful. Appreciated for its elegant lines and its reliability, its road holding enchanted the press and the choice of engines and versions enchanted customers.

The version we offer here is a GTX 2.0 wagon. Its red paint with gray trim keeps a nice shine, as do its chrome roof rails. Right-hand drive, its leathers are still in very good condition, the car having covered less than 2,000km since leaving the factory more than 25 years ago.



Voiture unique
Véhicule roulant
Véritable star de film

Unique car
Rolling vehicle
A real movie star

3 500 - 6 500 €

Pas de carte grise

No title



2012

Peugeot 306 «Écume des Jours»



Si Boris Vian, l'auteur de *L'écume des Jours*, n'a pas consacré beaucoup de place à l'automobile dans son œuvre, Michel Gondry, le réalisateur de l'adaptation cinématographique lui a attribué une place bien plus importante. Les voitures sont à l'image de son univers : tout marche un peu à l'envers. On peut apercevoir une limousine transparente, une 404 monocoque, ou encore cette 306 verte.

Auparavant bleue, cette 306 fut profondément modifiée pour accueillir un coffre à la place du capot avant d'être repeinte dans un vert pomme pour les besoins du film. Diablement originale, presque réussie, cette 306 roulante nécessitera tout de même un petit coup de maquillage avant d'affronter les flashes des paparazzi.

If Boris Vian, the author of "L'écume des Jours", did not devote much space to the automobile in his work, Michel Gondry, the director of the movie adaptation, gave it a much more important place. The cars are as the image of his universe: everything works a little backwards. We can see a transparent limousine, a 404 unibody, or this green 306.

Previously blue, this 306 was deeply modified to accommodate a trunk instead of the hood before being repainted in apple green for the needs of the movie. Devilishly original, almost successful, this rolling 306 will still need a little make-over before facing the paparazzi flashes.

Voiture du film Michel Vaillant
Neuve, moins de 300 km d'origine
Moteur essence, facile d'utilisation

Sans carte grise
Châssis n° : VF3EB3FZC13001538

*Coming straight from the Michel Vaillant movie
As new, less than 300 km on the odometer
Gasoline engine, easy to use*

No title
Chassis n° VF3EB3FZC13001538

7 000 - 10 000 €



2003

Peugeot 807 Michel Vaillant

AGUTTES

Autre auto vue dans le film : le monospace 807 ! Cet exemplaire est aujourd'hui dans un état assez exceptionnel, avec moins de 300 km au compteur. D'un point de vue cosmétique, l'auto présente bien, est toujours en bon état et porte toujours fièrement sa livrée Michel Vaillant. L'intérieur est lui aussi dans un bel état de conservation et ne présente pas de défauts majeurs ; notez tout de même que les câbles des gyrophares sont apparents. Du point de vue mécanique, l'auto n'ayant pas roulé depuis longtemps, une révision globale sera nécessaire. Le moteur 2,2 l essence de 158 ch présent dans cet exemplaire démarre cependant toujours. Voici l'opportunité d'acquérir une auto de cinéma, au même titre qu'une 807 sous kilométrée !

Another car seen in the movie: the 807 minivan! This car is today in a quite exceptional condition, with less than 300 km on the odometer. From a cosmetic point of view, the car looks good, is still in like-new condition and proudly wears its Michel Vaillant livery. The interior is also in a good state of preservation and does not show any major defects; note however that the cables of the flashing lights are visible. From a mechanical point of view, the car has not been driven for a long time and a global revision will be necessary. The 158 hp 2.2L gasoline engine present in this car still starts. Here is the opportunity to acquire a movie car, as well as an 807 with low mileage!



Moins de 21 000 km
Très bel état
Deuxième main

*Less than 21 000 km
Very great shape
Second hand*

4 000 - 6 000 €

Carte grise française
Châssis n° VF31CHDZE52240342

*French title
Chassis n° VF31CHDZE52240342*



1998

Peugeot 106 Mistral



La 106 Mistral est une série spéciale commercialisée entre 1996 et 1998. Elle a existé en 3 et 5-portes en blanc, bleu et vert. Elle se caractérise par ses pare-chocs couleur carrosserie, ses baguettes noires, son logo Mistral sur les portes avant et son toit ouvrant. A l'intérieur, on retrouve la sellerie de la 106 Sketch, des compteurs à fonds bleus ou encore les vitres électriques. Au niveau mécanique, la Mistral est équipée du moteur 1 124 cm³ de 60 ch et de la direction assistée. Notre exemplaire a été vendu par la concession Peugeot de Belfort le 19 août 1998. De couleur bleue, cette 106 possède une sellerie bicolore noire et bleue disponible uniquement en 1998. Avec seulement 20 730 km au compteur, elle se trouve en très bel état de présentation.

The 106 Mistral is a special series marketed between 1996 and 1998. It existed in 3 and 5-door versions in white, blue and green. It is characterized by its body colored bumpers, its black mouldings, its Mistral logo on the front doors and its sunroof. Inside, the 106 Sketch upholstery, the blue meters and the electric windows are all present. Mechanically, the Mistral is equipped with a 1 124 cc engine with 60 hp and power steering. Our example was sold by the Peugeot dealership in Belfort on August 19th 1998. Blue in color, this 106 has a two-tone black and blue upholstery available only in 1998. With only 20,730 km on the odometer, it is in very great condition.

Etat proche du neuf
 Une des versions les mieux équipées
 Une citadine aux performances
 et confort encore d'actualité

Sans carte grise
 Châssis n° VF7ZALJ0000LJ6239

*Near new condition
 One of the best equipped versions
 Good performance and comfort*

*No title
 Chassis n° VF7ZALJ0000LJ6239*

2 500 - 3 500 €



1993

Citroën AX 11 TZX Berline

Développée par Citroën avec l'aide de l'Etat après le second choc pétrolier, l'AX sort en 1986. Les ingénieurs suivent un cahier des charges simple : la nouvelle citadine doit être facile à vivre, économique et peu coûteuse à la production et à l'entretien. Destinée à remplacer la vieillissante 2 CV et l'Axel ratée, elle sera le deuxième succès commercial de Citroën de tous les temps derrière la 2 CV. L'AX que nous vous présentons aujourd'hui est une TZX munie du 1,1 l. Cette version était l'une des mieux équipées, destinée à une clientèle exigeante. Son équipement comprend notamment des sièges en velours, un autoradio et la fermeture centralisée. Ses performances et son confort en font une voiture encore parfaitement capable aujourd'hui ! Avec à peine plus de 2 000 km au compteur, il ne fait pas passer à côté de celle-ci...

Developed by Citroën with the help of the French State after the second oil crisis, the AX is released in 1986. The engineers complied to a simple set of requests: the new city car had to be easy to use, economical and inexpensive to produce and maintain. Intended to replace the aging 2CV and the failed Axel, it was Citroën's second commercial success.

The AX that we present today is a TZX with the 1.1l engine. This version was one of the best equipped, intended for demanding customers. Its equipment includes velvet seats, a radio and central locking. Its performances and comfort make it still a perfectly capable car, even by today's standards!



CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2021

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:

- 16,4% HT + TVA au taux en vigueur soit 20% TTC
- 10% HT + TVA aux taux en vigueur soit 12% TTC au-delà de 1 000 001 €

AUTOMOBILIA:

- 20% HT + TVA au taux en vigueur soit 24% TTC

Les acquéreurs via le Live paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de, pour Drouot Digital, 1,80% TTC et de 3,6 % TTC pour Interenchères reversée à la plateforme.

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 % (20 % pour les bijoux, les automobiles, les vins et spiritueux et les multiples – casques de F1 par exemple) à la charge de l'acquéreur en sus des frais de vente et du prix d'adjudication, sauf si acquéreur hors UE.

Lots visibles uniquement sur rendez-vous

~ Lots fabriqués à partir de matériaux provenant d'espèces animales. Des restrictions à l'importation sont à prévoir.

STOCKAGE ET LIVRAISON À L'ISSUE DE LA VENTE

Vente de l'Aventure Peugeot: un mail sera envoyé au lendemain 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 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.

• L'acheteur réglera, en sus de l'adjudication et des frais, un forfait de 250€ HT pour la manutention et le stockage de son véhicule. La responsabilité d'incidents lors du transfert n'étant pas à la charge de Aguttes SAS.

• A partir du lundi 27 septembre, les véhicules non récupérés seront transportés à la charge du nouveau propriétaire (400 € HT) en région parisienne. Le coût quotidien du stationnement sera de 40€ 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 admis 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.

ENCHÈRES

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.

RÈGLEMENT 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 adjugé 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 : (article L.112-6 ; article L.112-8 et article L.112-8 al 2 du code monétaire et financier)
 - Jusqu'à 1 000 €
 - 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 bancaires ne sont pas à la charge de l'étude)
provenant du compte de l'acheteur et indiquant le numéro de la facture.

Banque de Neufilize, 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 : une commission de 1.1% TTC sera perçue pour tous les règlements > 50 000€.
- Carte American Express : une commission de 2.95% TTC sera perçue pour tous les règlements.
- Les paiements par carte à distance et les paiements fractionnés en plusieurs fois pour un même lot avec la même carte ne sont pas autorisés.

- 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

DÉFAUT 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. A défaut d'un règlement dans les 30 jours, une pénalité de retard de 10% sera imputée à votre bordereau.

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 vacance 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 vacance, 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 vacance, 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 vacance 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.

Photographies pour cette vente : Antoine Pascal, Arthur Chambre

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.



PEFC 10-31-1510 / Certifié PEFC / Le papier utilisé pour ce catalogue est issu de forêts gérées durablement et de sources contrôlées / pefc-france.org

TERMS AND CONDITIONS OF SALE FOR CARS AND AUTOMOBILIA 2021

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

- 16,4% before tax + VAT at the current rate, i.e. 20% including tax
- 10% before tax + VAT at the current rate, i.e. 12% including tax over €1,000,001

AUTOMOBILIA :

- 20% before tax + VAT at the current rate, i.e. 24% including tax

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% (20% for jewelry, motorcars, wines and spirits and multiples – F1 helmet) 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.

STORAGE AND DELIVERY AFTER THE SALE

Aventure Peugeot Citroën DS: an email will be sent the day after the sale to each purchaser indicating the contact, the place and the amount to be paid to recover his vehicle.

Vehicles will be stored on the evening of the sale inside the museum. They may be collected from Tuesday following the sale on appointment, after the hammer price and all fees have been settled.

- Buyers will be charged, in addition to the hammer price and fees, a fixed sum of €250 before tax covering parking of the car. Aguttes SAS will not be liable for any incidents which may occur during the transfer.
- From Monday, September 27, 2021, vehicles not recovered will be transported at the expense of the new owner (400 € + vat) close to Paris. The daily cost of parking will be 40 € HT per day, each day started being due, and will be to be paid when the vehicle is taken back.

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 (article L.112-6, L.112-8 and Article Article L.112-8 paragraph 2 of the Monetary and Financial Code)

· max. 1 000 €

· max. 15 000 € for private individuals who have their tax domicile abroad (upon presentation of a valid 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 Neuflyze, 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). Multi-payments for one lot with the same card are not allowed
- Cheques (if no other means of payment is possible)
 - Upon presentation of two pieces of identification
 - Important: Delivery is possible after 20 days
 - Cheques will be deposited immediately. No delays will be accepted.
 - Payment with foreign cheques will not be 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. Without any payment within 30 days, 10% penalty will be applied to your invoice.

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.

If a customer feels that he or she has not received a satisfactory response, he or she is advised to contact the head of the relevant department directly, as a matter of priority. In the absence of a response within the specified time limit, the customer may then contact customer service at serviceclients@aguttes.com, which is attached to the Quality Department of SVV Aguttes.



PEFC 10-31-1510 / PEFC certified / The paper used for this catalogue comes from sustainably managed forests and controlled sources / pefc-france.org



Comment acheter chez Aguttes ?

1



S'abonner à notre newsletter et nous suivre sur les réseaux sociaux

Être informé de notre actualité sur les réseaux sociaux

S'inscrire à la newsletter (QR code) pour être informé des *Temps forts* chez Aguttes, suivre les découvertes de nos spécialistes et recevoir les e-catalogues



2



Avant la vente, demander des informations au département sur un lot

Nous vous envoyons des informations complémentaires par e-mails : rapports de condition, certificats, provenance, photos...

Nous vous envoyons des photos et vidéos complémentaires par MMS, WhatsApp, WeChat.

3



Échanger avec un spécialiste et voir l'objet

Nous vous accueillons pour une visite privée sur rendez-vous.

Nous vous proposons comme d'habitude de vous rendre à l'exposition publique quelques jours avant la vente.

Si vous ne pouvez pas vous déplacer, nous programmons une conversation audio ou vidéo pour échanger.

4



Enchérir

S'enregistrer pour enchérir par téléphone auprès de bid@aguttes.com

S'enregistrer pour enchérir sur le *live* (solution recommandée pour les lots à moins de 5000€)

Laisser une enchère maximum auprès de bid@aguttes.com

Venir et enchérir en salle

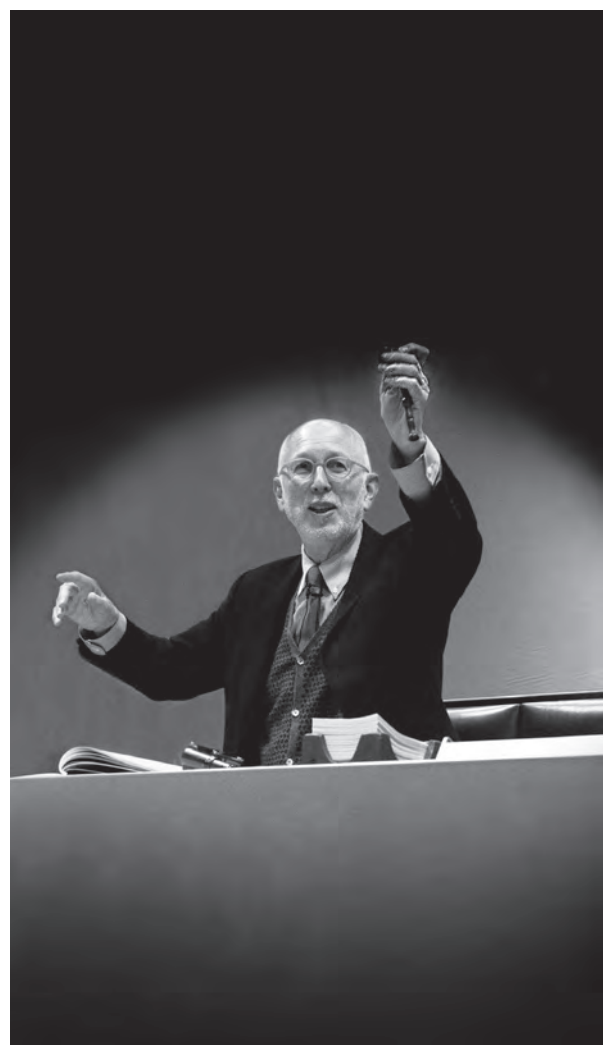
5



Payer et récupérer son lot

Régler son achat (idéalement paiement en ligne / carte ou virement bancaire)

Venir ensuite récupérer son lot ou missionner un transporteur



Claude Aguttes, président et commissaire-priseur

AGUTTES

Pour inclure vos biens, contactez-nous !
Expertises gratuites et confidentielles
sur rendez-vous

Aguttes Neuilly 164 bis, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine
Aguttes Lyon Les Brotteaux, 13 bis, place Jules Ferry, 69006 Lyon
Aguttes Bruxelles 9, rue des Minimes, 1000 Bruxelles

DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Arts d'Asie

Johanna Blancard de Léry
+33 (0)1 47 45 00 90 - delery@aguttes.com

Art contemporain & Photographie

Ophélie Guillerot
+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

Automobiles de collection Automobilia

Gautier Rossignol
+33 (0)1 47 45 93 01 - rossignol@aguttes.com

Bijoux & Perles fines

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Design & Arts décoratifs du 20^e siècle

Marie-Cécile Michel
+ 33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

Impressionniste & Moderne

Pierre-Alban Vinquant
+33 (0)1 41 92 06 49 - vinquant@aguttes.com

Livres anciens & modernes Affiches, Manuscrits & Autographes Les collections Aristophil

Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

Mobilier, Sculptures & Objets d'Art

Élodie Beriola
+33 (0)1 41 92 06 46 - beriola@aguttes.com

Mode & bagagerie

Adeline Juguet
+33 (0)1 41 92 06 47 - juguet@aguttes.com

Montres

Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

Peintres d'Asie

Charlotte Aguttes-Reynier
+33 (0)1 41 92 06 49 - reynier@aguttes.com

Tableaux & Dessins anciens

Grégoire Lacroix
+33 (0)1 47 45 08 19 - lacroix@aguttes.com

Vins & Spiritueux

Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

Inventaires & partages

Claude Aguttes
Sophie Perrine
+33 (0)1 41 92 06 44 - perrine@aguttes.com

BUREAUX DE REPRÉSENTATION

Aix-en-Provence

Adrien Lacroix
+33 (0)6 69 33 85 94 - adrien@aguttes.com

Lyon

Audrey Mouterde-Mathon
+33 (0)4 37 24 24 24 - mouterde@aguttes.com

Bruxelles

Charlotte Micheels
+32 (0)2 311 65 26 - micheels@aguttes.com



1985 Peugeot 205 Turbo 16. **Adjugée 419 260 €TTC**, record mondial en mars 2021

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

SEPTEMBRE
OCTOBRE
2021

Calendrier des ventes

02.09
**MOBILIER
& OBJETS D'ART**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

07.09
UN ÉTÉ MODERNE
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

07.09
MONTRES
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

08.09
ART CONTEMPORAIN
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

13.09
**TABLEAUX
& DESSINS ANCIENS**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

16.09
**LETTRES
& MANUSCRITS**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

19.09
**L'AVENTURE PEUGEOT
CITROËN DS**
LA VENTE OFFICIELLE
*Conservatoire Citroën,
Aulnay-sous-Bois*

27.09
**MUCHA
ET L'ART NOUVEAU,
COLLECTION DAVID
WILKIE COOPER**
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

30.09
**PEINTRES D'ASIE,
ŒUVRES MAJEURES**
Aguttes Neuilly

30.09
ARTS DU VIETNAM
Aguttes Neuilly

05.10
**GRANDS VINS
& SPIRITUEUX**
Aguttes Neuilly

07.10
BIJOUX
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

11.10
ARTS CLASSIQUES
MOBILIER, SCULPTURES
& OBJETS D'ART
Aguttes Neuilly

14.10
MODE
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

21.10
**BIJOUX
& PERLES FINES**
Aguttes Neuilly

Ce calendrier est sujet à modifications | Retrouvez toutes nos dates de ventes sur **aguttes.com**

A high-angle, close-up photograph of the interior of a classic open-top sports car. The dashboard is a vibrant teal color and is densely packed with numerous round analog gauges and switches. A large, three-spoke steering wheel with a wooden rim is positioned on the left. The car's body is painted a deep blue with prominent white racing stripes running along the top of the dashboard and down the side of the car. The interior floor is covered in black carpeting, and a manual gear shift lever is visible in the center. The car is parked on a cobblestone surface.

AUTOMOBILES DE COLLECTION

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
Décembre 2021

1958 AC ACE Bristol Roadster
Adjugée 390 000 €^{TTC}

AGUTTES

Contact : Gautier Rossignol
rossignol@aguttes.com - +33 (0)6 16 91 42 28

VINS & SPIRITUEUX

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
5 octobre 2021



Bouteille Whisky Macallan Single Highland Anniversary Malt 50 years old, 75cl
Adjugée 86 800 €TTC

AGUTTES

Contact : Pierre-Luc Nourry
+33 (0)1 47 45 91 50 - nourry@aguttes.com

ART CONTEMPORAIN

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente

25 octobre 2021, en marge de la FIAC



Photo-souvenir : *D'un losange à l'autre, travail in situ*, octobre 2006, © DB-ADAGP Paris

Daniel BUREN (né en 1938)

D'un losange à l'autre, travail in situ

En vente le 25 octobre en marge de la FIAC

AGUTTES

Contact : Ophélie Guillerot

+33 (0)1 47 45 93 02 - guillerot@aguttes.com

DESIGN

3 VENTES PAR AN

Prochaine vente
23 novembre 2021



AGUTTES

Contact : Marie-Cécile Michel
+33 (0)1 47 45 08 22 - michel@aguttes.com

MONTRES

4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
9 novembre 2021



ROLEX
Réf. 1665 Sea-Dweller
« Comex 2124 ». Circa 1979.
Montre bracelet de plongée en acier livrée
à la Comex, avec son écrin et certificat
d'origine, tags et booklet.
Provenance : plongeur de la Comex
devenu pilote de ligne Air France.

En vente le 9 novembre

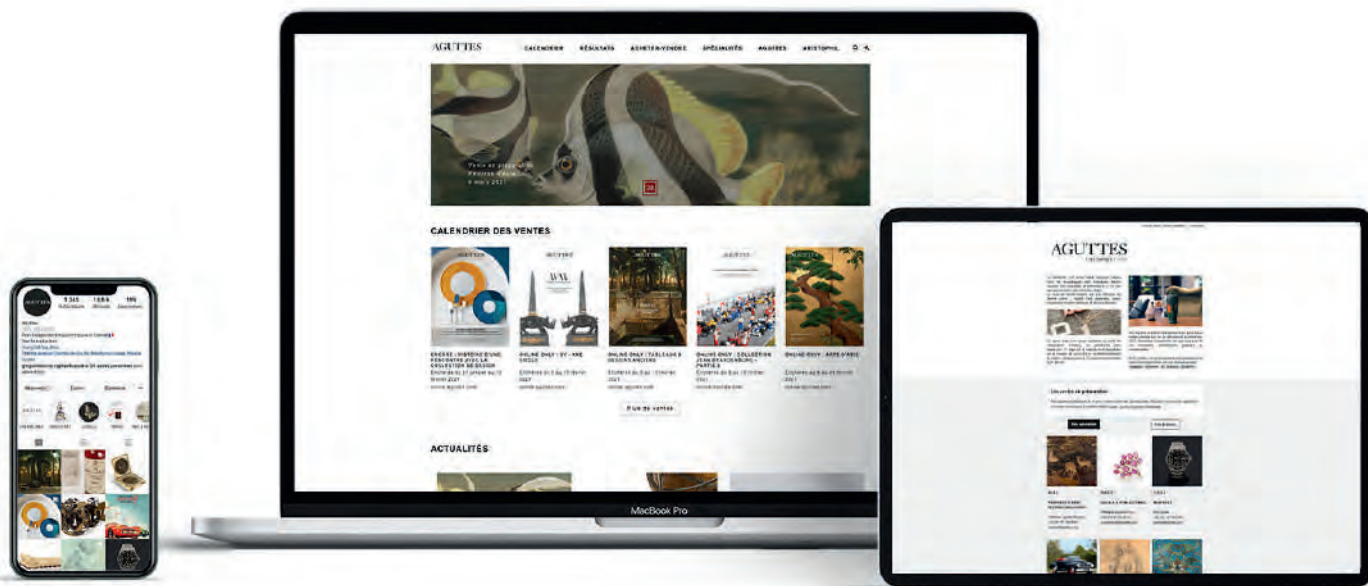
AGUTTES

Contact : Philippine Dupré la Tour
+33 (0)1 41 92 06 42 - duprelatour@aguttes.com

ACTUALITÉS ET MARCHÉ DE L'ART

RESTEZ INFORMÉ DES DÉCOUVERTES
DE NOS DÉPARTEMENTS SPÉCIALISÉS

Suivez-nous sur les réseaux sociaux et inscrivez-vous
à notre newsletter sur **aguttes.com/newsletter**



Suivez-nous sur



Inscription
à la newsletter

AGUTTES

Renseignement
+33 (0)1 47 45 55 55

BRIMONCOURT

CHAMPAGNE



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

PROTEGER SON AUTO N'AURA JAMAIS ETE AUSSI SIMPLE



Pulvériser et Rincer
Effet Immédiat
Traitement Hydrophobe
Technologie Hybride SiO2 Meguiar's

S'utilise lors du lavage après avoir rincé le véhicule. A la première utilisation, pulvériser et essuyer. Rincer et pulvériser à nouveau puis rincer et effectuer l'essuyage final. Aux prochains lavages il suffira simplement de pulvériser et rincer directement.

Contactez Meguiar's pour un conseil d'expert ou un catalogue en appelant le 0800 800 193 ou visitez notre site meguiars.fr









AGUTTES