AUTOMOBILES DE COLLECTION
MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT
LA VENTE OFFICIELLE

SOCHAUX, MUSÉE DE L'AVENTURE PEUGEOT — **VENTE AUX ENCHÈRES LE DIMANCHE 20 SEPTEMBRE 2020**

« Pour que l'Automobile soit toujours un plaisir »

Dans le cadre des Journées Européennes du Patrimoine, la maison Aguttes est heureuse et fière d'organiser la première vente aux enchères dans l'enceinte même du Musée Peugeot à Sochaux. Réunissant Automobilia et une soixantaine de voitures de collection des marques du groupe, nous vous invitons à découvrir ou redécouvrir une saga extraordinaire, riche de plus de 200 ans d'histoire.

In the context of the European Heritage Days, Aguttes is happy and proud to organize the very first auction within Peugeot's museum in Sochaux. Combining automobilia and around sixty classic cars from the group's brands, we invite you to discover or rediscover an extraordinary saga, rich from more than 200 years of history.

SOMMAIRE

EDITO . . . . . p. 2
INFORMATIONS ET CONTACTS . . . p. 2
PEUGEOT : 134 ANS D'AVENTURES . p. 3
AUTOMOBILIA . . . . . p. 8-15
AUTOMOBILES . . . . . p. 16-59
CONDITIONS DE VENTE . . . . . p. 60
ORDRE D'ACHAT . . . . . p. 63
CALENDRIER DES VENTES . . . . . p. 64

LE MOT DE XAVIER CRESPIN

Mesdames, Messieurs,
chers amis passionnés,

L'Aventure Peugeot Citroën DS est une association loi 1901 qui a pour mission de collecter, protéger et partager tous les contenus historiques de l'épopée industrielle de PSA Groupe depuis 1810. Pour fonctionner et se développer, l'association développe des services pour tous les passionnés de cette formidable aventure : expositions Musée et Conservatoire, événements, réceptifs, boutiques, archives, attestations, pièces de rechange et ateliers d'entretien réparation restauration ; mais aussi gestion du patrimoine.

Au fil des années, grâce à des dons, des achats et aussi en récupérant des projets de création du centre de style PSA, la collection automobile de l'association s'est étoffée pour compter aujourd'hui plus de 1 200 modèles autour des marques Peugeot, Citroën mais aussi Panhard, Simca, Talbot...

Cette vente aux enchères qui se tiendra exceptionnellement dans l'enceinte du musée de Sochaux propose donc une trentaine de modèles de la collection de L'Aventure qui existent en plusieurs exemplaires par exemple et qui dormaient dans les réserves pour leur redonner une 2e vie, complétée par une sélection de modèles de particuliers passionnés et collectionneurs. J'espère que vous y trouverez votre bonheur.

Le fruit de la vente donnera à l'association les moyens d'acquérir et de présenter de nouvelles pièces historiques.

Nous avons choisi de l'organiser à Sochaux, au cœur du Musée de L'Aventure Peugeot lors du week-end des Journées Européennes du Patrimoine, rendez-vous annuel également de la bourse classique de l'association.

Je remercie la maison Aguttes de nous accompagner avec sérieux et passion pour cet événement.

Partageons avec respect et passion ces trésors de l'histoire automobile française et donnons-nous les moyens de poursuivre l'aventure.

Très cordialement,
Xavier Crespin (Directeur Général
de l'Aventure Peugeot DS Citroën).

>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Édito

Parler de Peugeot, c'est revenir sur 210 ans d'histoire industrielle, c'est parler de succès technologiques dans des domaines aussi éloignés que le sont les outillages, arts ménagers et l'automobile, mais aussi d'exploits sportifs à travers le monde. Parler de Peugeot, c'est parcourir l'histoire pour découvrir une véritable saga ! De la fonte d'acier au textile, des lames de scie aux moulins à café, des bicyclettes à l'automobile, chaque génération apportera sa pierre à l'édifice pour faire de la marque au lion le quatrième constructeur automobile mondial que nous connaissons aujourd'hui.

Pour mettre en perspective cette incroyable épopée, l'Aventure Peugeot Citroën DS et notre maison de ventes aux enchères se sont une nouvelle fois unies pour rassembler et valoriser soixante Peugeot et Citroën à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine. Sorties des réserves du musée ou de collections privées, elles sont populaires, utilitaires, voitures de cinéma, sportives, concept-cars ou voitures de course aux prestigieux palmarès. De la plus agile à la plus extrême, elles sont le témoin d'une indéfectible envie de rendre l'automobile plus attrayante, plus fascinante, plus émouvante.

Il ne tient qu'à vous de faire revivre ces belles endormies, ou de faire rugir celles qui n'ont cessé de vivre aux mains de leurs précédents propriétaires.

To talk about Peugeot is to uncover 210 years of industrial history, to observe technological successes in fields as far apart as tools, cooking utensils or vehicles, but also to look back on sporting exploits throughout the world. Talking about Peugeot means going through history to uncover an epic saga! From foundries to textiles, from saw blades to coffee grinders, from bicycles to cars, each generation brought its own contribution which made the brand the fourth largest car manufacturer worldwide to this day.

To put into perspective this incredible odyssey, l'Aventure Peugeot Citroën DS and our auction house have united once again to bring together and showcase sixty Peugeots and Citroëns during the European Heritage Days. Coming from the museum's reserves or from private collections, they are people's cars, utility vehicles, movie cars, sports cars, concept cars or race cars with an impressive track record. From the most agile to the most extreme, they are witnesses of an unstoppable desire to make automobiles more appealing, more fascinating, more emotional.

It's now up to you to revive these sleeping beauties, or to make roar those which have not stopped living at the hands of their previous owners.

Gautier Rossignol

Informations et contacts pour cette vente

Vente aux enchères
Dimanche 20 septembre 2020, 15h
Sochaux, Musée de l'Aventure Peugeot

Exposition publique
Vendredi 18 septembre : 10h - 18h
Samedi 19 septembre : 10h - 18h
Dimanche 20 septembre : 9h30 - 12h sur rendez-vous

DROUOT DIGITAL Live
Catalogue et résultats visibles sur **aguttes.com**
Enchérissez en live sur **drouotonline.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 décrites en fin de catalogue.
Les véhicules précédés de la mention // seront présentés sans contrôle technique.

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

Directeur du pôle
Art de vivre & Collections
Philippine Dupré la Tour

Spécialiste
Clément Papin
+33 (0)1 47 45 93 01
+33 (0)7 60 78 10 18
papin@aguttes.com

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

Administratrice
Clothilde Duval
+33 (0)7 64 36 18 21
duval@aguttes.com
voitures@aguttes.com

Consultant
Raphaël de Serres
deserres.consultant@aguttes.com

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

Photographes
Antoine Pascal
Baudouin Jager

Enchères par téléphone
Ordre d'achat
bid@aguttes.com

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

AGUTTES

Président Claude Aguttes

Associés
Directeurs associés
Hugues de Chabannes,
Philippine Dupré la Tour
Charlotte Reynier-Aguttes

Associés
Valérianne Pace, Sophie Perrine
Gautier Rossignol

SAS Claude Aguttes
(SVV 2002-209)
Commissaires-priseurs habilités
Claude Aguttes, Sophie Perrine,
Antoine Aguttes

SELARL Aguttes & Perrine
Commissaire-priseur judiciaire

>>>

Peugeot : 134 ans d'Aventures

1886 Lancement des Grands-Bi, bicyclettes et tricycles en série sous l'impulsion d'Armand Peugeot.
Launch of the Grand-Bi, bicycle and tricycle production, under the impulsion of Armand Peugeot

1895 Peugeot remporte la 1ère course chronométrée au Monde
Peugeot wins history's first timed race

1912 Création de l'usine de Sochaux. En 1929, elle regroupera toutes les productions d'Automobiles Peugeot et deviendra le plus grand site industriel de France.
En 2012, elle fête ses 100 ans, ce qui fait d'elle la plus ancienne usine automobile toujours en activité au monde à ce jour.
Construction of the Sochaux plant. Regrouping all of Peugeot's production in 1929, it becomes France's biggest factory. Celebrating its 100 years of activity in 2012, it's now the world's oldest automobile factory in the world.

1913-19 La série des révolutionnaires L76 (et dérivées) remportent les Grand Prix de France 1912-1913 et ceux d'Amérique, des 500 Miles d'Indianapolis en 1913, 1916 et 1919.
The series of revolutionary L76s and its derivatives win the 1912 and 1913 French Grand Prix, as well as the 1913 1916 and 1919 Indianapolis 500 Miles.

1929 Présentation de la 201. Première voiture à utiliser la nomenclature à zéro central.
Pour la première fois au monde, elle sera équipée en série de roues avant indépendantes (1931). Son succès aide Peugeot à traverser les effets de la crise.
Presentation of the 201. First car to use the trademark 0-in-the-center nomenclature and first car equipped with independent front wheels in 1931. Its success helps Peugeot overcome the economic crisis.

1934 1ères voitures à toit escamotable sur 401 : « l'Eclipse ». Idée produite sur 401, 601 et 402 puis reprise sur 206, 207, 307 et 308CC (système breveté Paulin).
First cars with retractable roofs on the 401 "Eclipse". Cars designed with the "Paulin roof" include the 401, 601, 402 and later 206cc 307cc and 308cc

1937-38 Victoire de la 402 Darl'mat au 24H du Mans en catégorie 2L.
Victory of the 402 Darl'Mat at the 24h of Le Mans in the 2.0 category.

1948 Lancement 203 : 1ère voiture monocoque. La 203 est la première voiture produite après-guerre. C'est aussi le premier modèle monocoque avec un moteur à culasse hémisphérique et des soupapes en V.
Launch of the 203 : first car built after the war. It features a world-first monocoque, powered by an engine with a hemispherical cylinder head and V-valves. It was an impressive commercial success, with more than ½ million examples produced.

1955 Lancement de la 403 et 1ère collaboration avec Pininfarina. La 403 est la première voiture française dotée en série d'un moteur Diesel, puis devient en 1959 la première voiture au monde à être dotée d'un ventilateur débrayable électromagnétique (brevet Peugeot).
Launch of the 403, first Peugeot designed by Pininfarina. First French diesel-powered car, later equipped with a world-first electromagnetic disengageable fan in 1959.

1965 Lancement de la 204. La 204 est la première Peugeot à traction avant, avec un groupe moteur en alliage léger à arbre à cames en tête, une boîte de vitesses transversale, 4 roues indépendantes et freins avant à disques.
Launch of the 204, first fwd Peugeot. It features a light alloy overhead camshaft engine, transverse gearbox, 4 independent wheels and front disc brakes.

1968 Lancement 504 : style et équipement radicalement nouveaux. Élue voiture de l'année 1969 en Europe.
Presentation of the 504, with radically different styling and innovative equipment. Elected car of the year in 1969

1982 Création de l'Aventure Peugeot. *Creation of l'Aventure Peugeot.*

1983 Lancement 205 : le « sacré numéro ». Succès salvateur pour Peugeot. Elle devient deux fois championne du monde des rallyes et gagne deux Paris-Dakar. Elle sera la voiture la plus vendue en France et voiture française la plus exportée.
Launch of the 205, a company-saving success. It became the most sold car in France and the most exported French car until the 206.

1985-86 La 205 T16 est championne du monde des rallyes. Sous la direction sportive de Jean TODT, la 205 Turbo 16 démontre une très grande vélocité, enchaîne les victoires (titre de champion du monde constructeur et pilote) et devient un mythe.
The 205 T16 is driver and constructor's rally world champion under Jean Todt's direction.

1987-88 La 205 T16 remporte deux fois le Paris-Dakar. *The 205 T16 wins two Paris-Dakars.*

1989-90 La 405 T16 pilotée par Ari VATANEN bat le record Pikes Peak. Dans la foulée de deux victoires et des records à la course de Pikes Peak, la 405 T16 remporte les Paris Dakar de 1989 et 1990.
The 405 T16 wins and beats the Pikes Peak hill climb record, driven by Ari Vatanen, before two consecutive Paris Dakar successes.

1991-93 La 905 dévore la piste ! La 905 signe trois victoires en 91, cinq en 92 dont les 24 Heures du Mans et devient championne du monde. C'est l'apothéose en 93 avec un triplé historique au Mans.
The 905 devours the track ! With 3 victories in 91 and 5 in 92, including the 24h of Le Mans, it become endurance world champion. 93 is the best year of all, with a historical triplet on the podium of the 24h of Le Mans.

2000-02 Peugeot décroche trois titres constructeur et deux titres de champion du monde des rallyes avec Marcus Grönholm en 2000 et 2002 avec la 206 WRC.
Peugeot wins three world rally championship constructors titles and two drivers' titles with Marcus Gronhölm and the 206 WRC

L'Aventure
Peugeot Citroën DS

2009 La 908 réalise le doublé aux 24 Heures du Mans 2009.
the 908 is 1st and 2nd at the 24h of Le Mans in 2009 and places itself 2nd, 3rd, 4th and 5th in 2011.

2010 Champion des Le Mans Series, des Asian Le Mans Series et de l'Intercontinental Le Mans Cup
The 908 is champion of the Le Mans Series, Asian Le Mans Series and Intercontinental Le Mans Cup.

2015 Création de l'Aventure Peugeot Citroën DS. *Creation of l'Aventure Peugeot Citroën DS*

2017 Un podium 100% PEUGEOT au Dakar avec les 3008 DKR de Stéphane PETERHANSEL (1er), Sébastien LOEB (2e) et Cyril DESPRES (3e)
Year of the 3008. Peugeot monopolizes the podium of the Dakar Rally with Peterhansel, Loeb and Despres at the wheel of the 3008DKR.

L'Aventure Peugeot

Même si la présence des Peugeot en Franche-Comté peut être retracée jusque bien avant le XVIIIe siècle, c'est au début du XIXe que l'aventure du groupe Peugeot débute. Auparavant agriculteurs, les Peugeot font construire et exploiter des moulins à eau et deviennent meuniers. Peu de temps après, le moulin est transformé par Jean-Pierre et Jean-Frédéric pour pouvoir travailler l'acier. Leurs deux frères cadets, Charles-Christophe et Jean-Jacques quant à eux, reprennent l'activité ancestrale de la famille en fondant une seconde société dans le domaine du textile. La demande est importante, il faut fournir l'armée de Napoléon Bonaparte. Les entreprises Peugeot deviennent un point central de la vie à Hérimoncourt, et le commerce est florissant.

En 1810, à l'aube de la révolution industrielle et tandis que leurs frères restent dans le textile, les deux fils aînés décident de transformer le moulin familial en fonderie. L'entreprise se met à produire des ressorts pour l'industrie horlogère, des machines et des outils à bois. Des lames de scie aux moulins à café, les Peugeot touchent à tout. Leur société devient une entreprise majeure dans la région et affiche ses ambitions.

En 1847, les Peugeot demandent à un graveur de Montbéliard de leur confectionner un logo pour se démarquer de la concurrence. Justin Blazer choisit le Lion, dont les qualités, la rapidité, souplesse, agilité et les dents rappellent les scies qu'ils produisent. C'est aussi un animal fantastique et impressionnant, qui se fait craindre et impose le respect : une image parfaite pour la clientèle Peugeot et ses concurrents.

Grace à leurs bons résultats, ils élargissent leur production et ouvrent de nombreuses usines dans l'Est de la France. Lors d'un voyage d'études en Angleterre, Armand Peugeot découvre un nouveau moyen de tranport : le cycle. Il décide de l'importer en France et persuade la famille de se lancer dans la production. En 1886, la vente de ces modèles prototype de Grand-Bi, bicycles, et tricycles montre l'engouement du public et ouvre la voie à la production industrielle. Peugeot devient l'acteur majeur de ce secteur à tel point que l'on ne dit pas que l'on a un vélo mais que l'on a un Peugeot.

Peugeot dans l'automobile

Passionné par les nouvelles technologies, Armand Peugeot veut intégrer un moteur dans ses tricycles. Contrairement à l'avis de sa famille, menée par Eugène, Armand Peugeot décide de se lancer dans l'automobile à la fin du 19e siècle. Après un tricycle à vapeur conçu en 1889 puis une voiture à moteur Daimler en 1890, Peugeot présente son Type 3, première voiture à être produite de façon industrielle à Valentigney, à 64 exemplaires. La marque Peugeot se fait connaître lors de la course Paris-Brest-Paris en 1891, parcourant 2045 kilomètres, preuve de son extraordinaire fiabilité pour l'époque.

En 1896, Armand, d'un commun accord avec son cousin, détache la branche automobile des fils de Peugeot Frères et fonde la Société Anonyme des Automobiles Peugeot pour continuer à développer ses véhicules. Le marché automobile est en pleine expansion, et le succès de sa nouvelle entreprise est retentissant. Il passe le cap des 70 voitures vendues en 1895 puis des 500 en 1900.

Dès 1906, l'activité automobile étant devenue rentable, Armand Peugeot et ses neveux se rapprochent afin de réunir à nouveau les deux entités. Ce sera chose faite dès 1910.

Deux ans plus tard en 1912, l'usine de Sochaux est inaugurée pour la fabrication de poids lourds. C'est aussi une décennie riche de victoires en course. La Peugeot L76 est première au Grand Prix de l'ACF à Dieppe et s'illustre également à l'étranger, notamment aux 500 Miles d'Indianapolis, où Peugeot gagne en 1913, 1916 et 1919, ou encore à la Targa Florio 1919.

Peugeot produit presque 10 000 véhicules par an avant la Première Guerre mondiale, soit presque la moitié de la production automobile du pays, mais les combats viennent mettre un coup d'arrêt à leurs usines. Elles sont transformées pour suivre l'effort de guerre, et sont redessinées pour gagner en productivité.

La Peugeot Type 3 est la première voiture produite en série à Sochaux.
The Peugeot Type 3 is the first car built on a production line in Sochaux.

La période de l'entre-deux-guerres est riche en défis pour Peugeot. Le groupe automobile subit une concurrence forte de la part de Citroën, marque qui bouscule le marché grâce à ses innovations techniques et commerciales. La marque au Lion se démarque néanmoins sur les circuits, en gagnant de nombreuses courses d'endurance, telles que les 24H de Spa et de Monza en 1926. Le passage aux années 30 et le krach boursier n'affectent pas l'entreprise, qui évite la faillite grâce aux importants investissements réalisés sur la chaine de production de la 201, première voiture du groupe à être construite à la chaine. Suivent ensuite dix riches années, durant lesquelles sortent les 202, 302 et 402, voitures modernes au style avant-gardiste.

A la sortie de la Seconde Guerre mondiale, dans un pays ruiné, Peugeot se voit forcé d'adapter sa stratégie et choisit de suivre une politique mono modèle et présentent la 203 en 1948, seule au catalogue jusqu'à l'arrivée de la 403 en 1954. Leurs bons résultats leur permettent d'investir aux Etats-Unis, où ils arrivent en 1958, puis de s'exporter à l'international, en Afrique et Amérique du Sud notamment. C'est à cette époque que Peugeot s'illustre aussi en rallye. La 404 est victorieuse à l'East African Safari à 4 reprises de 1963 à 1968, puis sa remplaçante, la 504, gagne de nombreuses courses en Afrique et en Argentine dans la décennie suivante.

Le succès de la moderne Peugeot 201 aidera le constructeur à traverser la crise.
The success of the modern Peugeot 201 will help the carmaker cross the economic crisis unscathed.

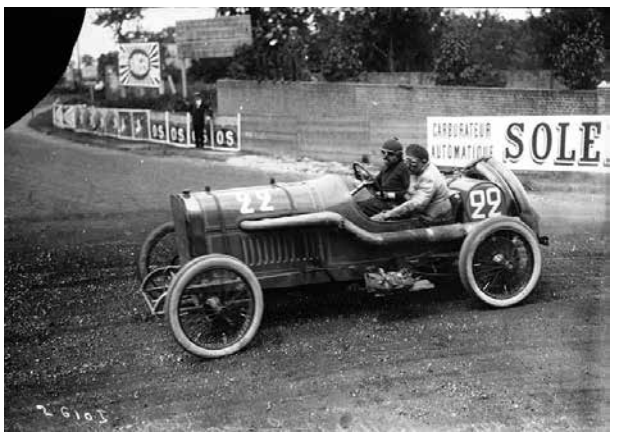
>>>

Although the Peugeot family's presence in the Franche-Comté region can be traced back to well before the 1800s, it was at the beginning of the 19th century that the group's adventure begun. It was at that time that this family abandoned farming to become millers. Shortly afterwards, Jean-Pierre and Jean-Frédéric the decision to transform the mill to be able to work in the steel industry. Their three brothers, Charles, Christophe and Jean-Jacques go back to the family's traditional field of work, textiles. Demand is high as Napoleon Bonaparte's army needs to be equipped with the best garments possible. Business is flourishing, and the Peugeot's businesses become an important institution in Hérimoncourt.

In 1810, at the dawn of the industrial revolution and while their brothers remain in the textile business, The two elders sons decide to transform the family mill into a foundry. They initially produces springs for the watchmaking industry, before diversifying their production to wooden tools and machines, like saw blades or coffee grinders. Their company becomes a major business in the region and starts to show its ambitions across France.
In 1847, the Peugeots commission an engraver from Montbéliard to design them a logo, with the goal to set them apart from the competition. Justin Blazer chooses the Lion, whose qualities: speed, flexibility, agility and its teeth are reminiscent of the saws they produce. It is also a fantastic and impressive animal, which is feared and commands respect: a perfect image for Peugeot's customers and competitors.
Thanks to their good results, they expand their production and open a number of factories in the east of France. During a businness trip to England, Armand Peugeot discovers a new means of transportation: the bicycle. He decides to import it into France and persuades his family to put it into production. In 1886, good sales results show the enthusiasm for these cycles and paves the way for mass production. Peugeot becomes such an important actor in the field that we start saying "I own a Peugeot" rather than "I own a bicycle"

Passionate about new technologies, Armand Peugeot wants to add an engine to improve his tricycle's performances. To the contrary of his family's opinion, led by Eugène, Armand Peugeot decides to invest into the then-new automotive industry. After designing a steam-powered tricycle in 1889 and a Daimler-powered car in 1890, Armand presented the Type 3 in 1890, his first industrially-produced car in Valentigney, with 64 units. The Peugeot Type 3 made a name for itself by following the Paris-Brest-Paris bicycle race in 1891, covering 2045 kilometers, proof of its extraordinary reliability for the time.
In 1896, Armand detaches the automotive branch from Les fils de Peugeot frères to found the Société Anonyme des Automobiles Peugeot to continue developing his vehicles: the automobile market is booming, and the success of his new company was resounding. He passes the milestone of 70 cars sold in 1895 and 500 three years later.
In 1906, the automotive activity being economically viable, Armand Peugeot and his nephews reunite both entities, which is complete by 1910. Two years later, in 1912, a factory was inaugurated in Sochaux to build their new trucks. The 1910s were also a decade rich in race victories. The Peugeot L76 and its derivatives came first in the 1912 ACF Grand Prix at Dieppe and also distinguished itself abroad, notably at the Indianapolis 500 Miles, where Peugeot won in 1913, 1916 and 1919, and at the 1919 Targa Florio.
Peugeot produced almost 10,000 vehicles a year before the First World War, almost half of the country's automobile production, but fighting brought their factories to a halt. They were transformed to keep up with the war effort, and redesigned to increase productivity.

The period between the wars was a challenging time for Peugeot. The automobile group faced stiff competition from Citroën, a brand that shook the market with its technical and commercial innovations. Nevertheless, the brand kept a positive image thanks to its success on the track, winning numerous endurance races, such as the Spa and Monza 24 Hours in 1926. The transition to the 1930s and the stock market crash did not affect the company. The company avoided bankruptcy thanks to the important investments made on the production line of the 201, the first car of the group to be built on a manufacturing line. Ten rich years followed, during which the 202, 302 and 402, modern cars with an avant-garde style, were released.
At the end of WWII and in a ruined country, Peugeot is forced to adapt its strategy: they choose to follow a single model policy and present the 203 in 1948, the only car available for order until the arrival of the 403 in 1954. Their good results enabled them to invest in the United States, where they arrived in 1958, and then to export internationally, notably to Africa and South America.
It was at this time that Peugeot also began to make a name for itself in rallying. The 404 was victorious in the East African Safari on four occasions from 1963 to 1968, while its replacement, the 504, won numerous races in Africa



Peugeot L76 - Grand Prix de l'ACF 1912
Peugeot L76 – 1912 Automobile Club de France Grand Prix

Georges Boillot s'imposera en 13h58 min 2s.
Georges Boillot wins the race in 13h58 min 2s.

Peugeot L76 - Indianapolis 1913
Peugeot L76 – 1913 Indianapolis 500 Miles

Indianapolis 1916
1916 Indianapolis 500 Miles

Targa Florio 1919
1919 Targa Florio

>>>

Les Peugeot 905 s'imposeront aux célèbres 24 Heures du Mans en 1992 et réaliseront un superbe triplé en 1993. Elles marquent une des plus belles histoire de Peugeot en compétition.
The Peugeot 905 wins at the 1992 24h of Le Mans and complete a remarkable triplet in 1993. It achieves one of Peugeot's most beautiful successes in racing.

La Peugeot 205 T16 aura une impressionnant carrière en Groupe B.
The 205 T16 had an impressive career in Group B.

Sebastien Loeb remportera pas moins de 3 titres de Champion du monde des pilotes avec la Citroën Xsara WRC en 2004, 2005 et 2006.
Sébastien Loeb won 3 drivers championships with the Citroën Xsara WRC in 2004, 2005 and 2006.

Les années 1970 seront surtout marquées par l'émergence de Peugeot SA. Formé en 1966, PSA prend le contrôle de Citroën en 1976, puis de Chrysler Europe en 1978 pour devenir le premier groupe automobile européen. Malgré cette position, PSA souffre face aux ventes de la Renault 5 et de la croissance des constructeurs étrangers sur le sol français. Le renouvellement de leur gamme arrive au début des années 80 avec la 205, présentée en 1983. Grand succès commercial, elle aura également une impressionnante carrière en Groupe B et rallye-raid avec Peugeot Talbot Sport, le département compétition de la marque. L'écurie sochalienne domine et s'adjuge de nombreuses victoires sur 205 puis sur 405 au Paris-Dakar et à Pikes Peak. L'investissement est payant : les ventes explosent et Peugeot jouit d'une image de constructeur performant et excitant. Les années 90 confirment la montée en puissance du groupe PSA. Les succès commerciaux chez Peugeot et Citroën ne manquent pas, à l'image de la XM ou de la 406. C'est aussi durant cette décennie que sort la 206, plus grand succès commercial automobile français, étant vendue à plus de 10 millions d'exemplaires. En sports mécaniques, Peugeot s'illustre sur la piste avec la 905, en remportant les 24H du Mans consécutivement en 1992 et 1993 et en obtenant 14 podiums en F1 de 1994 à 2000, tandis que la ZX remplaçant la 405 en rallye-raid remporte 5 titres de Championne du Monde, de 1993 à 1997. Parfois reprochées d'être trop similaires, les gammes Peugeot et Citroën arrivent à se différencier durant les années 2000 et rencontrent chacune la réussite. Citroën reprend le flambeau de la Peugeot 206, trois fois championne du monde des rallyes et s'adjuge les titres pilote et constructeur 9 et 8 fois respectivement, alors que Peugeot s'oriente vers l'endurance et les 24H du Mans, qu'ils gagnent en 2009 sur 908.
PSA renouvelle sa gamme au début de la décennie 2010 et renoue avec le succès auprès du public. Le groupe s'agrandit avec le rachat d'Opel en 2017 puis de FCA en 2020 et affiche clairement ses ambitions. Désormais le 4ème groupe mondial, PSA est tourné vers l'avenir : prévoyant une forte croissance à l'international, ils s'orientent vers des solutions de mobilité écologiques, innovantes, et excitantes, comme le montre leur étude e-légende.

La Peugeot 404 est victorieuse à l'East African Safari à quatre reprises de 1963 à 1968.
The Peugeot 404 is victorious at the East African Safari 4 times, from 1963 to 1968.

1

2

and Argentina in the following decade. The 1970s were especially marked by the emergence of Peugeot SA. Formed in 1966, PSA takes control of Citroën in 1976, then Chrysler Europe in 1978 to become the leading European automobile group. Despite this position, PSA suffered from sales of the Renault 5 and the growth of foreign manufacturers on French soil. The renewal of their range comes at the beginning of the 1980s with the 205, presented in 1983. A great commercial success, it will also have an impressive career in Group B and rally-raid with Peugeot Talbot Sport, the brand's racing department. The Sochalian team dominated and won numerous victories with the 205 and then the 405 in the Paris-Dakar and Pikes Peak. The investment payed off: sales grew and Peugeot enjoyed an image of a high-performance and exciting manufacturer.

The 1990s confirmed the rise of the PSA Group. Peugeot and Citroën both had many commercial successes, such as the XM and the 406. It is also during this decade that the 206 was released, the most successful French car in the world, with more than 10 million units sold. In motorsports, Peugeot made a name for itself on the track with the 905, winning the Le Mans 24 Hours consecutively in 1992 and 1993 and claiming 14 F1 podiums from 1994 to 2000, while Citroën's ZX replacing the 405 in rally-raid won five World Championship titles, from 1993 to 1997.

1/ La Peugeot 405 T16 pilotée par Ari Vatanen bat le record de Pikes Peak en 1988
In 1987 and 1988, the 205 T16 wins the Paris-Dakar, imposing Peugeot's supremacy on all racing disciplines

2/ La Citroën ZX remporte cinq titres de championne du monde de 1993 à 1997 en Rallye-Raid.
The Citroën ZX wins five Rally-Raid World Championships between 1993 and 1997.

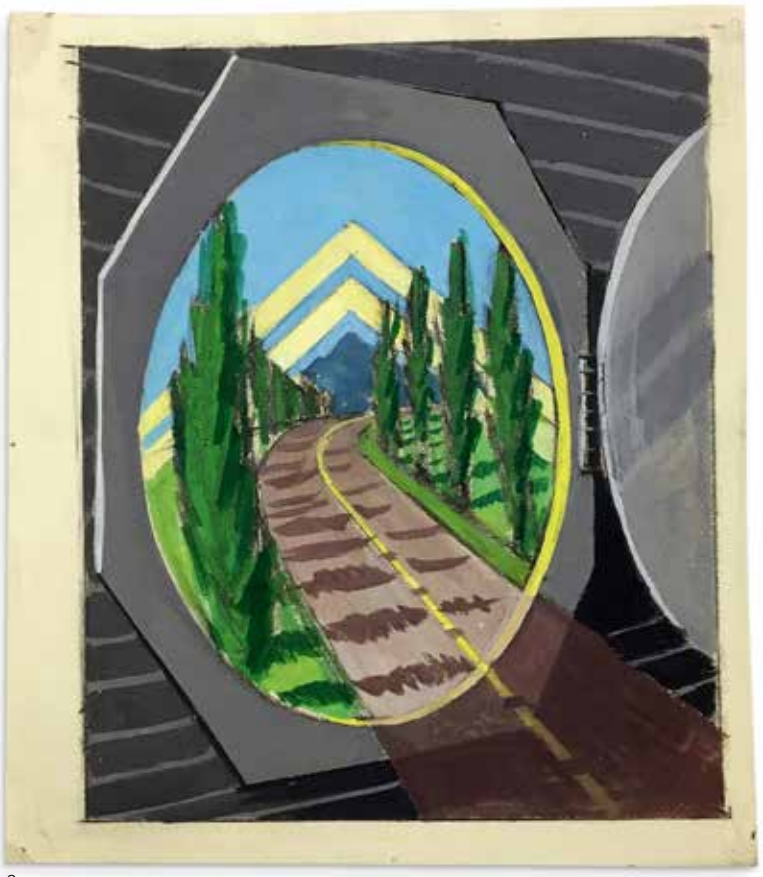
Sometimes criticized for being too similar, the Peugeot and Citroën ranges managed to differentiate themselves during the 2000s, each meeting its fair share of success. Motorsports were also important for the group: Citroën followed up on the Peugeot 206's dominance, three times World Rally Champion, and won the driver and manufacturer titles nine and eight times respectively from 2004 to 2013. Peugeot turned its attention to endurance racing and the Le Mans 24 Hours, which they won in 2009 with the diesel powered 908.

PSA renewed its range at the beginning of the 2010 decade and returned to public success. The Group grew with the acquisition of Opel in 2017 and FCA in 2020 and clearly states its ambitions. Now the world's fourth largest automotive manufacturer, PSA is looking ahead: anticipating strong international growth, they are moving towards environmentally friendly, innovative and exciting mobility solutions, as their E-Legend study shows.

De retour aux 24 Heures du Mans, la Peugeot 908 HDI FAP n°9 empochera la victoire en 2009 avec Marc Géné, Alexander Wurz et David Brabham devant l'autre Peugeot 908 HDI FAP menée par le trio français Sébastien Bourdais, Stéphane Sarazin et Franck Montagny.
Back at the 24h of Le Mans, the Peugeoit 908 HDI FAP no. 9 takes victory with Marc Gené, Alexander Wurz and David Brabham, in front of the French trio Sébastien Bourdais, Stéphane Sarrazin and Franck Montagny in another Peugeot 908 HDI FAP.

>>>

1



2

1

ALEXIS KOW (1901-1978)

Avant-projet Citroën
Crayon et gouache sur papier Canson
Signé en bas à droite
Circa 1955
(Légères usures aux angles
et infimes trous)
24 x 16 cm (fermé) ; 24 x 63,5 cm (déplié)

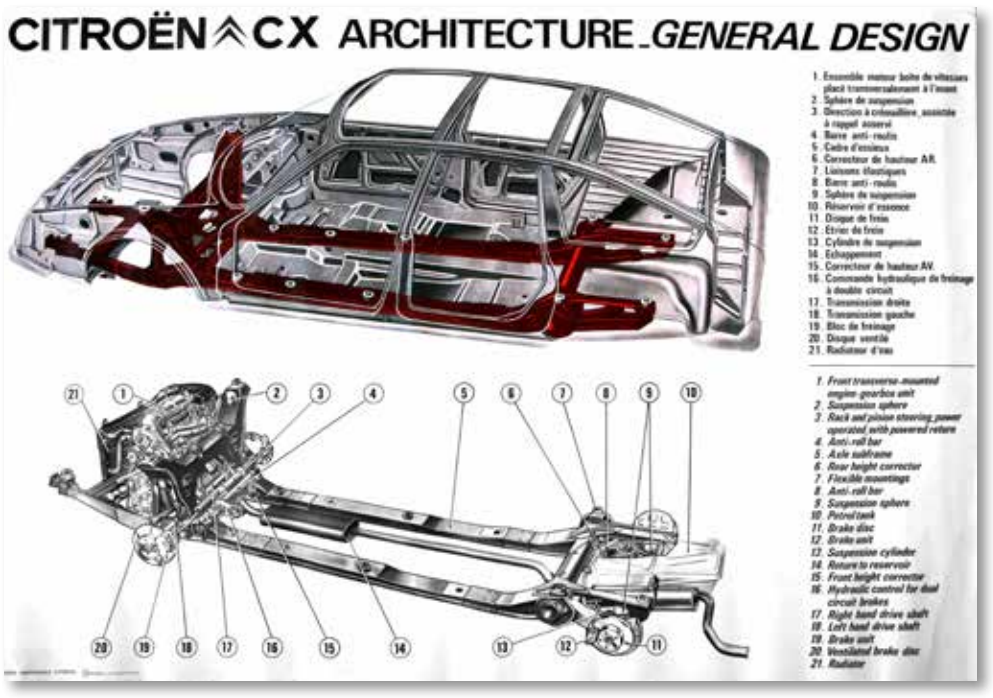
300 - 500 €

2

ALEXIS KOW (Attribué à)

Citroën
Crayons et gouache
Annotation et datation
sur la voie lisible partiellement
(Quatre trous aux angles)
22,5 x 16,5 cm

150 - 200 €

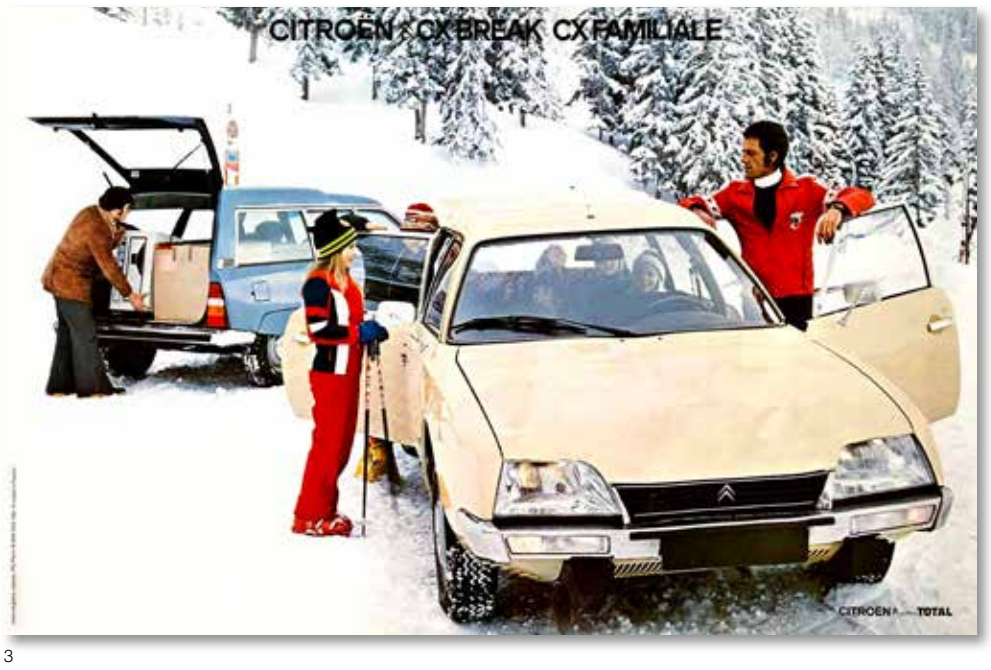


3

Citroën CX

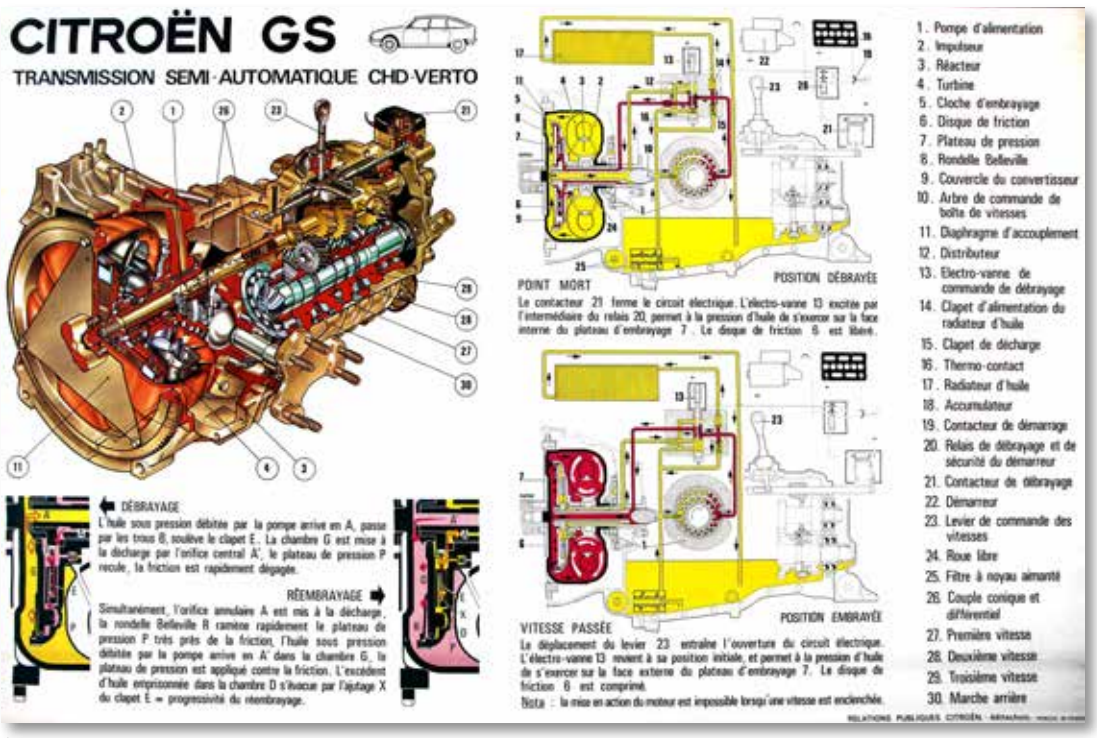
Lot de 2 affiches
CX Break / Roux Seguela Cayzac
Bon état
75 x 119 cm environ
Architecture CX
Relations techniques Citroën / Editechnic.
(Légères déchirures et froissures)
87 x 127 cm environ

50 - 100 €



3

>>>



4

4

Citroën GS

Toile plastifiée représentant
la transmission semi-automatique.
Relations techniques Citroën / Editechnic.
(Légères traces de salissure en bordure)
86 x 127 cm environ

50 - 100 €

5

6

5

Citroën DS

Affiche représentant DS 19 en coupe
D'après un dessin de Nivelet 1959
Impression Moderne du Lion
(Légère pliure)
On joint un exemplaire
identique en état d'usage
50 x 64 cm environ

30 - 60 €

6

Citroën AX

Affiche publicitaire. Création RSCG.
(Légères froissures
et déchirures en bordure)
175 x 120 cm environ

50 - 100 €

7

Cyclomoteur Peugeot

Lot de 2 affiches publicitaires présentant
les modèles 103 et 104. Lalande - Courbet
/ Delpire Advico. (Bon état)
117 x 156 cm environ

100 - 200 €

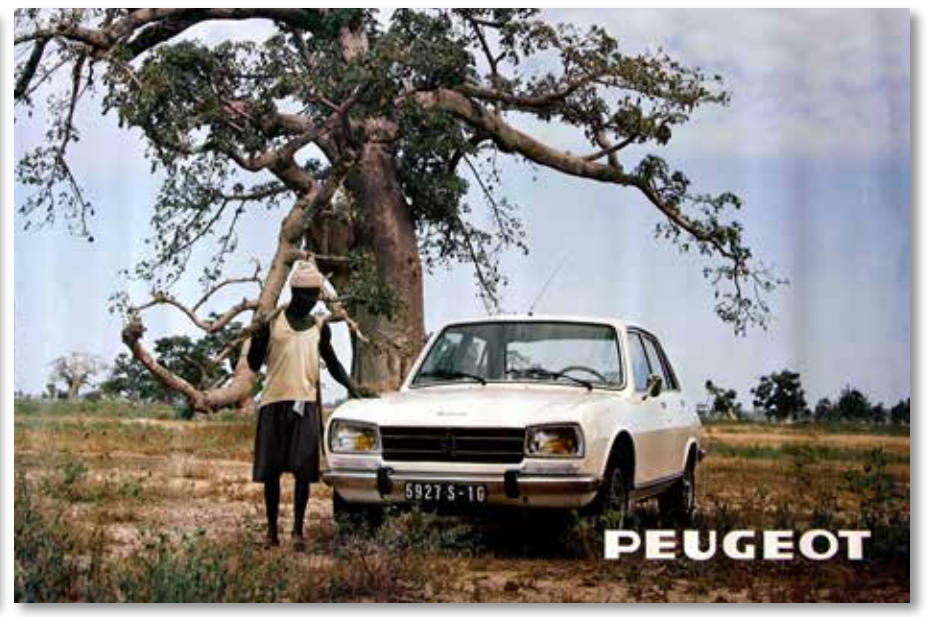
8

Peugeot - Talbot

Lot de 2 affiches
(Légères déchirures en bordure)
177 x 120 cm environ

100 - 200 €

>>>



9

9

Peugeot 504 - 604

Lot de 6 affiches publicitaires
Peugeot 504 (2 fois 2 exemplaires),
604 (2 exemplaires)
Publicité française
(Bon état général)
80 x 120 cm environ

50 - 100 €

10

Peugeot 504 Coupé

Lot de 2 affiches publicitaires
Edition la publicité française
(Légères froissures)
62 x 88 cm environ

30 - 60 €

10

11

Peugeot 505

Lot de 4 affiches publicitaires
505 break AM 82 (2 exemplaires)
et turbo diesel (2 exemplaires)
Havas conseil. (Légères froissures
et déchirures en bordure)
80 x 120 cm environ

40 - 80 €

11

>>>

12

12

Peugeot 309

Lot de 9 affiches publicitaires
309 GTI 16 : Edition la Publicité Française / 2 exemplaires
175 x 119 cm
309 GTI 130 ch : création HCM
2 exemplaires
156 x 116 et 116 x 78 cm
309 GTI paysage : création HCM
2 exemplaires
79 x 116 cm
309 service : 2 exemplaires
100 x 68 cm environ
Gamme 309 :
117 x 79 cm
(Bon état général)

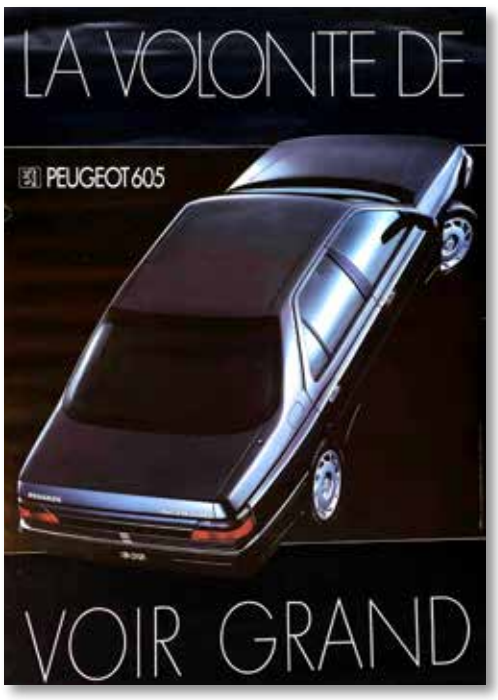
100 - 200 €

13

Peugeot 605

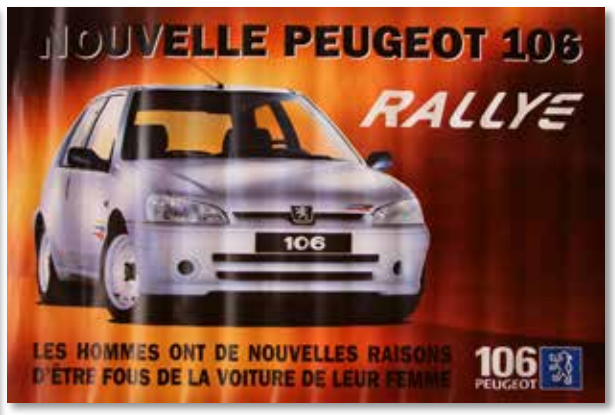
Lot de 7 affiches publicitaires
Intérieur : création HDM
2 exemplaires
114 x 136 cm
La volonté de voir grand paysage : HDM la publicité française
2 exemplaires
115 x 155 cm
La volonté de voir grand portrait : Création HDM
175 x 119 cm
Rouge : 2 exemplaires
78 x 117 cm
(Bon état général)

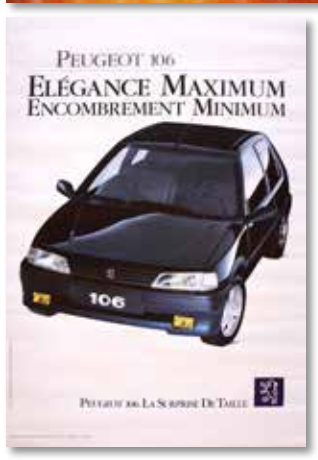
50 - 100 €

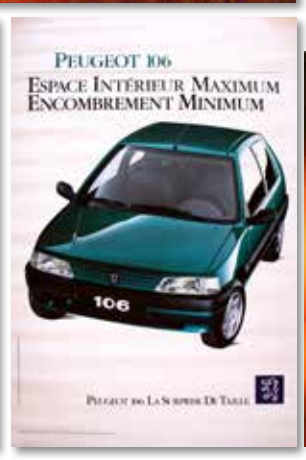


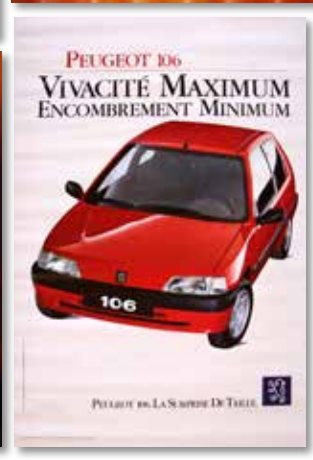
13

>>>









14

14

Peugeot 106

Lot de 14 affiches publicitaires
Eurocom / Euro RSCG
XSI noire (X2), XSI bleue,
Roland Garros, XT rouge et verte
175 x 115 cm
XSI bleue (X2)
116 x 78 cm
S16 (X2), Rallye (X2), XS (X2)
78 x 118 cm

100 - 200 €

15

Peugeot 306

Lot de 2 affiches publicitaires
présentant la 306 S16
Euro RSCG / Babinet Erra Tong Cuong
(Bon état)
60 x 80 cm environ
On joint un kakemono recto verso
306 la rivale (178 x 74 cm)
et une lithographie (79 x 39 cm)

50 - 100 €

15

16

16

Peugeot 406 coupé

Lot de 4 affiches publicitaires
406 en cage 1 exemplaire,
406 sort ses griffes 3 exemplaires
Euro RSCG / Babinet Erra Tong Cuong
(Légères froissures et déchirures
en bordure)
78 x 118 cm environ

40 - 80 €

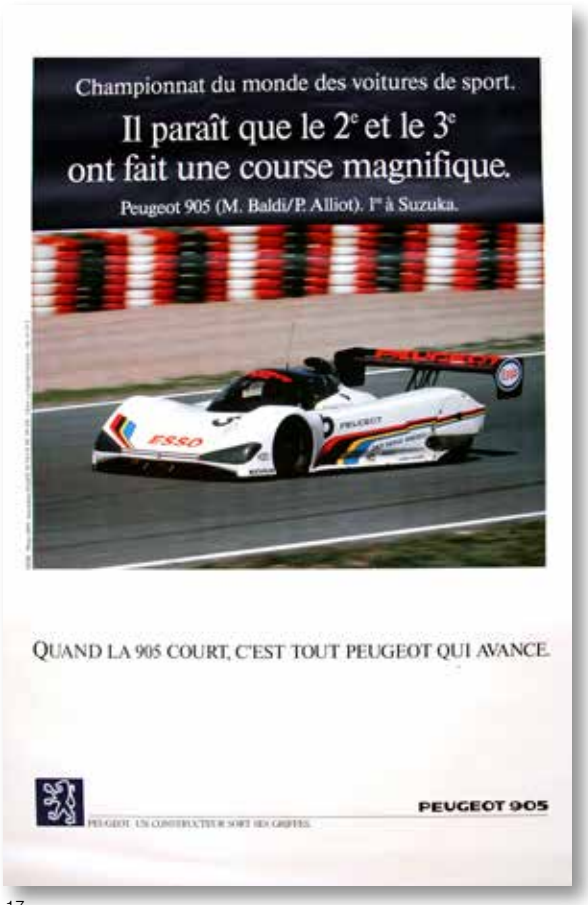
>>>

17

Peugeot 905

Lot de 2 affiches représentant
la Peugeot 905
(Légères taches)
172 x 117 cm environ

50 - 100 €



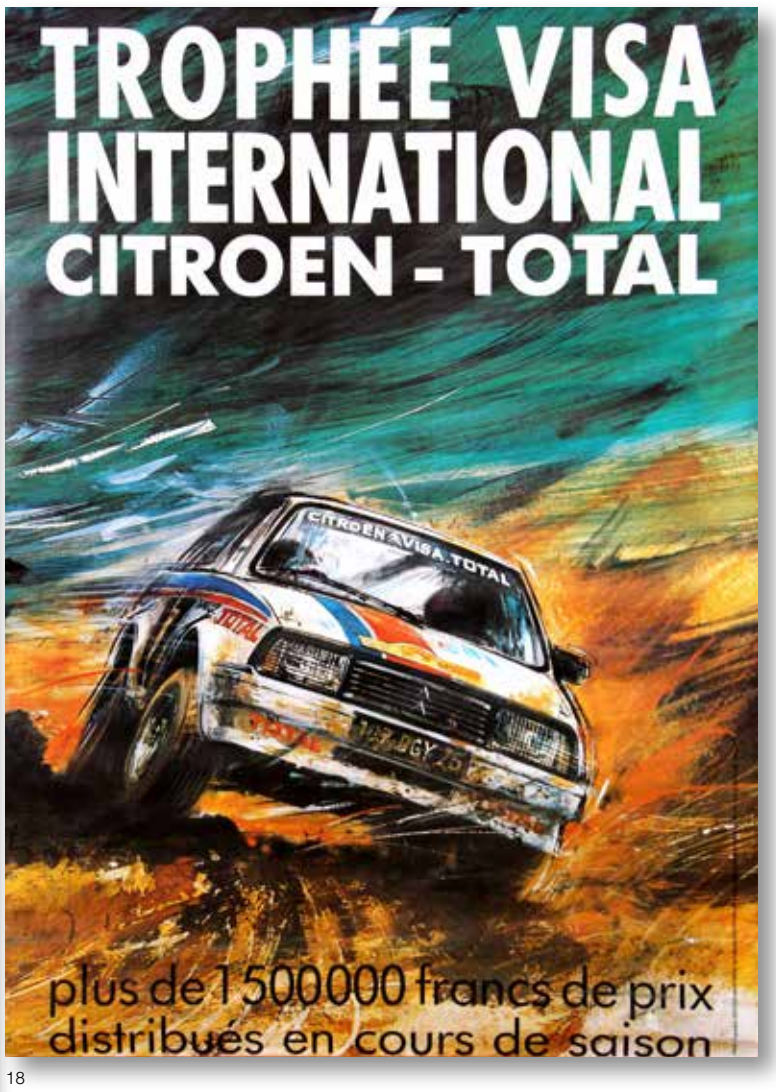
17

18

Visa Trophée

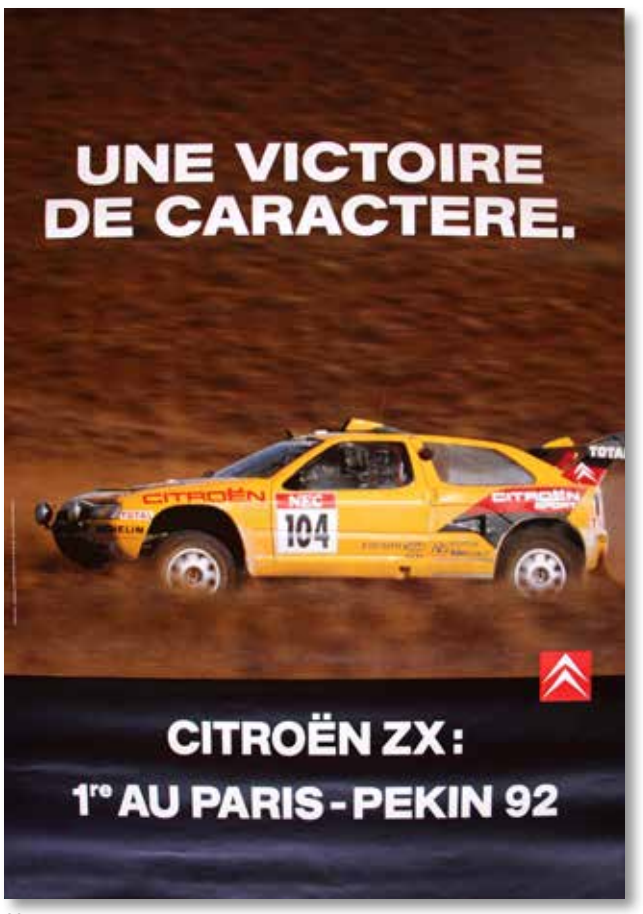
kakemono papier recto verso du trophée Visa international Citroën - Total
D'après un dessin de J. Popovitch
Edition Mape Paris
(Légères taches, pliures et déchirures)
158 x 110 cm environ

100 - 200 €



18

19



20

19

Citroën WRC

Lot de 3 affiches représentant :
Xsara WRC : 2 affiches
99 x 83 cm environ
(Bon état)
Les champions Citroën année 2000
68 x 45 cm environ
(Bon état)

30 - 60 €

20

Citroën ZX Rallye Raid

Affiche présentant la Citroën ZX
victorieuse lors du Paris - Pékin 1992
Création RSCG
(Bon état)
175 x 117 cm environ

50 - 100 €

>>>

21

22

21

Jacky Ickx

Combinaison portée lors
du Paris - Dakar 1991

1 000 - 3 000 €

22

Hubert Auriol

Combinaison portée lors
du Paris - Moscou - Pékin 1992

500 - 800 €

23

23

Denis Giraudet

Siège baquet Sparco en en carbone
provenant d'une Citroën Xsara WRC
Utilisé par le copilote en 2002
lorsqu'il était associé au pilote Thomas
Rådström
(Etat d'usage)

400 - 800 €

24

Citroën C-Elysée

Aileron en carbone et aluminium
utilisé en WTCC
(Très bon état)

300 - 600 €

24

25

25

Citroën ZX Rallye Raid

Capot avant en carbone - kevlar
de ZX Evo 5
Pièce de rechange pour la voiture
d'Ari Vatanen lors de la saison 1996
Pièce neuve jamais utilisée vendue
avec sa housse

500 - 1 000 €

26

Automobiles Peugeot

Plaque en tole émaillée double face.
(État d'usage.)
140 x 70 cm environ

100 - 300 €

26

>>>

27

Peugeot 307 WRC

Simulateur de conduite reprenant
la forme d'une 307 WRC
Echelle 1
Console de jeux non fournie
Belle réalisation

500 - 1500 €

27

28

Citroën

Enseigne lumineuse
(Etat d'usage)
100 x 100 cm environ

100 - 200 €

28

29

André Citroën

Portrait
Signé et daté Octobre 1928
dans la planche. Studio Lorette, Paris
(Etat d'usage)
64,5 x 49,5 cm

150 / 300 €

29

30

31

30

Jean-Pierre Blanchard

Portrait d'André Citroën réalisé
lors du dîner du centenaire Citroën
à la Ferté Vidame le 20/07/2019
Vendu au profit de l'association CCC
162 x 130 cm environ

5 000 - 8 000 €

31

Usine d'Aulnay

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

150 - 300 €

>>>

>>>> 100

1952

Peugeot Triporteur type 55 TN 125cm³

2 000 - 4 000 € (sans réserve)

Carte grise française
Châssis : 646226

Exemplaire restauré
Moteur refroidi par turbine
Sans réserve

French registration title
Chassis number: 646226

Restored
Turbine-cooled engine
No reserve

C'est à la veille de la Seconde Guerre que naît le triporteur. Résistant, économique et pratique, il connaitra un succès mérité. L'exemplaire que nous présentons est un type 55 TN restauré il y a quelques années et recevant les garde-boues avant à pans coupés. Doté du moteur 125 cm³, il est équipé d'un refroidissement par turbine.

It was at the eve of the Second World War that the triporteur was born. Resistant, economical and practical, it will know a deserved success. The specimen that we present is a type 55 TN restored several years ago, equipped with the 125 cc engine, fitted with turbine cooling.

>>>> // 101

1957

Sabatier « Le pratique » Type 49

2 500 - 5 000 €

Carte grise française
Châssis : 2482

Exemplaire restauré
Difficile à trouver
Moteur Citroën

French registration title
Chassis number: 2482

Restored
Not easy to find
Citroën engine

Ce petit tracteur a été construit par les établissements Sabatier. Il est équipé d'un moteur 4 cylindres essence Citroën délivrant 25 chevaux. L'exemplaire qui nous intéresse ici a été restauré et possède son titre de circulation original daté de 1965. Moins de 300 tracteurs Sabatier seraient recensés en Europe.

This small tractor was built by the Sabatier factory. It is equipped with a 4 cylinder Citroën petrol engine delivering 25 horsepower. The specimen we are interested in here has been restored and has its original registration title dated from 1965. Less than 300 Sabatier tractors are thought to be registered in Europe.

>>>> // 102

1932

Peugeot 301 C limousine

8 000 - 12 000 €

Carte grise française
Châssis : 551.059

Belle patine d'origine
Moteur non bloqué
Ensemble sain

French registration title
Chassis number: 551.059

Beautiful original patina
Engine non jammed
Healthy condition

Produite à un peu plus de 20 000 exemplaires, la Peugeot 301 innove avec ses roues avant indépendantes. Elle est aussi la première Peugeot à disposer du nouveau châssis Bloctube, plus rigide. Le modèle présenté possède une belle patine avec sa peinture d'origine et sa sellerie d'origine. L'ensemble est sain et son moteur non bloqué.

Produced to just over 20,000 units, the Peugeot 301 innovates with its independent front wheels. It is also the first Peugeot to feature the new, stronger Bloctube chassis. Our example has a beautiful patina with its original paintwork and original upholstery. Frame and body are in healthy overall condition and the engine is not jammed.

>>>> // 103

1927

Citroën B14 conduite intérieure

4 500 - 6 500 €

Vendu sans carte grise
Châssis : 318444

Modèle emblématique
Joli projet de restauration
Moteur non bloqué

No registration title
Chassis number: 318444

Emblematic model
Good restoration project
Engine non jammed

La Citroën B14 est une voiture entièrement nouvelle présentée au salon d'octobre 1926. Le moteur de 1538cc est plus souple, plus discret et la boite est renforcée. Son moteur n'est pas bloqué mais la carrosserie, restaurée il y a longtemps, sera à rependre partiellement. Un joli projet de restauration en somme.

The Citroën B14 is an entirely new car presented at the October 1926 show. The 1538cc engine is torquier, more discreet and the gearbox is reinforced. Its engine is not jammed but the bodywork, restored a long time ago, will have to be partially rebuilt. A nice restoration project in other words.

>>>

>>>> // 104

1973

Citroën Type H Ambulance

Carte grise française
Châssis : 5190072

Emblématique utilitaire
Beau jus d'origine
Carnets et documents originaux

French registration title
Chassis number: 5190072

Emblematic utility vehicle
Nice original patina
Original booklets and documents

4 500 - 6 500 €

Ce type H fut la propriété de la Croix Rouge Française, en atteste la présence de la carte grise originale mais aussi des carnets d'entretiens, de la notice d'utilisation et divers autres documents originaux livrés avec. Malgré quelques reprises de peinture, il se présente à nous dans un beau jus d'origine.

This H type was the property of the French Red Cross, as evidenced by the original car registration document, but also by the maintenance booklets, the user manual and various other original documents delivered with it. In spite of a few repaints, it comes to us in a nice original condition.

>>>> // 105

1956

Citroën 2CV AZ

Carte grise française
Châssis : 313 325

Sortie de grange
Un des tous premiers AZ
Coffre à hayon

French registration title
Chassis number: 313 325

Barnfind
One of the first AZs
Hatchback

3 000 - 6 000 €

La 2 CV AZ que nous présentons est un rare modèle de 1957. Véritable sortie de grange cette auto sera une excellente base de restauration. Désormais équipée d'une porte de malle, elle possède toujours son intérieur en tissu écossais à préserver ! Le 425 cm³ est bien présent tout comme ses accessoires. Affichant 62 759 km au compteur, cette auto ne changea de main que 3 fois en 1963, 1981 et 1993…

The 2CV AZ we are presenting is a rare 1957 model. A genuine barnfind, this automobile will be an excellent base for a restoration. Now fitted with a trunk door, it still retains its tartan upholstery which should be preserved! The 425cc engine is still there, as are the car's accessories. With 62 759km on the odometer, this vehicle has changed hands only three times, in 1963, 1981 and 1993…

>>>

>>>> // 106

1966

Citroën DS 21 Pallas

12 000 - 22 000 €

Carte grise française
Châssis : 4470045

Véritable sortie de grange
Millésime recherché - Gris Palladium
AS 108
Boite mécanique

French registration title
Châssis : 4470045

Real Barn find
Mechanical gearbox Genuine Pallas
Palladium Grey AC 108
Mechanical gearbox

Œuvre de surdoués, la DS avait la lourde tâche de succéder à la Traction Avant en 1955. Elle frappa le public par une ligne inédite et criante de modernisme, chef d'œuvre de Flaminio Bertoni, elle étonnait aussi par sa technique et sa conception : suspension hydropneumatique, direction assistée, freins à disque, boite semi-automatique pour ne citer que quelques exemples. Vingt ans de carrière et des modèles variés allant de la décapotable élégante à la version break utilitaire, elle brillera également en compétition en remportant notamment le Rallye Monte-Carlo en 1958. Véritable mythe et symbole du génie industriel français de l'époque, la DS est l'une des voitures les plus collectionnées au monde.

La DS que nous présentons est une version DS 21 à boite mécanique. Mise en circulation pour la première fois le 27 mai 1966, elle revêt la désirable couleur gris Palladium, référence AC 108 avec un intérieur en tissu extrêmement bien préservé. Elle fut vendue neuve à Lille dans le Nord de la France avec le numéro d'immatriculation évocateur 1369 DS 59. Elle changea ensuite de main en 1968 pour rejoindre les Yvelines, région qu'elle n'a jamais quitté depuis ! Cette voiture porte encore son immatriculation 7616 HA 78 et n'a connu que 2 propriétaires avant d'être remisée dans une grange au sec au milieu des années 80. C'est ici l'occasion d'acquérir une véritable sortie de grange d'une DS 21 Pallas du meilleur millésime selon les fins connaisseurs et avec une boîte mécanique facile d'entretien ! Un très beau projet de restauration pour redonner vie à cette belle endormie…

A work of gifted people, the DS had the difficult task of succeeding the Traction Avant in 1955. It struck the public with its seemingly endless and elegant modern lines, a masterpiece of Flaminio Bertoni, it was also surprising in its technique and design: hydropneumatic suspension, power steering, disc brakes, semi-automatic gearbox to name but a few examples. Twenty years of career and various models ranging from the elegant convertible to the utility station wagon version, she will also shine in competition by winning the Monte-Carlo Rally in 1958. A true myth and symbol of the French industrial genius of the time, the DS is one of the most collected cars in the world.

The DS presented here is a DS 21 Pallas version with mechanical gearbox. First put into circulation on May 27th 1966, it is in the desirable Palladium grey colour, reference AC 108 with an extremely well preserved upholstery. It was sold new in Lille in the North of France with the evocative registration number 1369 DS 59. It then changed hands in 1968 to reach the Yvelines, a region it has never left since! This car still olds the registration number 7616 HA 78 and had only 2 owners before being stored in a dry barn in the mid-80s. This is the opportunity to acquire a real barn find of a DS 21 Pallas of the best mileage according to connoisseurs and with an easy to maintain mechanical gearbox! A very nice restoration project to bring this sleeping beauty back to life...

>>>

>>>> // 107

1969

Citroën DS 21 Prestige

Ex PDG de Citroën Monsieur Bercot

25 000 - 35 000 €

Carte grise française
Châssis : 4643579

Historique exceptionnel
Rare version prestige
Strict état d'origine

French registration title
Chassis number: 4643579

Exceptional history
Rare prestige version
Original condition

Le véhicule que nous présentons est une DS 21 Prestige fabriquée le 23 septembre 1969. Elle a servi de modèle à une série de photographies accompagnant un communiqué, adressé aux concessionnaires, afin de leur présenter ce modèle destiné à une clientèle aisée. Elle a été utilisée comme véhicule de fonction par Pierre Bercot , N°1 de la société Citroën de 1958 à 1971. Conservée par la marque jusqu'à ce jour son certificat d'immatriculation, mis à jour en 1983, est toujours au nom de Citroën. Cet exemplaire en finition Confort, sobrement équipé, humble et novateur à la fois, se trouve à l'image de Pierre Bercot. Cet homme et cette voiture sont indissociables. Embauché par Michelin en 1937, il est nommé adjoint de Pierre Boulanger pour le soutenir dans la direction de la marque aux chevrons. Homme discret et promoteur de l'innovation, il prend la responsabilité du programme de la VGD (qui a conduit à la DS), laissant carte blanche à André Lefebvre pour créer un véhicule d'avant-garde. Cet exemplaire se trouve aujourd'hui dans sons strict état d'origine, n'ayant jamais été restauré, son historique exceptionnel justifie à lui seul la plus belle des restaurations.

© Peyrinet

The vehicle we present is a DS 21 Prestige manufactured on September 23rd, 1969. It was used as a model for a series of photographs accompanying a press release addressed to dealers, in order to present this model to a wealthy clientele. It was used as a company vehicle by Pierre Bercot, Citroën's number one from 1958 to 1971. The registration certificate, updated in 1983, is still held by Automobiles Citroën and is still registered in the name of Automobiles Citroën. This model in Comfort finish, soberly equipped, humble and innovative at the same time, is in the image of Pierre Bercot. This man and this car are inseparable. Hired by Michelin in 1937, he was appointed assistant to Pierre Boulanger to support him in the management of the chevron brand. A discreet man and promoter of innovation, he took responsibility for the VGD program (which led to the DS), giving André Lefebvre carte blanche to create an avant-garde vehicle. Today, this model is in its strict original condition, having never been restored, its exceptional history alone justifies the most beautiful restoration.

>>>

>>>> // 108

1954

Peugeot 203 C8 Camionnette pick-up

Carte grise française de collection
Châssis : 1535873

Projet de restauration
Patine inimitable

French historic registration title
Chassis number: 1535873

Restoration project
Inimitable patina

1 500 - 3 500 €

Cet exemplaire a été immatriculé en 1954 et n'a jamais été restauré. A l'exception de la peinture jaune qui a été appliquée il y a quelques années, l'auto se trouve dans son état d'origine. Globalement complète à l'exception de quelques pièces, cette 203 pick-up représente un joli projet de restauration.

Registered in 1954, this Peugeot 203 Pick-up has never been restored. With the exception of the yellow paint that was applied a few years ago, the car is in its original condition. Overall complete except for a few parts, this 203 pick-up represents a nice restoration project.

>>>> 109

1964

Peugeot 403 camionnette bâchée

Carte grise française
Châssis : 2672214

Restaurée en 2009
Voiture saine
Estimation attractive

French registration title
Chassis: 2672214

Restored in 2009
Sound vehicle
Attractive estimate

5 000 - 8 000 €

Cet exemplaire fut restauré entre 2009 et 2012 par son propriétaire actuel. Il fit l'acquisition de cette auto il y a onze ans alors qu'elle dormait dans une grange. Il se lance immédiatement après l'achat dans une restauration complète en ayant pris le soin de conserver des éléments d'origine. Accompagnée d'une importante documentation, elle fut peu utilisée depuis 3 ans. Une révision serait à prévoir avant de reprendre la route.

This 403 was sleeping in a barn and then restored between 2009 and 2012. The owner started a complete restoration, having taken care to preserve some of the original parts. Not much used for the last 3 years, a service would be useful before going back on the road.

>>>

>>>> // 110

1955

Peugeot D4 bus SP

Vendu sans carte grise
Châssis : 1082697

Projet de restauration
Exemplaire complet
Utilitaire attachant

Sold without registration title
Chassis number: 1082697

Restoration project
Fitted with all its original equipment
Lovely van

1 500 - 3 500 €

Ce bus D4 a été utilisé par les sapeurs-pompiers d'Eschentzwiller en Alsace. Il arrivera dans les réserves de l'Aventure Peugeot après de longues années de bons et loyaux services. Jamais restaurée, la carrosserie est corrodée en plusieurs endroits, mais l'habitacle est toujours équipé des installations d'origine.

This D4 bus was used by the Eschentzwiller fire brigade in Alsace. It will arrive in the reserves of l'Aventure Peugeot after many years of assistance. Never restored, the bodywork is corroded in several places, but the passenger compartment is still equipped with the original installations.

>>>> 111

1992

Peugeot P4D

Carte grise française

Légende de l'armée française
Bon jus d'origine
Estimation attractive

French registration title

French army legend
Good original condition
Attractive estimate

6 000 - 10 000 €

L'exemplaire que nous vous présentons ici est un P4 équipé de la motorisation diesel. Il se présente dans un bon jus d'origine. Utilisé régulièrement il est en bon état de fonctionnement. Robuste et volontaire, il se tient prêt à rendre encore bien des services pour transporter ou pour tracter.

The model we present here is a P4 equipped with diesel engine. It comes in a good original condition. Used regularly it is in good working order. Robust and determined, it is ready to render many more services for transporting or towing for a long time.

>>>

>>>> // 112

1984

Peugeot J9 fourgon

3 000 - 5 000 €

Carte grise française
Châssis : VF3888A10E4114423

1ère main
Seulement 30 000 km
Vendu avec son équipement !

French registration title
Chassis number: VF3888A10E4114423

One owner from new
Only 30,000 km
Sold with its equipment!

Vendu neuf au Comité d'hygiène buccodentaire du Doubs et immatriculé le 11 septembre 1984, ce fourgon possède encore ses installations médicales. Relativement sain, il fut mis à la retraite en 1996 comme en atteste sa carte grise collée au pare-brise. Véritable 1ère main, voilà un projet intéressant pour ceux à la recherche d'un véhicule original !

Sold new to the Oral Hygiene Committee in the Doubs and registered on 11 September 1984, this van still has its medical equipment. In a relatively good condition, it was retired in 1996, as attested by its registration card stuck to the windscreen. A real first hand, this is an interesting project for those looking for an original vehicle!

>>>> 113

2013

Peugeot 404 familiale « L'Écume des Jours »

3 500 - 5 500 €

Sans carte grise
Châssis : 4888738

Voiture star
Allure unique en son genre

No registration title
Chassis number: 4888738

Real star on wheels
Unique style

Réalisées par le bureau de style de Peugeot, les voitures du film L'Ecume des jours de Michel Gondry ont de quoi surprendre! Tel est le cas de cette berline 404 familiale équipée d'un arrière en place de son… avant ! Roulante et dotée d'un habitacle en skaï marron clair, son allure est « renversante » ! Une occasion unique d'acquérir une voiture star à petit prix !

Produced by the Peugeot design office, the cars in Michel Gondry's film L'Ecume des jours have something surprising about them! Such is the case of this 404 family sedan equipped with a rear in place of its front! With a light brown interior, its look is "stunning"! A unique opportunity to acquire a star car at a low price!

>>>> 114

2013

Peugeot 104 « L'Écume des Jours »

3 500 - 5 500 €

Sans carte grise
Châssis : 104A01A5877064

Allure géniale !
Projet de restauration original

No registration title
Chassis number: 104A01A5877064

Looking great!
Original restoration project

Très originale, la Peugeot 104 du film *L'écume des jours* de Michel Gondry se voit greffée un arrière de Peugeot 404 par-dessus son moteur situé toujours à l'avant. Si la carrosserie nécessitera quelques soins l'ensemble a une allure folle et est extrêmement amusant à regarder. Voilà une figurante qui saura se faire remarquer !

Very original, the Peugeot 104 from Michel Gondry's film "L'écume des jours" has a Peugeot 404's rear end grafted over its engine, which is still at the front! Although the bodywork will require some care, the whole thing looks crazy and is extremely fun to look at. Here is a supporting actor that will stand out!

>>>> // 115

1978

Peugeot 104 berline

1 500 - 3 500 €

Carte grise française
Châssis : 5655571

Repeinte dans sa couleur d'origine
Traces de corrosion

French registration title
Chassis number: 5655571

Repainted in its original colour
Some traces of corrosion

Cette Peugeot 104 berline a été repeinte dans sa couleur d'origine. Nous avons cependant observé quelques traces de corrosion. L'ensemble est dans un état correct mais pourra aussi nécessiter une restauration partielle.

This Peugeot 104 sedan has been repainted in its original colour. However, we observed some traces of corrosion. The car is in a correct state but may also need a partial restoration.

>>>

>>>> // 116

1967

Peugeot 204 break

Carte grise française
Châssis : 6682433

Même propriétaire entre 1967 et 2002
Habitacle bien préservé
Bonne base de restauration

French registration title
Chassis number: 6682433

Single owner from 1967 to 2002
Passenger compartment well preserved
Attractive restoration project

2 000 - 4 000 €

L'exemplaire que nous vous proposons ici fut acquis par son premier propriétaire en 1967 et le cèdera aux réserves Peugeot en 2002. Elle porte encore à ce jour sa première immatriculation. L'habitacle a été bien préservé, mais des travaux de carrosserie seront à prévoir pour lui rendre son lustre d'antan.

This 204 was acquired by its first owner in 1967 and will be sold to Peugeot reserves in 2002. It still bears its first registration to this day. The passenger compartment has been well preserved, but bodywork will have to be undertaken to give it back its former shine.

>>>> // 117

1978

Peugeot 604 V6 Ti

Carte grise française
Châssis : 6589459

Seulement 92 204 kilomètres
Désirable version V6 Ti
Très bon état d'origine

French registration title
Chassis number: 6589459

Only 92 204 Km
Desirable V6 Ti version
Very good original condition

8 000 - 10 000 €

La Peugeot 604 V6 que nous vous présentons est une désirable version Ti en très bon état d'origine et équipée du toit ouvrant. Elle ne totalise que 92 204 kilomètres et se trouve équipée de la boîte mécanique. De nombreux frais ont été entrepris récemment pour remettre en route la voiture qui n'avait pas roulé depuis plusieurs années. Notre essai routier nous a en effet procuré entière satisfaction.

The Peugeot 604 V6 that we present to you is a desirable Ti version in very good original condition and equipped with the sunroof. It has a total of only 92,204 kilometers and is equipped with the mechanical gearbox. A lot of expenses have been undertaken recently to restart the car which had not been driven for several years. Our road test gave us complete satisfaction.

>>>

>>>> // 118

1970

Peugeot 504 berline

Carte grise belge
Châssis : 1171939

Très bel exemplaire
Intérieur d'origine
Très bon état de marche

Belgian registration title
Chassis number: 1171939

Very nice car
Original interior
Roadworthy

6 500 - 9 500 €

Cet exemplaire fut repeint dans sa teinte d'origine et a conservé son intérieur d'époque qui présente une très belle patine. Il est équipé du moteur 2.0l essence. Lors de notre essai nous avons été séduits par le comportement très sain de la voiture. Le système de freinage est neuf et les pneus également. Il est rare de trouver sur le marché une si belle 504 berline.

This car was repainted in its original colour but has kept its original interior which has a beautiful patina. It is fitted with the 2.0l petrol engine. During our test drive we were seduced by the very impressive reliability and performance of the car. The braking system is new and the tires as well. It is rare to find such a beautiful 504 sedan on the market.

>>>> // 119

1985

Peugeot 205 GTI 1.6

Carte grise française de collection
Châssis : VF3741C66G5836253

1ère version 105 ch
Peinture neuve
Issue des réserves

French historic registration title
Chassis number: VF3741C66G5836253

1st version 105 hp
New paint
Coming from Peugeot reserves

12 500 - 15 500 €

L'exemplaire que nous présentons est une 205 GTI 1.6 105 chevaux issue des réserves de l'Aventure Peugeot. Affichant un peu plus de 159 000 km au compteur, cette 205 a reçu une peinture complète dans sa teinte d'origine, dans les ateliers de restauration du musée. Son intérieur quant à lui se trouve dans son état d'origine.

The car we are presenting is a 205 GTI 1.6 105 hp from the reserves of Aventure Peugeot. Displaying a little over 159 000 km on the counter this 205 has received a complete paint in its original color in the restoration workshops of the museum. Its interior is in its original condition.

>>>

>>>> // 120

1988

Peugeot 205 Rallye 1.3

12 000 - 17 000 €

Carte grise belge
Châssis : VF320CM2201647404

Bon état général
Seulement 99 200 kilomètres
Mécanique nerveuse

Belgian registration title
Chassis number: VF320CM2201647404

Good condition car
Only 99 200 kilometers
Responsive mechanic

Une gueule d'enfer, voilà ce que Peugeot affichait fièrement sur sa publicité d'époque lorsque la marque sochalienne faisait la promotion de sa 205 Rallye. Et il n'y a pas que la gueule qui est d'enfer…il faut bien dire que ce petit moteur 1300 cm³ est plein de vie et qu'il ne demande qu'à être sollicité. C'est bien le sentiment qui nous a habité lorsque nous avons essayé ce bel exemplaire. Les montées en régime sont franches et les 2 carburateurs double corps Weber n'y sont pas pour rien.
La 205 Rallye que nous vous présentons fut vendue neuve en octobre 1988 par le concessionnaire Peugeot ADASA à Aviles en Espagne. Elle se présente à nous en bon état général, la carrosserie a été repeinte il y a quelques années alors que l'intérieur est celui d'origine. Le moteur fonctionne parfaitement, les vitesses s'enchaînent à la volée, c'est un vrai régal. Nous avons simplement noté un petit jeu au niveau des silentblocs qui mériteraient d'être changés. Avec seulement 99 200 kilomètres affichés au compteur, cette 205 Rallye fera le bonheur de son futur propriétaire pour les années à venir.

A look to die for, that's what Peugeot proudly displayed on its advertising at the time when the Sochalian brand was promoting its 205 Rallye. And it's not only about the face... it must be said that this little 1300 cc engine is full of life and is just waiting to be strongly solicited. That's the feeling we had when we tried this beautiful specimen. The rpm rises are frank thanks to the 2 Weber dual body carburetors.
The 205 Rallye that we present to you was sold new in October 1988 by the Peugeot dealer ADASA in Aviles, Spain. It is presented to us in good general condition, the body has been repainted a few years ago whereas the interior is the original one. The engine works perfectly, the gears are in perfect working order, it's a real treat. We just noticed a little looseness in the silentblocs that would deserve to be changed. With only 99,200 kilometers on the odometer, this 205 Rallye will make its future owner happy for years to come.

>>>

>>>> // 121

1966

Citroën DS 21 Cabriolet

160 000 - 200 000 €

Titre de circulation français
Châssis n° 4350064
Caisse : 00.32.000.047
Numéro Chapron : 8910

Un des tous premiers cabriolets DS 21
Restauration de très grande qualité
Version rare et recherchée,
100% conforme à l'origine

French registration title
Chassis number: 4350064
Body number: 00.32.000.047
Chapron prod. number: 8910

One of the very first DS 21 convertible
High quality restoration
Rare and much sought after,
100 % as original

En plus du caractère révolutionnaire de la DS, la version cabriolet ajoute une pointe d'exotisme et surtout l'incroyable agrément d'une carrosserie découvrable à quatre vraies places. Lorsqu'il est présenté au public, en 1961, le cabriolet DS coûte deux fois le prix de la berline, ce qui en dit long sur le soin apporté à la finition. A l'époque, sa fabrication est confiée aux ateliers Henri Chapron, à Levallois, qui produit parallèlement ses propres modèles dotés d'appellations de son cru. Le cabriolet reçoit les améliorations apportées à la DS de série et c'est ainsi qu'en 1965 est déclinée la version DS 21, avec un nouveau moteur 2 175 cm³ développant 109 ch. Une mécanique à la hauteur du comportement routier exceptionnel de celle que l'on considère encore aujourd'hui comme l'une des icônes françaises. Performances, confort et tenue de roue irréprochable s'ajoutent au design d'une voiture appréciée des esthètes.
Livré neuf en France, ce cabriolet DS 21 a été immatriculé pour la première fois le 23 décembre 1965. Il s'agit donc d'un modèle de 1966 équipé de la boite de vitesse semi-automatique. Elle fut intégralement restaurée en prenant soin de respecter ses caractéristiques à sa sortie d'usine. Le résultat est exceptionnel. La caisse a été mise à nu, la carrosserie a été restaurée et repeinte en reprenant sa magnifique teinte bleu royal d'origine. La mécanique a elle aussi eu droit aussi à une cure de jouvence avec réfection du moteur et de ses différents éléments annexes. L'habitacle n'est pas en reste avec une superbe sellerie en cuir naturel tout comme les moquettes, la capote noire et le couvre capote qui ont été remplacés. Il est à noter que la voiture arbore un splendide tableau de bord optionnel Jaeger et un carburateur Weber. Les sièges sont équipés d'appui-tête et d'accoudoirs à l'avant. De très belle présentation, arborant ses phares longue portée, ce cabriolet DS est dans un état proche concours en plus de posséder un historique clair et son dossier Chapron.

>>>

In addition to the revolutionary character of the DS, the convertible version adds an exotic touch and specifically the incredible pleasure of a full four seater topless car. When it was presented to the public in 1961, the convertible DS was twice the price of the saloon, which says a lot about the care given to finish. At the time, its production was entrusted to the Henri Chapron workshops at Levallois, near Paris, which produced its own parallel models. The convertible received the enhancements to the DS series and in 1965 it was available as the DS 21, with a new engine of 2175cc, which developed 109bhp. No doubt that car is still considered one of the French icons today. Performance, comfort and irreproachable wheel handling add up to the design of a car appreciated by aesthetes.
Delivered new in France, this DS 21 convertible was first registered on 23 December 1965. It is therefore a 1966 model equipped with a semi-automatic gearbox. It was fully restored, taking care to respect its characteristics when it left the factory. The result is exceptional. The body has been stripped bare, the bodywork has been restored and repainted in its magnificent original royal blue colour. The mechanics also underwent a facelift, with the engine and its various ancillary components being overhauled. The interior is not to be outdone with a superb natural leather upholstery as well as the carpets, the black bonnet and the soft top cover which have been replaced. It should be noted that the car has a splendid optional Jaeger dashboard and a Weber carburetor. The seats are equipped with headrests and armrests at the front.
Beautifully presented, with its long-range headlights, this DS convertible is in near concours condition and has a clear history and Chapron history file.

>>>

>>>> 122

1998

Peugeot 406 supertourisme Argentine

15 000 - 18 000 €

Véhicule de compétition uniquement
Sans moteur

Historique prestigieux
Décoration d'époque
Potentiel pour compétition

Racing car only
without engine

Prestigious history
Period-correct decoration
Potential for competition

Dans les années 90, la course automobile était un moyen apprécié par les constructeurs pour promouvoir leurs nouveautés. Dès la sortie de la 406, Peugeot décide de s'engager en Supertourisme allemand, le championnat le plus compétitif du moment. Financée par Esso et construite par Peugeot Sport, la 406 affiche plus de 300 chevaux pour moins de 1 000 kg. Alors prête pour la saison 1996, elle accroche la 3ème place du championnat lors de sa première saison et écrase la compétition dès l'année suivante. Les 406 seront également engagées en BTCC et courront le Belgian Procar, pour terminer leur carrière en Amérique du Sud et en France, où elles se montreront toujours compétitives. L'exemplaire que nous présentons aujourd'hui est le châssis ST31, ayant remporté le titre du Championnat d'Amérique du Sud de Supertourisme, autrement appelé Coupe des Nations, en 1999 entre les mains du brésilien Cacá Bueno. D'origine, il se présente aujourd'hui encore aux couleurs de la saison 1999, arborant ses sponsors et sa livrée d'époque. Le groupe moteur/boite est manquant ainsi que les étriers de freins. Voici une occasion unique d'acquérir une voiture usine.

During the 90s, car racing was still a popular way for manufacturers to promote their new products. As soon as the 406 came out, Peugeot decided to enter the German Supertourism, the most competitive championship of the moment. Financed by Esso and built by Peugeot Sport, the 406 had more than 300 hp, weighed less than 1,000 kg. Ready for the 1996 season, they took third place in their first participation before crushing the competition in 1997. The 406s were also entered in the BTCC and the Belgian Touring Championship, before being exported to South America and France, where they all proved to be competitive. The example we present today is the ST31 chassis, which won the title in the South American Supertourism Championship, otherwise called the Cup of Nations, in 1999 in the hands of Brazilian driver Cacá Bueno. It still sports its 1999 colors, with period-correct sponsors and signature yellow-and-blue paint job. The engine, the gearbox and the brake calipers are missing. Here is a unique opportunity to acquire a factory car.

>>>

>>>> 123

1999

Peugeot 206 WRC Show car

20 000 - 25 000 €

Voiture d'exposition

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

Show car

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

La 206 WRC sort des ateliers de Vélizy en 1999 et fait ses débuts en compétition au Tour de Corse, pratiquement 15 ans jour pour jour après de début de l'épopée de la 205 turbo 16. Elle est équipée d'un 4 cylindres 2 litres turbo développant 300 chevaux, associé à une boite séquentielle à 6 vitesses et une transmission intégrale. Digne héritière de son ainée, 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. Réalisé avec de véritables pièces provenant de chez Peugeot Sport, il était utilisé par le constructeur lors de différentes manifestations afin de faire la promotion de la 206 WRC. Avec son look ravageur elle ajoutera avec certitude une touche de sportivité dans votre garage ou votre showroom.

The 206 WRC left the workshops in Vélizy in 1999 and made its competitive debut at the Tour of Corsica, almost 15 years to the day after the 205 turbo 16 made its debut. 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. With its devastating look it will surely add a touch of sportiness in your garage or showroom.

>>>

>>>> // 124

1993

Peugeot 306 cabriolet 1.8 Couleur et Matière

3 000 - 6 000 €

Vendu sans carte grise

Modèle unique !
Habitacle original et en bon état
Dernier cabriolet Peugeot made in Pininfarina

No registration title

One of!
Original interior in good condition
Latest Peugeot convertible made by Pininfarina

Signée Pininfarina, dans la grande tradition des coupés et cabriolets Peugeot, la 306 Cabriolet est présentée au salon de Francfort à l'automne 1993 et sera commercialisée avec succès jusqu'en 2002 à un peu plus de 75 000 exemplaires. Elégante, bien conçue et dotée de performances honorables avec pas moins de 5 motorisations, elle décrochera même le titre du plus beau cabriolet de l'année 1994 et celui du cabriolet de l'année au salon de Genève en 1998 ! Assemblée dans les usines Pininfarina à Cambiano, dans la banlieue de Turin, elle est le dernier cabriolet produit par Peugeot, qui s'orientera ensuite vers les formules Coupé cabriolet. Inutile d'ajouter qu'elle est une voiture à collectionner d'urgence ! L'exemplaire que nous présentons est tout simplement le prototype du département Couleur & Matière du centre de style Peugeot.

C'est donc une phase 1 dont les lignes sont rehaussées par la teinte jaune Louxor que l'on retrouvera en 1997 sur le coupé 406. L'habitacle en cuir ton sur ton rehaussé d'un fin liseré de cuir gris clair a de l'allure en plus d'être délicieusement rétro. A noter les quelques touches pied de poule jaune et gris au niveau des moquettes et de la toile de capote supplémentaire (à monter). Parfaitement roulante, cette voiture de série modifiée en esthétique intérieure n'a en revanche jamais été immatriculée.

Designed by Pininfarina, in the tradition of Peugeot coupes and convertibles, the 306 Cabriolet was presented at the Frankfurt Motor Show in 1993. With slightly more than 75,000 units, this elegant, well-designed and efficient car with no less than 5 engines will even win the title of most beautiful convertible of the year in 1994 and convertible of the year at the Geneva Motor Show in 1998! Assembled in the Pininfarina factories at Cambiano, close to Turin, it is the last cabriolet produced by Peugeot. Needless to say, it is a true collector!

The example we are presenting is the prototype of the Colour & Material department of the Peugeot Design center.
It is a Phase 1 whose lines are enhanced by the Luxor yellow tint that will be found in 1997 on the 406 Coupe. The interior in tone-on-tone leather, enhanced by a fine light grey leather edging, is not only stylish but also deliciously retro. Note the few yellow and grey houndstooth touches on the carpets and the additional soft top cover (to be fitted). Perfectly roadworthy, this production car, modified in terms of interior design, has never been registered.

>>>

>>>> 125

2013

Peugeot RCZ Cup

25 000 - 35 000 €

Voiture à usage circuit uniquement
Chassis n°48

Préparée par Clairet Sport
Prix d'achat modéré
Important stock de pieces

Car for track use only
Chassis number 48

Prepared by Clairet Sport
Very moderate price
Stock of spare parts

Apparue en 2012, la Peugeot RCZ Racing Cup est une formule de promotion rattachée au Championnat de France des Circuits organisé par la Fédération Française du Sport Automobile. Comme son nom l'indique, la Peugeot RCZ Racing Cup est une formule monotype dédiée à la Peugeot RCZ Cup, éligible aux pilotes professionnels ou amateurs. Organisée pendant 5 saisons, elle deviendra en 2017 la Peugeot 308 Racing Cup.
La RCZ Cup ici présente est le châssis n°48 et fut engagée à plusieurs reprises en GT Tour (ancien nom du Championnat de France des Circuits) notamment aux mains de Sylvain Pussier, bien connu sur la scène nationale et fidèle de la marque au Lion.
Préparée et entretenue par le Team Clairet Sport, multiple vainqueur du championnat, cette RCZ est éligible au trophée Endurance Peugeot, une formule de roulage « compétition client » organisée par Peugeot Sport. Elle représente l'opportunité d'acquérir une véritable voiture de compétition, performante et relativement facile à prendre en mains, à un prix modéré. Elle sera vendue avec un important stock de pièces détachées à récupérer chez le préparateur.

Appearing in 2012, the Peugeot RCZ Racing Cup is attached to the French Circuit Championship organised by the FFSA. As its name suggests, the Peugeot RCZ Racing Cup is a one-design formula dedicated to the Peugeot RCZ Cup, eligible for both professional and amateur drivers. Organised over five seasons, it will become the Peugeot 308 Racing Cup in 2017.
This RCZ Cup is the chassis n°48 and was entered several times in GT Tour notably in the hands of Sylvain Pussier, well known on the national scene and loyal to Peugeot.
Prepared by the Clairet Sport Team, multiple championship winners, this RCZ is eligible for the Peugeot Endurance Trophy, a driving formula organised by Peugeot Sport. It represents an opportunity to acquire a genuine competition car, which is high-performance and relatively easy to handle, at a moderate price. It will be sold with a large stock of spare parts to be collected from the tuner.

>>>

>>>> 126

2016

Peugeot 2008 DKR16

450 000 - 550 000 €

Véhicule non immatriculé

Seulement 4 exemplaires fabriqués
Exemplaire victorieux du Dakar 2016
Ex Stéphane Peterhansel

Non registered vehicle

Only 4 examples produced
Victorious at the 2016 Dakar
Ex Stéphane Peterhansel

Cinquième victoire pour Peugeot, douzième pour Peterhansel, c'est à ce succès qu'il faut associer le 2008 DKR16 préparé pour la gagne dans les ateliers de Peugeot Sport. C'est en effet au volant de cet exemplaire que Stéphane Peterhansel terminera le Dakar 2016 sur la plus haute marche du podium. Le pari était gagné pour la marque au Lion revenue en 2015 sur le rallye-raid après 25 ans d'absence.

Hormis le nom, la 2008 DKR16 n'a évidemment plus rien à voir avec la Peugeot 2008 de série, pas même le pare-brise qui avait été conservé sur la première 2008 DKR pour l'édition 2015. Haute comme un homme, plus large qu'une Lamborghini Aventador et pas plus longue qu'une berline compacte, c'est un monstre féroce et intimidant. Le 2008 DKR16 est aussi un monstre de technologies à la conception ultra pointue. Le treillis tubulaire est en acier - plus résistant que l'aluminium - et toutes les pièces de carrosserie sont réalisées en fibre de carbone. Sur chacune d'elle, une étiquette précise le poids, au dixième de gramme près ! 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 proto des 24h du Mans fonctionnait aussi avec un moteur turbo diesel doté d'injecteurs piézoélectriques. Le moteur V6 Turbo Diesel de 350 chevaux du DKR est par ailleurs très connu puisqu'il s'agit du DT20 monté à l'origine sur les Peugeot 407 coupé, Citroën C5 et C6. Le bloc culasse, les pistons et le vilebrequin sont identiques à ceux du moteur de série. Quant aux 800 Nm de couple, ils sont passés aux seules 2 roues motrices 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. Mais la victoire finale reviendra bien à Peugeot, qui n'aura ainsi réclamé que deux années avant d'éclipser la concurrence pourtant déjà bien en place.

Désormais propriété d'un préparateur réputé, ce 2008 DKR16 est prêt à reprendre les pistes d'un prochain rallye-raid.

>>>

Fifth victory for Peugeot, twelfth for Peterhansel, it is with this success that we must associate the 2008 DKR16 prepared for victory in the workshops of Peugeot Sport. It is indeed at the wheel of this car that Stéphane Peterhansel will finish the Dakar 2016 on the highest step of the podium. The bet was won for Peugeot, which returned to rally-raid in 2015 after 25 years of absence.

Apart from the name, the 2008 DKR16 obviously has nothing in common with the standard 2008 Peugeot, not even the windscreen which had been kept on the first 2008 DKR for the 2015 edition. Tall as a man, wider than a Lamborghini Aventador and no longer than a compact sedan, it's a fierce and intimidating monster. The 2008 DKR16 is also a monster of technology with a cutting-edge design. The tubular truss is made of steel - stronger than aluminum - and all body parts are made of carbon fiber. On each one, a label specifies the weight, to the nearest tenth of a gram!

Every detail is thought out according to the constraints of the race and the evolution of the road. Nevertheless, this does not prevent the Peugeot Sport teams from capitalising on proven technologies. Thus, part of the electronics of the Peugeot 908 has been recovered. The Le Mans 24 Hours proto also ran on a turbo diesel engine with piezoelectric injectors. The DKR's 350 hp V6 Turbo Diesel engine is also very well known, as it is the DT20 originally fitted to the Peugeot 407 coupé, Citroën C5 and C6. The cylinder block, pistons and crankshaft are identical to those of the production engine. The 800 Nm of torque has been shifted to 2-wheel drive using a sequentially controlled 6-speed gearbox. Facing its main rivals Mini and Toyota, Peugeot Sport's teams had a long way to go to win. But the final victory will go to Peugeot, which will have taken just two years before eclipsing the main competitors, already well established. Property of a reputable car preparer, this 2008 DKR16 is ready to hit the gravel again for the next rally-raid.

>>>

>>>> // 127

1979

Citroën Méhari

Vendu sans carte grise

Seulement 838 km
Provenance intéressante
Bonne base de restauration

No registration title

Only 838 km
Good restoration base
Attractive price

5 000 - 8 000 €

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.

>>>> // 128

1998

Citroën Berlingo Calao par Sbarro

Vendu sans carte grise

Exemplaire unique
Réalisation originale
Véhicule motorisé

No registration

Single copy
Original production
Motorized vehicle

14 000 - 18 000 €

Le Calao est un véhicule de loisir réalisé sur base de Berlingo par les établissements Sbarro. Ce véhicule de plage ludique se veut adapté à la pratique de la planche à voile en proposant divers espaces de rangement pour transporter tout le matériel du véliplanchiste. Ce prototype motorisé affiche 363 km au compteur.

The Calao is a leisure vehicle made on the basis of Berlingo by the Sbarro establishments. This playful beach vehicle is adapted to the practice of windsurfing by offering various storage spaces to transport all the windsurfer's equipment. This motorized prototype has 363 km on the odometer.

>>>

>>>> // 129

1977

Citroën LN

Carte grise française
Châssis : 03RB9583

Exemplaire restauré
Estimation raisonnable
Sellerie pieds de poule

French registration title
Chassis number: 03RB9583

Restored model
Attractive estimate
Seventies houndstooth upholstery

2 000 - 4 000 €

Cet exemplaire a été restauré par les salariés de l'usine de Rennes La Janais. Conservée depuis dans les réserves de l'Aventure Peugeot Citroën DS, la peinture et l'habitacle de cette LN sont donc à l'état neuf. Elle est accompagnée d'un carnet d'entretien vierge et de ses notices d'utilisation.

This car was restored by the employees of the Rennes La Janais plant. Since then, it has been kept in the reserves of the Aventure Peugeot Citroën DS, the paintwork and interior of this LN are therefore in new condition. It comes with a blank service book and instructions for use.

>>>> // 130

1972

Citroën Dyane 6

Carte grise française de collection
Châssis : 11CB8116

Belle présentation, entière restaurée
Dernière évolution du moteur 602 cm³ de l'Ami 6

French historic registration title
Chassis number: 11CB8116

Nice presentation, fully restored
Latest evolution of the 602 cm³ engine of the Ami 6

3 000 - 5 000 €

Restaurée par les bénévoles de l'usine de Rennes, notre Dyane 6 fut immatriculée pour la première fois en janvier 1972 en l'Ille-et-Vilaine, département qu'elle ne quitta jamais. Repeinte dans sa teinte bleu AC 635, la carrosserie est très belle tout comme l'habitacle en parfait état. Le compteur affiche seulement 14 910 km au compteur soit à peine plus de 1 000 km qu'en 1998, CT à l'appui.

Restored by volunteers from the Rennes factory, our Dyane 6 was first registered in January 1972 in Ille-et-Vilaine, where it never left. Repainted in its blue AC 635 colour, the bodywork is beautiful as well as the interior in perfect condition. The odometer shows only 14,910 km, just over 1,000 km in 1998, with an old technical inspection to back it up.

>>>

>>>> // 131

1978

Citroën Visa Club

Carte grise française
Châssis : 787875

Véhicule de présérie
Modèle du 1er catalogue Visa
Seulement 500 km

French registration papers
Chassis number: 787875

Pre-production vehicle
Model of the 1st Visa catalog
Only 500 km

7 500 - 10 000 €

L'exemplaire que nous présentons est une Visa Club de 1978 de présérie issue des réserves de l'Aventure. Cette auto a été utilisée pour la campagne publicitaire du premier catalogue de la Visa. Elle se trouve aujourd'hui dans son strict état d'origine, très bien conservée, son compteur n'affiche que 500 km.

The copy that we present is a pre-series Visa Club of 1978 from the reserves of l'Aventure. This car was used for the advertising campaign of the first Visa catalog. It is today in its strict original condition, very well preserved, its odometer shows only 500 km.

>>>> // 132

1983

Citroën Visa 11 RE Série 2

Carte grise française
Châssis : VF7VDVG0029VG0674

Exemplaire restauré
Seulement 69000 km
Notice d'utilisation originale

French registration title
Chassis number: VF7VDVG0029VG0674

Complete restoration
Only 69000 km on the odometer
Original instruction manual

2 500 - 5 000 €

La Visa présentée dans ces pages est une série 2 qui est passée en restauration dans l'usine Citroën de Rennes La Janais. La carte grise de la voiture est d'ailleurs toujours au nom d'Automobiles Citroën. Affichant un peu plus de 69 000 km au compteur, cet exemplaire a été bien conservé.

The Visa presented in these pages is a series 2 which has been restored in the Citroën factory in Rennes La Janais. The car's registration document is still in the name of Automobiles Citroën. With a little over 69,000 km on the odometer, this car has been well preserved.

>>>

>>>> // 133

1983

Citroën GSA X1

Carte grise française
Châssis : VF7GXYL0032YL6654

Bon état d'origine
Moins de 26 000 km
Prix attractif

French registration title
Chassis number: VF7GXYL0032YL6654

Good original condition
Less than 26,000 km
Attractive price

2 500 - 4 500 €

Le modèle que nous présentons est une GSA X1 ne comptabilisant que 25 098 km d'origine. Elle est équipée de la boite 4 de série et en option des vitres teintées, des jantes alliage, du pré équipement radio et de l'essuie-glace/lave-glace arrière. Jamais repeinte, sa carrosserie est en bel état tout comme sa sellerie en tissu bleu parfaitement préservée.

This GSA X1 has only 25,098 km from new. It is equipped with the 4-speed gearbox and optional tinted windows, alloy wheels, radio pre-equipment and rear wiper/washer. Never repainted, its body is in good condition as well as its original blue cloth upholstery almost new.

>>>> // 134

1986

Citroën BX Sport

Carte grise francaise
Châssis : VF7XBXJ0001XJ3442

Carnet d'origine
Restaurée par l'usine
Une sportive à l'ancienne

French registration title
Chassis number: VF7XBXJ0001XJ3442

Original notebook
Restored by the factory
An old-fashioned sportscar

5 000 - 8 000 €

La BX Sport que nous présentons a été mise en circulation le 16 avril 1986. Elle est dans un très bel état de présentation aussi bien extérieurement que dans l'habitacle. Restaurée par les salariés de l'usine de Rennes à son entrée au conservatoire en 2006, elle comptabilise aujourd'hui un peu plus de 126 000 km au compteur. Equipée d'un toit ouvrant non d'origine, elle est vendue avec tous ses carnets d'utilisation, de garantie et d'entretien dans leur pochette d'origine. Elle constitue donc une très belle opportunité pour tous les nostalgiques des années 80.

Our BX Sport was registered on April 16, 1986. It's in a very nice condition both regarding the outside and the upholstery. Restored by the employees of the Rennes factory when it entered the conservatory in 2006, it now has just over 126,000 km on the clock. Equipped with a non-original sunroof, it is sold with all its user, warranty and maintenance manuals in their original pockets. It is therefore a great opportunity for all those nostalgic for the 80s.

>>>

>>>> **135**

1984

Citroën Visa Proto Dangel

35 000 - 45 000 €

Véhicule de compétition uniquement	*Racing car only*
Véhicule non immatriculé	*Non registered vehicle*
Véhicule de compétition	*Racing car*
Prototype usine 100 % d'origine	*100% original factory prototype*
Remis en route par l'Aventure Peugeot	*Put back on the road by l'Aventure Peugeot*
Performances de premier plan	*First-class performance*

En 1984, elle était spectaculaire, diablement performante et de conception relativement simple pour une plus grande fiabilité. 36 ans plus tard, le prototype Citroën Visa Dangel est une pièce de musée pour les amateurs du genre mais aussi une vraie voiture de course capable de performances de premier plan. L'histoire commence en 1980, lorsque Guy Verrier rejoint le poste de Responsable sportif de Citroën Compétition avec pour objectif de participer au Championnat du monde des rallyes. Alors que la préparation d'un prototype passe habituellement par les bureaux d'études, il sera décidé de faire appel à différents préparateurs indépendants afin de mettre en concurrence et d'évaluer les meilleures options proposées sur le terrain. L'audace de certains entrainera plusieurs transformations radicales comme le moteur central arrière, la propulsion ou la transmission intégrale chez un constructeur pourtant adepte de la traction avant.

Dans les réserves du Musée Peugeot depuis de nombreuses années, ce modèle unique réalisé par Dangel en collaboration avec Citroën fut certainement le plus performant des neufs prototypes proposés. Nous sommes en 1983, Danielson,

Politecnic, Strakit, mais aussi Mathiot, Odinet, Mokrycki et même le constructeur britannique Lotus ont proposé et testé leur version de la Visa. Henry Dangel débarque alors avec une transmission intégrale de son cru, un V6 PRV en position central arrière développant 175cv avec deux carburateurs triple corps et une boite 5 vitesses provenant de la gamme 604 pour mieux encaisser le couple. Les retours sont élogieux d'autant plus que la qualité de l'ensemble est parfaitement conforme aux attentes de Citroën avec un poids contenu de seulement 800 kilos. Malheureusement, l'année 1984 approche et la Visa a déjà six ans quand la jeune BX n'en compte que deux. Le choix du constructeur se dirigera vers la BX pour des raisons stratégiques et commerciales évidentes.

Remise en route en juin dernier par l'Aventure Peugeot, ce modèle unique est une vraie voiture de course, aussi bien dans sa conception que dans ses performances. Symbole d'une époque où un talentueux préparateur indépendant pouvait développer une championne du monde en puissance pour faire briller le nom d'un constructeur, elle est un modèle unique au monde à redécouvrir !

>>>

In 1984, it was spectacular, devilishly efficient and relatively simple design for greater reliability. 36 years later, the Citroën Visa Dangel prototype can be displayed in a museum but is also a real racing car with amazing performance. The story begins in 1980, when Guy Verrier joins Citroën Compétition as Sports Manager with the aim of taking part in the World Rally Championship. While the preparation of a prototype usually goes through the design offices, it will be decided to call on different independent team to compete and evaluate the best options on the ground. The boldness of some will lead to several radical transformations such as the rear mid-engine, propulsion or all-wheel drive in a manufacturer that is nevertheless a fan of front-wheel drive.

In the reserves of the Peugeot Museum for many years, this unique model made by Dangel in collaboration with Citroën was certainly the most successful of the nine prototypes on offer. In 1983, Danielson, Politecnic, Strakit, but also Mathiot, Odinet, Mokrycki and even the British manufacturer Lotus proposed and tested their version of the Visa. Henry Dangel arrived with his own all-wheel drive system, a 175hp mid-engine PRV V6 with two triple carburetors and a 5-speed gearbox from the 604 range to better handle the torque. The feedback is very positive, especially as the quality of the whole package is perfectly in line with Citroën's expectations with a contained weight of only 800 kilos. Unfortunately, the year 1984 is approaching and the Visa is already six years old when the young BX is only two. The choice of the manufacturer will go for the BX for obvious strategic and commercial reasons.

Put back on the road last June by the Aventure Peugeot, this unique model is a real race car, as much in its conception as in its performances. Symbol of a time when a talented independent mechanics could develop a potential world champion to shine the name of a manufacturer, it is a unique model in the world to be rediscovered!

>>>

>>>> 136

1988

Citroën AX Turbo 1.6 Superproduction

80 000 - 120 000 €

Véhicule de compétition uniquement
Véhicule non immatriculé

Le plus performant des 4 exemplaires « Usine »
Modèle unique, ex Jean-Pierre Jarier
Dans les mêmes mains depuis 24 ans
Prête à rouler

Racing car only
Non registered vehicle

The best of the 4 "Factory" cars
Unique model, ex. Jean-Pierre Jarier
In the same hands for 24 years
Ready to hit the track

Dans les années 80, les courses de tourisme font rage en Europe. Le DTM Allemand, BTCC Britannique ou encore le Superproduction français donnent l'occasion aux constructeurs, soutenus par les concessionnaires, de mettre en avant leurs technologies innovantes.
Le programme AX Turbo Superproduction voit le jour en 1987, un an après la présentation de la citadine au Salon de Paris. Le choix est osé mais judicieux: les ingénieurs Citroën rêvent de voir monter sur la plus haute marche du podium une voiture aux simples deux roues motrices et traction et deux fois plus petite que les Audi 200 Quattro, Peugeot 505, Porsche 911 bi-turbo et autres Renault 21 Turbo 4x4 qui lui font face! Sous l'égide de Citroën Sport, la conception est déléguée au préparateur réputé Danielson et le financement assuré par les concessionnaires. Au final, l'auto est bien plus proche d'un prototype que d'une AX de série (seul le hayon est une pièce d'origine Citroën), le résultat est saisissant et les performances impressionnantes.
Pour la saison 1987, année de développement accéléré et de mise au point, les deux premières Superproduction développent 330 puis 380 chevaux avec le 1360cc et sont confiées à l'ancien pilote de Formule 1 Jean-Pierre Jarier et à la pilote de rallye Carole Vergnaud, mais c'est en 1988 que J.-P. Jarier se voit confié le modèle qui nous intéresse aujourd'hui. Unique, notre AX est équipée du moteur 1600cc 16 soupapes turbocompressé doté d'un deuxième arbre à came pour 480 ch ! Que ce soit au niveau du moteur et de son refroidissement, de la tenue de route ou de la gestion électronique, tout est amélioré. Des techniques issues de la

Formule 1 permettent une fiabilité générale, notamment l'injection d'eau, la gestion électronique intégrale, les soupapes traitées au sodium, et une distribution en aluminium. La modification la plus spectaculaire de cette version concerne les suspensions arrière constituées de deux larges bras obliques ancrés au centre du châssis permettant de limiter l'usure des pneumatiques, tout en assurant à cette voiture, au faible empattement, une meilleure tenue de route.
C'est en 1996 que son propriétaire actuel s'en porte acquéreur en rachetant le stock de la société Danielson auprès du Crédit Agricole de Bourges. Pilote émérite comptant une participation à la Targa Florio en 1969 et de nombreuses courses avec le team Carburol au volant d'une Lola T298 dans les années 1980, il est bien décidé à remettre l'auto en route. Dix ans plus tard, et avec l'aide du préparateur Force Motorsport et de quelques autres, la voiture redémarre, conservant sa configuration d'origine, ses boitiers électroniques d'injection et d'alimentation en eau. La mécanique fut démontée et révisée alors que la carrosserie nettoyée fut préservée, à l'exception du capot avant, manquant lors de l'achat. Le compte tour ainsi que le manomètre de pression d'époque manquent à l'appel. Il ne fait aucun doute que cette voiture usine est la plus performante des quatre Citroën AX Superproduction produites. Voiture usine, palmarès prestigieux, performances ahurissantes et modèle unique, il ne manque plus qu'à cette AX Turbo 1.6 Superproduction un championnat historique capable de la remettre en piste pour voir sa valeur exploser. Nul doute que cela ne devrait plus tarder…

>>>

During the 1980s, touring car championships were hugely popular in Europe. The German DTM, the British BTCC and the French Superproduction gave manufacturers, supported by their dealers, the opportunity to showcase their innovative technologies.
The AX Turbo Superproduction program was launched in 1987, one year only after the presentation of the small car at the Paris Motor Show. The choice was daring but judicious: Citroën engineers dreamed of seeing a car half the size of the Audi 200 Quattro, Peugeot 505, Porsche 911 bi-turbo and Renault 21 Turbo 4x4 on the top step of the podium! Under the aegis of Citroën Sport, design is delegated to renowned Danielson tuner while finances are provided by dealers. The car is much closer to a prototype than a production AX (only the tailgate is an original Citroën part), the result is striking and the performance impressive.
For the 1987 season, year of accelerated development and fine-tuning, the first two Superproductions develop 330hp then 380hp with the 1360cc and are entrusted to former F1 driver Jean-Pierre Jarier and rally driver Carole Vergnaud. The model that interests us today is the 1988 model, developed especially for Jean-Pierre Jarier. Unique, our AX is equipped with the 1600cc 16-valve turbocharged engine with a second camshaft, producing 480 hp! Whether it's the engine or its cooling, road handling or electronic management, everything is improved, not to mention the overall reliability thanks to techniques derived from Formula 1, including water injection, integral electronic management, sodium-treated valves, and aluminum distribution. But the most spectacular modification to this version concerns the rear suspension, consisting of two wide diagonal arms anchored to the center of the chassis, which limits tire wear and ensures better grip despite the short wheelbase of the beast.

Its current owner bought it from the Crédit Agricole de Bourges bank in 1996, along with the Danielson stock. As an experienced driver with a participation at the 1969 Targa Florio and numerous races with the Carburol team at the wheel of a Lola T298 in the 1980s, he is determined to get the car back on the road. 10 years later and with the help of the Force Motorsport tuner and a few others, the car was restarted, keeping its original configuration and its electronic injection and water supply units. The mechanics were disassembled and overhauled while the bodywork, scraped and cleaned in places, was preserved to keep its originality (only the front bonnet missing at the time was rebuilt and the rev counter and pressure gauge are missing). There is no doubt that this factory car is the highest performance model of the four Citroën AX Superproduction cars produced. Factory car, prestigious track record, stunning performance and unique model, the AX Turbo 1.6 Superproduction only lacks a historic championship capable of putting it back on the track to see its value explode. On this last point, there is no doubt that it should not take too long …

>>>

>>>> // 137

2009

Citroën C4 VTS HDI « By Loeb »

Carte grise française
Châssis : VF7LA9HZH9Y531370

Moins de 10 000 km
Véritable collector
Carnet entretien vierge + notice d'utilisation

French registration title
Chassis number: VF7LA9HZH9Y531370

Less than 10,000 km
True collector
book and user manuals

20 000 - 25 000 €

Fort de son cinquième titre de champion du monde des rallyes, Sébastien Loeb partage sa victoire en donnant son nom à une série limitée du C4 Coupé. Exclusive, performante et économique avec son moteur HDI 16 92, Citroën va créer un véritable collector ! Le modèle que nous proposons porte le numéro 474. Proche du neuf, elle est Immatriculée au nom de PSA en 2009 et comptabilise seulement 9 862 km. Elle sera livrée avec son carnet d'entretien et notices d'utilisation.

On the strength of his fifth World Rally Championship title, Sébastien Loeb shares his victory by giving his name to a limited edition C4 Coupé. Exclusive, high-performance and economical with its HDI 16 92 engine, Citroën will create a real collector's item! The model we are offering bears the number 474. Close from new, it is registered in the name of PSA in 2009 and has only 9,862 km. It will be delivered with its maintenance book and user manuals.

>>>> // 138

2005

Citroën C2 V6 par Sbarro

Vendu sans carte grise

Exemplaire unique
Belle réalisation
Potentiel intéressant

No registration

Single copy
Nice realization
Great potential

30 000 - 40 000 €

Présentée au salon de Genève en 2005, cette C2 V6 a été réalisée par les élèves de l'école Sbarro à la demande de Citroën. La consigne était d'insérer le plus gros moteur dans la plus petite voiture de la gamme. Pari réussi pour les élèves qui ont su réaliser une voiture impressionnante à fort potentiel.

Presented at the Geneva Motor Show in 2005, this C2 V6 was made by the students of the Sbarro school at the request of Citroën. The instruction was to fit the largest engine into the smallest car in the range. A successful gamble for the students who were able to create an impressive car with great potential.

>>>

>>>> 139

2004

Citroën Xsara WRC Show Car

52 000 - 62 000 €

Voiture d'exposition

Un morceau d'histoire du sport automobile français
Voiture officielle, faite de vraies pièces de Xsara WRC
La pièce maitresse de votre showroom

Show car

A piece of French motorsport history
Official car, built with genuine Xsara WRC parts
A perfect eye-catcher

Apparue en 2001 sur les spéciales du championnat du monde, la Xsara WRC est l'une des voitures de rallye les plus iconiques de l'histoire. Mue par un 4-cylindres 2 litres turbo, associé à une boite 6 rapports et quatre roues motrices, cette voiture développe plus de 310 chevaux. Mise entre les mains de Sébastien Loeb, Carlos Sainz, Colin McRae ou encore Petter Sollberg, la Xsara WRC se présente performante dès ses premiers tours de roue. Sa première victoire intervient au Tour de Corse 2001. 31 autres succès suivront, dont 28 avec Sébastien Loeb et Daniel Elena. Le duo mythique remportera 3 titres de Champion du monde en 2004, 2005 et 2006 et Citroën Racing 3 titres constructeur en 2003, 2004 et 2005.
L'exemplaire que nous présentons est un véhicule de présentation dit show car équipé d'un moteur, utilisé par Citroën lors de salons ou différentes manifestations afin de faire la promotion de leur Xsara WRC. Construite avec des vraies pièces provenant de Citroën Racing, c'est un véhicule original, idéal pour attirer l'œil dans un showroom ou un garage !

The Xsara WRC, which appeared in 2001 on World Championship stages, is one of the most iconic rally cars in history. Powered by a 2-liter turbocharged 4-cylinder engine, combined with a 6-speed gearbox and four-wheel drive, it is a car that develops more than 310 horsepower.
In the hands of Sebastien Loeb, Carlos Sainz, Colin McRae or Petter Sollberg, the car performed well as soon as it hit the road. Its first victory came at the 2001 Tour de Corse. 31 other successes will follow, including 28 with Sebastien Loeb and Daniel Elena. The legendary duo will win 3 World Championship titles in 2004, 2005 and 2006 and Citroën Racing 3 constructor titles in 2003, 2004 and 2005.
The car we are presenting is a show car equipped with an engine. It was used by Citroën at trade shows and various events to promote their Xsara WRC. Built with real parts coming from Citroën Racing, it is an original vehicle, and an ideal eye-catcher for your showroom or garage!

2011

Citroën DS 3 WRC ex Sébastien Loeb

Prix sur demande
Price on request

Carte grise française
Châssis : VF7SA5FR8AW554058

Monument du sport automobile
Voiture du 9e et dernier titre de Sébastien Loeb
80 victoires en spéciale !

French registration title
Chassis number: F7SA5FR8AW554058

Motorsport monument
Sébastien Loeb's 9th and final title car
80 special stages victories !

Avec 26 victoires en Championnat du Monde des rallyes entre 2011 et 2016, la Citroën DS 3 WRC a marqué la génération des World Rally Cars 1600 Turbo. L'exemplaire que nous vous présentons ici est tout simplement le plus titré de toutes les DS 3 WRC. Pilotée par Sébastien Loeb au sein du Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team, le châssis n°17 prendra le départ de 32 rallyes entre 2012 et 2016 avec 11 victoires et un total de 16 podiums pour seulement 4 abandons. Au terme de son exceptionnelle carrière, cette DS 3 aura remporté pas moins de 80 spéciales ! A ses débuts en 2012, le châssis n°17 emmené par le célèbre duo Loeb – Elena remporte 6 rallyes et lui offrira la 9ème et dernière couronne de champion du Monde. Toujours engagée pour la saison 2013, notre DS 3 WRC sera partagée entre Sébastien Loeb et le pilote espagnol Dani Sordo. Elle signera 3 nouvelles victoires, 2 avec Loeb (Monte Carlo et Rallye d'Argentine) et le Rallye d'Allemagne aux mains du duo Sordo – Del Barrio. Toujours propriété du Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team, notre exemplaire prendra part aux saisons 2014 et 2015 avant de faire ses dernières apparitions en WRC durant l'année 2016, alors engagée par l'écurie privée Abu Dhabi Total World Rally Team. Bien qu'engagée pour sa cinquième saison consécutive, le châssis n°17 reste compétitif et remportera son ultime rallye en 2016, celui du Portugal, aux mains du pilote britannique Kris Meeke. Ce palmarès exceptionnel en fait une voiture de compétition absolument sans égal, c'est pourquoi un réputé préparateur français en fera l'acquisition au terme de sa carrière sportive.

Equipée d'un moteur type Citroën Racing, 1600 cm³ à injection directe, la DS 3 WRC développe 300 chevaux à 6000 tr/min pour une puissance au litre délirante de 188ch au litre ! La boîte de vitesses séquentielle à 6 rapports est couplée à une transmission intégrale.
Véritable monument du sport automobile, cette Citroën DS 3 WRC châssis n°17 se trouve aujourd'hui dans sa livrée du Rallye de France 2013 et en parfait état de fonctionnement.

>>>

With 26 World Rally Championship victories between 2011 and 2016, the Citroën DS 3 WRC marked the generation of World Rally Cars 1600 Turbo. The specimen we present here is quite simply the most successful of all DS 3 WRCs. Driven by Sébastien Loeb in the Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team, the chassis n°17 took part in 32 rallies between 2012 and 2016 with 11 wins and a total of 16 podiums for only 4 retirements. At the end of its exceptional career, this DS 3 will have won no less than 80 special stages! At its debut in 2012, the chassis n°17 driven by the famous Loeb - Elena duo won 6 rallies and will offer him the 9th and last World Championship crown. Still committed for the 2013 season, our DS 3 WRC will be shared between Sébastien Loeb and the Spanish driver Dani Sordo. It will sign 3 new victories, 2 with Loeb (Monte Carlo and Rally of Argentina) and the Rally of Germany in the hands of the duet Sordo - Del Barrio. Still owned by the Citroën Total Abu Dhabi World Rally Team, our car will take part in the 2014 and 2015 seasons before making its last WRC appearances in 2016, when it will be entered by the privately-owned Abu Dhabi Total World Rally Team. Although entered for its fifth consecutive season, the chassis n°17 remains competitive and will win its final rally in 2016, the Portugal Rally, in the hands of Kris Meeke. This exceptional track record makes it an absolutely unrivalled competition car, which is why a renowned French private team will acquire it at the end of his sporting career.

Equipped with a 1600 cm³ Citroën Racing engine, with direct injection, the DS 3 WRC develops 300 horsepower at 6,000 rpm for a delirious 188 hp per liter! The 6-speed sequential gearbox is coupled to a four-wheel drive.

This Citroën DS 3 WRC chassis n°17 is now in its 2013 French Rally livery and in perfect working order.

>>>

>>>> **141**

1924

Peugeot 153 BRA

20 000 - 30 000 €

Châssis : 29222

Certificat Peugeot datant de 1933
Châssis complet et roulant
Moteur non bloqué

Chassis number: 29222

1933 Peugeot certificate
Complete rolling chassis
Engine non jammed

Elégante, fiable, performante et proposée dans de nombreuses carrosseries, la 153 BRA fut un succès commercial de la firme au Lion. Ce châssis sortit des usines Peugeot le 2 juin 1924 comme l'atteste son certificat de 1933. Complet et en bon état, il est équipé de son moteur 4 cylindres de 2951cc, de sa boite de vitesses à quatre rapports, de ses quatre tambours et de ses compteurs d'origines au tableau de bord.

Lors de la Targa Florio de 1919, André Boillot offrait à Peugeot sa première victoire sicilienne. En 1924, année de construction de cette voiture, il terminait 4ème derrière les Mercedes PP et Alfa Romeo RLTF. Voilà une occasion intéressante de préparer une voiture dans l'esprit de compétition des années 20. Il ne lui manque qu'une carrosserie élégante pour retrouver son lustre d'antan.

Elegant, reliable, high-performance and available in a wide range of body styles, the 153 BRA was a commercial success for Peugeot. Our chassis came out of the Peugeot factories on June 2, 1924, as attested by its certificate dating from 1933. Complete and in good condition, it is equipped with its 4-cylinder 2951cc engine, its four-speed gearbox, its four drums and its original and complete dashboard.

In 1919, André Boillot won the 10th Targa Florio and gave Peugeot its first Sicilian victory. In 1924, the year the car was built, he finished 4th behind Mercedes PP and Alfa Romeo RLTF. This is an interesting opportunity to prepare a car in the racing spirit of this time. It needs now an elegant bodywork to regain its former glory.

>>>

>>>> 142

1954

Peugeot 203 Berline

12 000 - 18 000 €

Carte grise française
Châssis : 1379177

Superbe état d'origine
Historique limpide
87 000 km d'origine

French registration title
Chassis number: 1379177

Superb original condition
Clear history
87,000 km only

La 203 berline que nous présentons fut livrée par la concession Peugeot de Nice le 16 juin 1954. Arrivée dans une famille de garagistes de père en fils, notre exemplaire a été entretenu à la perfection comme en témoigne son carnet d'entretien. Avec ses 87 000 km d'origine cette berline possède une superbe patine, elle a d'ailleurs conservé ses stickers touristiques, clin d'œil aux vacances en famille à travers les Alpes. La carrosserie est très saine et sa peinture noire possède toujours un bel éclat. L'intérieur, très lumineux grâce à son toit ouvrant est vraiment bien préservé, seule la sellerie a reçu une réfection complète en simili gris, réalisée par un sellier il y a quelques années. Chose inhabituelle notre 203 est accompagnée d'un dossier extrêmement complet comprenant notamment sa carte grise d'origine, le bon de commande, la facture d'achat ainsi qu'une multitude de documents d'époque retraçant sa riche histoire et ses trajets.
A son volant nous avons découvert une voiture douce et très agréable à conduire, les changements de vitesses sont fluides et le comportement routier est surprenant. Nous avons été véritablement séduits par cette auto à l'histoire touchante conservée pendant 66 ans dans la même famille. Toujours entretenue mais jamais restaurée, les autos dans cet état sont extrêmement rares sur le marché, il ne fait aucun doute que cette belle 203 saura séduire les collectionneurs en quête d'authenticité.

Our Peugeot 203 sedan was delivered by the Peugeot dealership in Nice on June 16, 1954. Arriving in a family of garage owners from father to son, our model has been perfectly maintained as shown by its maintenance book. With only 87,000 from new, this saloon has a superb patina, it has also kept its tourist stickers, a nod to family holidays across the Alps. The bodywork is very healthy and its black paint still has a beautiful sheen. The interior, very bright thanks to its sunroof, is really well preserved, only the upholstery has received a complete makeover, made by a saddler few years ago. Unusually, our 203 comes with an extremely complete history file including its original registration document, the order form, the purchase invoice as well as a multitude of period documents reviewing its rich history.
Behind the wheel, we discovered a car that is smooth and very pleasant to drive, the gearbox is easy and the handling is surprising. We were really seduced by this car with a nice history preserved for 66 years in the same family. Always maintained but never restored, cars in this condition are extremely rare on the market. There is no doubt that this beautiful 203 will seduce collectors looking for authenticity.

>>>

>>>> 143

1953

Peugeot 203 Cabriolet

60 000 - 80 000 €

Carte grise française
Châssis : 1333916

Dans la même famille depuis 1971 !
Entretenue dernièrement
par l'Aventure Peugeot
Voiture rare, fiable et élégante

French registration title
Chassis: 1333916

In the same family since 1971!
Recently maintained
by l'Aventure Peugeot
Rare, reliable and elegant car

Les influences qui transparaissent à travers la forme de la 203 sont américaines. Bien inspiré, Peugeot se devait de réagir au lendemain de la guerre et annoncera le renouveau de la marque de Sochaux en faisant preuve d'innovation technique et de parti-pris stylistique.

La Peugeot 203 cabriolet présentée ici est une voiture à l'historique limpide, dans la même famille depuis 1971. Son histoire est singulière, elle fut achetée au printemps de cette même année à une étudiante parisienne, d'origine américaine, pressée de rentrer au pays de l'Oncle Sam. Cédée à un prix symbolique en échange du règlement des nombreux PV entassés dans la boite à gants, notre cabriolet quitta les rues du quartier latin pour les routes paisibles de la Touraine. Elle n'aurait donc eu que trois propriétaires différents comme l'atteste une copie de l'ancienne carte grise. Seconde voiture familiale, elle fit des trajets quotidiens jusqu'à l'école pour, petit à petit, devenir une véritable voiture de collection avec l'utilisation qu'on leur connait. Notre décapotable, présentée dans une belle robe bordeaux associée à un intérieur en cuir marron foncé du plus bel effet, a connu récemment le changement de sa capote en alpaga beige et des soins importants apportés à sa mécanique par les équipes de l'Aventure Peugeot. Son châssis est en bon état sans trace de corrosion apparente et sa carrosserie a été repeinte avec soin il y a quelques années. Entretenue comme les autres voitures de la collection par un mécanicien méticuleux, un très beau dossier retrace les opérations effectuées sur l'auto depuis une vingtaine d'années.
Les 203, avec leur joli dessin aux inspirations américaines, ont connu un vrai succès auprès du public. Dans sa version cabriolet, produite à seulement 2 567 exemplaires, elle est à la fois élégante et rare. Il ne fait aucun doute que notre exemplaire à l'historique clair et en bel état est une pièce de choix.

>>>

The influences shown through the shape of the 203 are American. Well inspired, Peugeot had to react in the aftermath of the war and will announce the revival of the Sochaux brand by showing technical innovation and stylistic bias.

The Peugeot 203 cabriolet presented here is a car with a clear history, in the same family since 1971. Its history is singular because it was bought in the spring of that same year to an American student in Paris, in a hurry to return to Uncle Sam's country. Sold at a symbolic price in exchange for the payment of the numerous tickets piled up in the glove box, our convertible left the streets of the Latin Quarter for the peaceful roads of Touraine. It would therefore have had only three different owners, as shown by a copy of the old car registration document. As a second family car, it made daily trips to school and gradually became a real collector's car with the use we know them to be. Our convertible comes in a beautiful burgundy colour combined with a beautiful dark brown leather interior. The beige alpaca soft top has recently been changed and the mechanics have been the subject of great care by the Aventure Peugeot. The chassis is in good condition with no visible corrosion and the bodywork, repainted a few years ago has been well executed. Maintained regularly like the other cars in the collection by an extremely meticulous mechanic, a file retraces the slightest operation carried out on the car over the last twenty years.

The 203, with its attractive American-inspired design, was a real hit with the public. So it's only natural that this car continues to fascinate a large number of collectors. In its convertible version, built at 2,567 units only, it is both elegant and rare. There is no doubt that our car with its clear history and in good condition is intelligent choice.

>>>

>>>> 144

1951

Peugeot 203 cabriolet Worblaufen

50 000 - 70 000 €

Carte grise française
Châssis : 1192255 - Carrosserie : 1168

Seulement 10 exemplaires réalisés
Même propriétaire depuis 1971
L'une des dernières 203 cabriolet 4 places

French registration title
Chassis: 1192255 - Bodywork: 1168

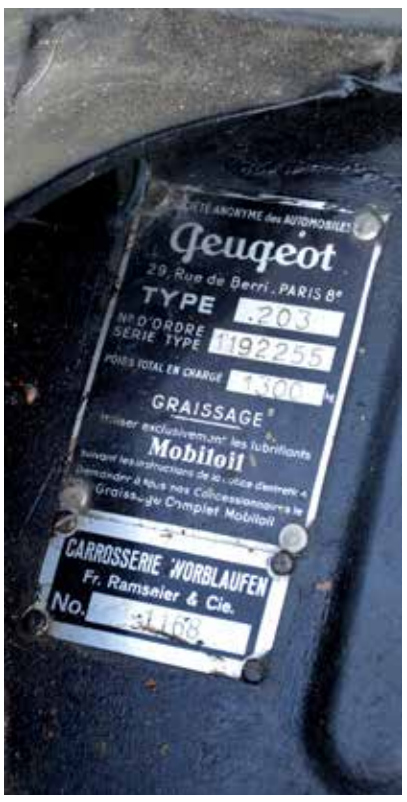
Only 10 cars made
Same owner since 1971
One of the last 203 4-seater convertibles

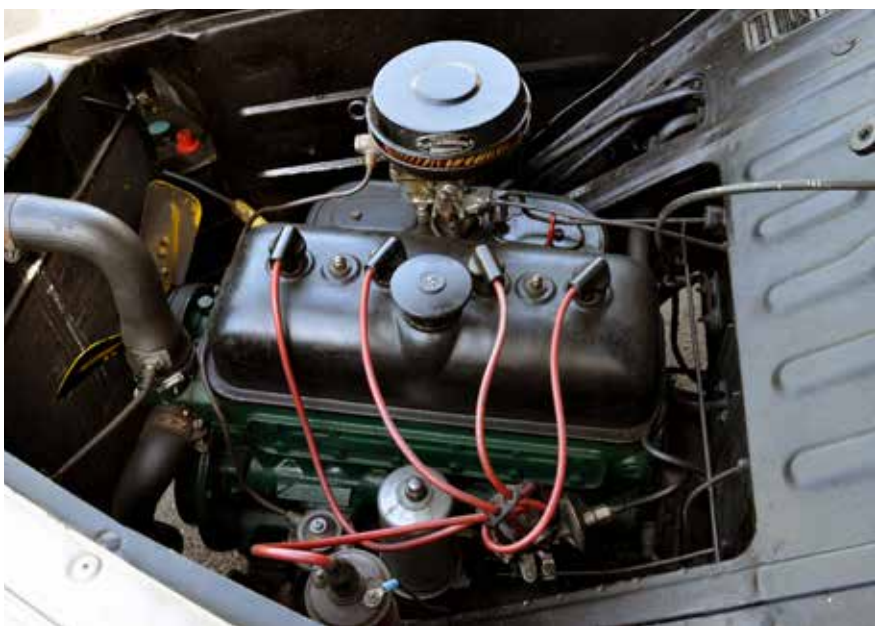
En 1929, les frères Ramseier fondent un atelier de carrosserie à Worblaufen, petite ville proche de Berne en Suisse. Ils se lancent dans l'habillage de châssis et se spécialisent dans les cabriolets, ils seront renommés pour leurs capotes luxueuses et facile à manipuler. Inspirés par la Peugeot 203 présentée au salon de Paris le 7 octobre 1948, ils présenteront quelques mois plus tard lors du salon de Genève 1949, une version cabriolet totalement inédite. Cette dernière est réalisée sur la base de la berline et propose une vaste capote, 4 places généreuses et des vitres de custode descendantes. Sa carrosserie légèrement plus large conserve le capot et le parebrise de série, elle reçoit cependant des portières s'ouvrant de manière plus classique. 10 exemplaires de ce modèle seront réalisés par la carrosserie Worblaufen. Afin de satisfaire la demande, une deuxième série de 10 cabriolets sera produite. Ils se distinguent par un traitement différent du coffre arrière, un habitacle plus réduit type 2 + 2 et un retour aux portes suicide. Ces réalisations auront inspiré les ingénieurs de chez Peugeot

puisqu'ils présenteront à leur tour une version 2 places de la 203 cabriolet lors du salon de Paris 1951.
L'exemplaire que nous proposons aurait été commandé par Hermann Ehrat domicilié dans le canton de Schaffhouse en Suisse. Son actuel propriétaire en fait l'acquisition en 1971 et en prendra soin toute sa vie. La carrosserie a subi une réfection complète il y a de nombreuses années dans une teinte crème qui correspond certainement à sa couleur d'origine. Son intérieur rouge quant à lui n'a jamais été restauré et présente une magnifique patine. Plus récemment la capote a subi une réfection complète. Au niveau mécanique la voiture a toujours été bien entretenue et a reçu un nouveau moteur en 2010. Les 203 cabriolet Worblaufen sont extrêmement rares, cette occasion représente une opportunité exceptionnelle pour tout collectionneur de pièces exclusives.

>>>

In 1929, the Ramseier brothers founded a body shop in Worblaufen, a small town near Bern in Switzerland. They start in the field of chassis trim and specialize in convertibles, they will be renowned for their luxurious and easy to handle soft tops. Inspired by the Peugeot 203 presented at the Paris Motor Show on October 7, 1948, a few months later at the Geneva Motor Show in 1949, they presented a completely new convertible version. The latter was based on the sedan and offered a vast soft top, 4 generous seats and descending quarter windows. Its slightly wider bodywork retains the standard soft top and windshield, but with doors that open in a more classic manner. Ten of these models will be produced by Worblaufen bodywork. In order to meet demand, a second series of 10 convertibles will be produced. They are distinguished by a different treatment of the rear trunk, a smaller interior type 2 + 2 and a return to suicide doors. These achievements inspired Peugeot engineers, who in turn presented a 2-seater version of the 203 convertible at the 1951 Paris Motor Show.





The example we are proposing was ordered by Hermann Ehrat, who lives in the canton of Schaffhausen in Switzerland. Its current owner acquired it in 1971 and will take care all his life. The body underwent a complete refurbishment many years ago in a cream color that certainly corresponds to its original color. Its red interior has never been restored and has a beautiful patina. More recently, the soft top has been completely restored. Mechanically the car has always been well maintained and received a new engine in 2010.

The 203 Worblaufen convertibles are extremely rare, this occasion represents an exceptional opportunity.

>>>

>>>> // 145

1974

Peugeot 304 S Cabriolet

Carte grise hollandaise
Châssis : 304B023421276

Désirable version S
Capote neuve
Estimation attractive

Dutch registration title
Chassis number: 304B023421276

Desirable S version
New soft top
Attractive estimate

9 000 - 12 000 €

L'exemplaire que nous vous présentons est une version S, équipée du 4 cylindres essence de 1300 cm³ développant 74 ch. Avec ses équipements spécifiques tels que les appuie-tête et les jantes « 20 trous », cette 304 S cabriolet fonctionne bien mais mériterait une restauration partielle pour gommer les petits défauts et traces de restauration ancienne. L'intérieur d'origine est en bon état et la capote est neuve.

This Peugeot 304 is an S version, equipped with the 4-cylinder petrol engine of 1300 cc developing 74 hp. With its specific equipment such as headrests and "20-hole" rims, this 304 S cabriolet works well but would deserve a partial restoration to erase small defects and traces of old restoration. The original interior is in good condition and the soft top is new.

>>>> // 146

1987

Peugeot 205 CTI 1.6

Carte grise suédoise
Châssis : 741B6607682612

Mécanique saine
Seulement 159 800 kilomètres
Mythe des années 80

Swedish registration title
Chassis number: 741B6607682612

Sound mecanic
Only 159 800 km on the odometer
Myth of the 80s

7 000 - 9 000 €

La 205 CTI que nous vous présentons est équipée du moteur 1600 cm³ et se trouve dans son état d'origine. Lors de notre essai, le comportement de la voiture nous a apporté entière satisfaction. Avec un total raisonnable de 159 800 km au compteur, son estimation représente une bonne opportunité.

The 205 CTI we present to you is equipped with the 1600 cm³ engine and is in its original condition. During our test drive, we were completely satisfied with the car's behaviour. With a reasonable total of 159,800 km on the odometer, its estimate represents a good opportunity.

>>>

>>>> // 147

1967

Peugeot 404 coupé

Carte grise française
Châssis : 4670462

Belle présentation
Coupé très élégant
Voiture saine

13 000 - 18 000 €

French registration title
Chassis number: 4670462

Nice appearance
Very elegant coupe
Sound car

Parti d'une base très saine, son actuel propriétaire a entreprit la restauration de ce coupé 404 tout en conservant des éléments d'époque. La voiture a retrouvé l'éclat de sa teinte d'origine et la sellerie a été nettoyée. Peu utilisé, le moteur à carburateur démarre sans effort et roule normalement. Une révision peut-être plus poussée sera à envisager pour le futur propriétaire désireux d'enchaîner les kilomètres à son volant.

Starting from a very sound base, its current owner undertook the restoration of this 404 Coupe while preserving period elements. The car regained its original shine and the original interior was also cleaned. It starts effortlessly and drives normally. Perhaps a more thorough overhaul is in order for the future owner who wants to drive the car for more kilometers.

>>>> // 148

1978

Peugeot 504 coupé 2.0 Injection

Carte grise française
Châssis : 2985110

Même propriétaire de 1982 à 2019
Bon état général
Ligne élégante signée Pininfarina

11 000 - 14 000 €

French registration title
Chassis number: 2985110

Same owner from 1982 to 2019
Good working condition
Elegant shape by Pininfarina

L'exemplaire que nous présentons dans ces pages est en bon état d'origine. La carrosserie est saine et l'intérieur en velours brun a été très bien conservé. Vendu neuf en 1978, il fut la propriété d'une parisienne de 1982 à 2019 et aura conservé son immatriculation d'origine 46 CDT 75 pendant toute cette période. Affichant un peu plus de 150 000 km au compteur, ce 504 Coupé possède de nombreuses qualités.

This 504 coupe is in good original condition. The bodywork is sound and the brown velvet interior has been very well preserved. Sold new in 1978, it was owned by a Parisian woman from 1982 to 2019 and kept its original registration 46 CDT 75 during all this period. With just over 150,000 km on the odometer, this 504 Coupe has many qualities.

>>>

>>>> 149

1999

Peugeot 406 Coupé V6

Carte grise française en cours
Châssis : VF38CXFZE80720392

Seulement 68 500 km
Trés bon état
Historique connu

8 000 - 12 000 €

French registration title in progress
Chassis number: VF38CXFZE80720392

Only 68,500 km
Very good condition
Known history

L'exemplaire que nous présentons a été vendu par le garage Peugeot de Delémont en Suisse le 18 mars 1999. Affichant seulement 68 500 km, cette 406 coupé V6 se trouve dans un très bon état de conservation, sa carrosserie gris Thallium métallisée est associée à un bel intérieur cuir abricot. Elle est accompagnée de tous ses carnets d'origine ainsi que de sa facture d'achat.

The car we present was sold new by the Peugeot dealer in Delémont, Switzerland on March 18, 1999. Credited with only 68,500 km, this 406 V6 coupe is in a very good state of preservation. It comes with all of its original books as well as its purchase invoice.

>>>> // 150

1999

Peugeot 406 Coupé 2.0

Carte grise belge
Châssis : VF38CRFRE80943377

Seulement 68 300 kilomètres
Très bon état général
Estimation attractive

3 500 - 5 500 €

Belgian registration title
Chassis number: VF38CRFRE80943377

Only 68 300 kilometers
Very good condition
Attractive estimate

Cet exemplaire a été vendu neuf en Belgique le 9 novembre 1999. Il est équipé du 4 cylindres 2 litres à boîte mécanique, et ne totalise que 68 300 kilomètres ! La voiture présente un très bel état général et fonctionne à merveille à l'exception de la climatisation qui devra être rechargée. Accompagnée de ses carnets d'origine, cette 406 coupé est une intéressante opportunité à l'heure elle s'annonce comme un futur collector.

This 406 is equipped with the 4-cylinder 2-litre engine with the manual gearbox, and has a total of only 68,300 kilometers! It is in very good general condition, and works perfectly except the air-conditioning which needs to be refilled. Sold with its original booklets, this 406 coupe is an interesting opportunity which promises to be a collector in the future.

>>>

>>>> **151**

1996

Peugeot 306 S16 BV6

8 000 - 12 000 €

Titre de circulation hollandais
Châssis : VF37CRFS231262134

Mécanique très performante
Jaune Vermeer
Type 7CRFS2

Dutch registration title
Chassis number: VF37CRFS231262134

High performance engine
Vermeer yellow
Type 7CRFS2

La 306 s16 ici présentée est une version phase 1 mise en circulation en Octobre 1996, elle est équipée du très performant moteur XU10J4RS qui développe 167 ch. La 306 S16 BV6 est la première voiture française de série équipée d'une boîte à 6 vitesses. Celle-ci fut commandée neuve par le directeur d'une concession Peugeot en Hollande avec comme seule option l'intérieur cuir chauffant, et la garde jusqu'en 2017. A cette date un mécanicien de la marque s'en porte acquéreur et la conserve jusqu'à aujourd'hui. Toujours entretenue régulièrement, la courroie de distribution fut changée à 161 000 km et dernièrement un entretien fut réalisé, avec le changement de tous les filtres et des bougies. Dans sa désirable couleur Jaune Vermeer, cette 306 est dans un très bon état d'origine et représente ici un véritable collector en devenir.

The 306 s16 presented here is a phase 1 version put on the market in October 1996, it is equipped with the very powerful XU10J4RS engine which develops 167 hp. The 306 S16 BV6 is the first French production car equipped with a 6-speed gearbox. It was ordered new by the director of a Peugeot dealership in Holland with the only option of a heated leather interior and will keep it until 2017. At this date, a mechanic of the brand bought it and kept it until today. Always regularly maintained, the timing belt was changed at 161,000 km and recently a service was carried out, with the replacement of all filters and spark plugs. In its desirable Vermeer Yellow colour, this 306 is in very good original condition and is a real collector's item in the making.

>>>

>>>> 152

1989

Peugeot 405 MI 16 4x4 Proto « Grand Raid »

60 000 - 80 000 €

Carte grise française
Châssis : VF315BD6708724757

Même propriétaire depuis 1991
340 ch et 40 mkg
Unique

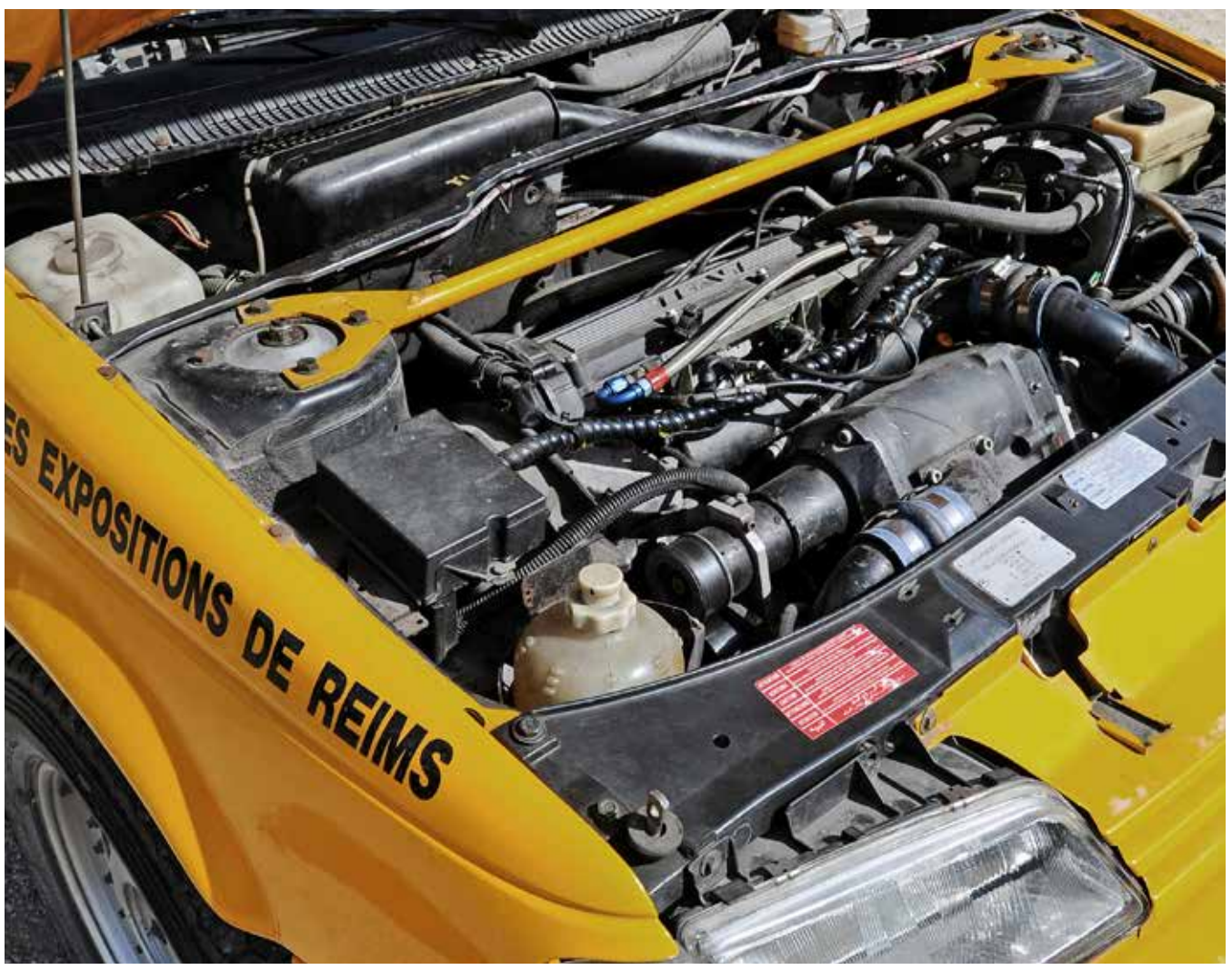
French registration title
Chassis number: VF315BD6708724757

Same owner since 1991
320 hp and 400 nm
Unique

La 405 que nous vous présentons à une histoire singulière et passionnante. C'est avant tout une rencontre entre deux hommes, Sylvain Blum et Daniel Dereims. Ils participent en 1988 au Paris Dakar au volant d'un Toyota Land Cruiser et finirent 5e du classement marathon diesel. Pendant ce Rallye ils rencontrent l'équipe de Peugeot Talbot Sport et évoquent ensemble la participation à d'autres épreuves, tel l'Australian Safari. Peugeot n'a jamais participé à ce raid et l'idée est lancée. Il faut trouver la monture idéale. En 1991 Monsieur Blum achète une 405 MI 16 4X4 et le projet va naitre : cette voiture est confiée à Daniel Dereims qui se charge de la préparation et elle devra être au départ de l'Australian Safari en 1993. En contact avec des ingénieurs du PTS, celui-ci construit un véritable monstre. La carrosserie est modifiée pour accueillir les immenses roues, les ouvrants sont en fibres, l'arceau fait sur mesure par Matter, la suspension à l'arrière est un prototype à système Citroën, le réservoir de 300 litres est fixé à l'arrière pour un bon équilibre des masses. La partie moteur - boîte sera un chef d'œuvre. La préparation sera confiée à Jean Gélon en Belgique, nom connu dans les préparations moteurs à compresseurs. Le moteur sera repensé en partant de pistons forgés, d'une gestion Sybele et évidemment d'un compresseur Sprintex. Le tout accouplé à une boîte de vitesses développée sur mesure par la Sman et des trains roulants à différentiels Torsen. Après un moment de mise au point, la voiture obtient son passeport FFSA en Mars 1993. Hélas divers évènements vont compromettre le départ de la 405 pour le rallye raid. Après avoir été le chef d'œuvre de ces deux créateurs, la voiture participera à quelques démonstrations et salons et sera conservée par son pilote Monsieur Blum. Régulièrement mise en route et entretenue, elle se présente aujourd'hui dans un beau jus d'origine et dans un bon état mécanique. Ce prototype s'adresse ici au collectionneur avide d'originalité en quête de sensations fortes, pour une fraction du prix d'un groupe B aux performances similaires !

>>>

The 405 that we present to you has a singular and exciting history. It is above all a meeting between two men, Sylvain Blum and Daniel Dereims. They took part in the Paris Dakar in 1988 at the wheel of a Toyota Land Cruiser and finished 5th in the diesel marathon overall. During this Rally they meet the Peugeot Talbot Sport team and discuss together their participation in other events, such as the Australian Safari. Peugeot has never taken part in this raid and the idea is launched. They had to find the ideal car. In 1991 Mr Blum bought a 405 MI 16 4X4 and the project was born: this car was entrusted to Daniel Dereims who was in charge of the preparation and it was to be at the start of the Australian Safari in 1993. In contact with PTS engineers, he builds a real monster. The bodywork is modified to fit the huge wheels, the doors are made of fiber, the roll bar is



custom-made by Matter, the rear suspension is a prototype with a Citroën system, the 300-litre tank is fixed at the rear for a good balance of masses. The engine - gearbox part will be a masterpiece. The preparation will be entrusted to Jean Gélon in Belgium. A well-known name in compressor engine preparations. The engine will be redesigned starting from forged pistons, a Sybele injection system and of course a Sprintex compressor. All this will be coupled to a gearbox developed by Sman and fitted with Torsen differential. After a moment of tuning, the car obtains its FFSA passport in March 1993. unfortunately, various events will compromise the departure of the 405 for the rally-raid. After having been the masterpiece of these two creators, the car will take part in some demonstrations and shows and will be kept by its driver Mr Blum. Regularly driven and maintained, it is today in a nice original state and in good mechanical condition. This prototype is aimed here at the collector eager for originality in search of thrills, for a fraction of the price of a group B with similar performances!

>>>

>>>> 153

2007

Peugeot Flux

45 000 - 50 000 €

Concept car

Concept car officiel Peugeot
Style ravageur

Concept car

Official Peugeot concept car
Striking design

L'histoire du concept car Peugeot Flux débute avec le Concours de Design Peugeot en 2007. Le thème de ce concours est résumé en six lettres : P.L.E.A.S.E, signifiant Plaisir, Légèreté, Efficacité, Accessibilité, Simplicité et Ecologie. Imaginée par l'étudiant Mihai Panaitescu, alors âgé de 20 ans, son étude de style est présentée au Salon de Genève, avant que sa maquette à l'échelle 1/1 soit montrée au Salon de Francfort. Elle apparait ensuite dans le jeu vidéo Project Gotham Racing 4 pour XBOX 360, dont un exemplaire est installé en face du siège passager.
Le nom de cette barquette est inspiré par le changement continu de la vie quotidienne, du travail aux loisirs. La voiture avance grâce à un moteur électrique et une pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène. Sa carrosserie est faite de plastique et aluminium et ses sièges sont en polyuréthane.
L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui à la vente est la maquette du Peugeot Flux assemblées par Peugeot pour être exposée sur les différents salons du monde entier. Non motorisée, sa réalisation est superbe et permet de se projeter dans l'univers dans lequel Peugeot s'engage depuis bientôt 20 ans. Un concept car essentiel aussi bien dans sa démarche créative mêlant design, plaisir de conduite et écologie.

The history of the Peugeot Flux concept car began with the Concours de Design Peugeot in 2007. The theme of this competition is summarized in six letters: P.L.E.A.S.E, meaning Pleasure, Lightness, Efficiency, Accessibility, Simplicity and Ecology. Conceived by student Mihai Panaitescu, 20 years old at the time, his study was presented at the Geneva Motor Show, before the 1/1 scale model was shown at the Frankfurt Motor Show. It then appears in the video game Project Gotham Racing 4 for XBOX 360, a copy of which is installed in front of the passenger seat.
The name of this barchetta is inspired by the continuous change in daily life, from work to leisure. The car moves forward thanks to an electric motor and a fuel cell powered by hydrogen. Its body is made of plastic and aluminum and its seats are made of polyurethane.
The model we are offering for sale today is the Peugeot Flux concept assembled by Peugeot to be exhibited all around the world. It is not motorized, its construction is superb and allows you to project yourself into the universe in which Peugeot has been engaged for almost 20 years. A concept car essential in its creative approach combining design, driving pleasure and ecology.

>>>

>>>> 154

1995

Peugeot Concept car Tulip

7 500 - 9 500 €

Concept car

Très bon état
Précurseur

Concept car

Very good condition
Forerunner concept

Ce concept-car tient son acronyme de Transport Urbain Libre Individuel et Public. Innovante, sa motorisation électrique et sa carrosserie aux dimensions réduites répondaient de façon intelligente aux besoins des grandes villes. En très bon état de conservation, ce concept-car vient prouver que Peugeot n'a de cesse d'être en avance sur son temps.

This concept-car holds its acronym of Free Individual and Public Urban Transport. Innovative, its electric motorization and its body with reduced dimensions intelligently answered the needs of big cities. In very good condition, this concept car proves that Peugeot is always ahead of its time.

>>>> 155

Étude Peugeot 407 coupé Pininfarina

2 500 - 4 500 €

Maquette

Réellement unique

Car study

Truly unique

Le véhicule proposé ici est une maquette à l'échelle 1:1, représentant l'étude Pininfarina pour le remplacement du coupé 406, projet non retenu.

The vehicle proposed here is a 1:1 scale model, representing Pininfarina's study for the replacement of the 406 Coupé, project which was not selected.

>>>> 156

2005

Peugeot 1007 « Toile de Jouy »

1 500 - 3 500 €

Voiture d'exposition

Exemplaire unique
Transformation originale
« Salon roulant » !

Show car

Unique specimen
Original transformation
Living room on wheels !

Fabriqué sur la base d'une voiture de série, il s'agit ici d'un exemplaire unique destiné à mettre à l'honneur le savoir-faire, l'imagination et l'audace de la marque au Lion. La carrosserie a été intégralement recouverte de toile de Jouy et l'intérieur a été recouvert d'un plancher en bois et de 4 chaises.

Manufactured on the basis of a production car, this is a unique specimen intended to honour the know-how, imagination and boldness of Peugeot. The body has been entirely covered with toile de Jouy and the interior has been covered with a wooden floor and 4 chairs.

>>>> // 157

2000

Citroën Xsara Windows CE

13 000 - 15 000 €

Carte grise française
Châssis : VF7N1RHYF36834667

Série très limitée
Etat proche du neuf
Performant moteur 2.0 HDI 90cv

French registration title
Chassis number: VF7N1RHYF36834667

Very limited edition
As new condition
2.0 HDI 90hp engine

Rare dans cet état, la Windows CE fut la première voiture de série avec un PC embarqué capable de répondre à la voix de son maitre. Très bien équipés, les 250 premiers modèles furent vendus en moins d'une semaine ! Dans un état proche du neuf, notre modèle affiche moins de 11 000 km au compteur et sera vendue avec son carnet et ses notices d'utilisation.

Rare in this condition, The Windows CE was the first production car with a PC capable of responding to its master's voice. Very well equipped, the first 250 models were sold in less than a week! In a state close to new, our model has less than 11,000 km on the odometer and will be sold with its notebook and user manuals.

>>>

CONDITIONS DE VENTES AUTOMOBILES ET AUTOMOBILIA 2020

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 (cf. Enchères via Drouot Digital) paieront, en sus des enchères et des frais de l'étude, une commission de 1,80% TTC (frais 1,5% HT et TVA 0,30%) 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 du Musée 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 sont stockés le soir de la vente dans l'enceinte du Musée Peugeot. Ils pourront être retirés sur rendez-vous à partir du mardi suivant la date de la vente et après règlement intégral du montant d'adjudication et des frais.
• 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.
• Au-delà du vendredi 2 octobre 2020, les véhicules non récupérés seront transportés à la charge du nouveau propriétaire (800 € 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 agrée 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.

RÉGLEMENT 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 Neuflize, 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 prisées et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prisée. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Le législateur impose des règles strictes pour l'utilisation commerciale des espèces d'animaux inertes. La réglementation internationale du 3 Mars 1973 (CITES) impose pour les différentes annexes une corrélation entre le spécimen et le document prouvant l'origine licite. Ce règlement - 338/97 du 9/12/1996 - retranscrit en droit Communautaire Européen (Annexes A/B/C) permet l'utilisation commerciale des spécimens réglementés (CITES) sous réserve de présentation de documents prouvant l'origine licite ; ces documents pour cette variation sont les suivants :
• Pour l'Annexe A : C/C fourni reprenant l'historique du spécimen (pour les spécimens récents)
• Pour l'Annexe B : Les spécimens aviens sont soit bagués soit transpondés et sont accompagnés de documents d'origine licite. Le bordereau d'adjudication de cette vacation doit être conservé car il reprend l'historique de chaque spécimen. Pour les spécimens récents protégés repris au Code de l'Environnement Français, ils sont tous nés et élevés en captivité et bénéficient du cas dérogatoire de l'AM du 14/07/2006. Ils peuvent de ce fait être utilisés commercialement au vu de la traçabilité entre le spécimen et les documents justificatifs d'origine licite. Les autres spécimens bénéficiant de datation antérieure au régime d'application (AM du 21/07/2015) peuvent de ce fait être utilisés commercialement. Pour les spécimens antérieurs à 1947 présents sur cette vacation, ils bénéficient du cas dérogatoire du Règlement 338/97 du 9/12/1996 en son article 2 permettant leur utilisation commerciale. En revanche, pour la sortir de l'UE de ces spécimens un Cites pré-convention est nécessaire. Pour les spécimens d'espèce chassables (CH) du continent Européen et autres, l'utilisation commerciale est permise sous certaines conditions.
Pour les espèces dites domestiques (D) présentes dans cette vacation, l'utilisation commerciale est libre. Pour les spécimens anciens dits pré-convention (avant 1975) ils respectent les conditions de l'AM du 23/12/2011 et de ce fait, peuvent être utilisés commercialement. Les autres spécimens de cette vacation ne sont pas soumis à la réglementation (NR) et sont libres de toutes utilisations commerciales. Le bordereau d'adjudication servira de document justificatif d'origine licite. Pour une sortie de l'UE, concernant les Annexes I/A, II/B et III/C un CITES de réexport sera nécessaire, celui-ci étant à la charge du futur acquéreur.

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 2020

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

Musée de l'Aventure Peugeot: 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.
• Beyond Friday, October 2, 2020, vehicles not recovered will be transported at the expense of the new owner (800 € + 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 Neuflize, 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

GRANDS VINS & SPIRITUEUX
3 VENTES PAR AN

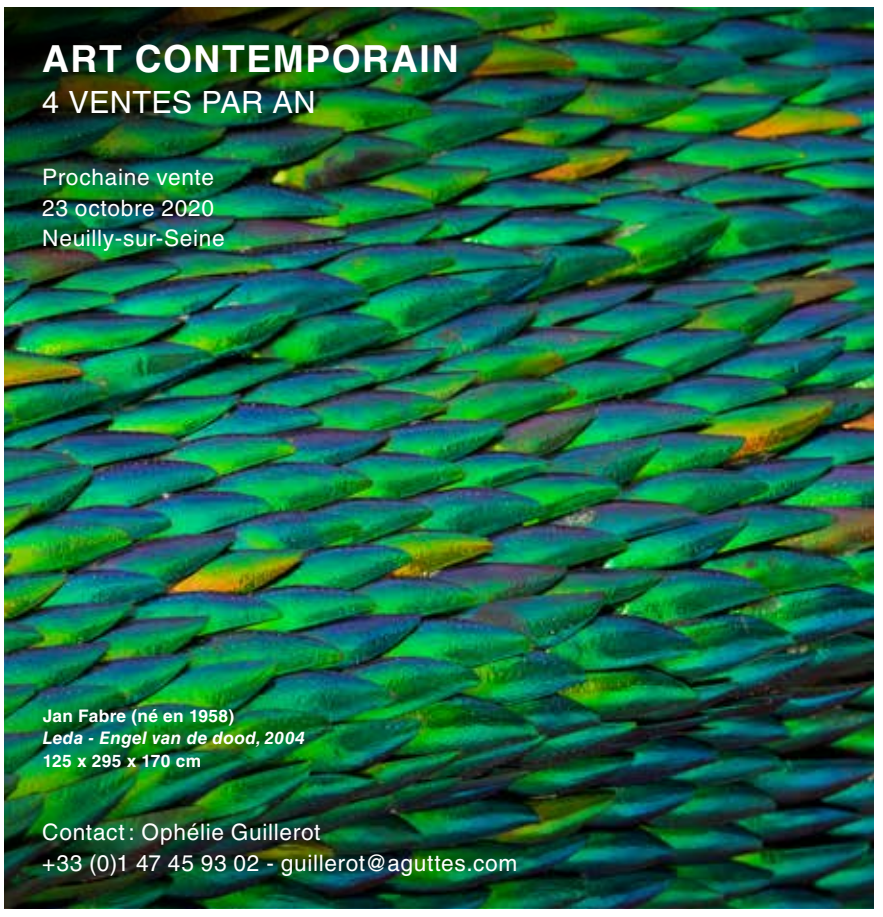
Prochaine vente
30 septembre 2020
Neuilly-sur-Seine

Chambolle-Musigny 1er Cru Amoureuses. 1989. Domaine G. Roumie. Adjugées 14 880 €TTC

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

ART CONTEMPORAIN
4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
23 octobre 2020
Neuilly-sur-Seine



Jan Fabre (né en 1958)
Leda - Engel van de dood, 2004
125 x 295 x 170 cm

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

BIJOUX & PERLES FINES
4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
28 octobre 2020
Neuilly-sur-Seine

René Lalique. « Le Baiser »
Adjugé 85 800 €TTC

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

HORLOGERIE
2 VENTES PAR AN

Prochaine vente
29 octobre 2020
Neuilly-sur-Seine

Omega Chronographe
Adjugé 36 400 €TTC

Contact : Elio Guerin
+33 (0)1 47 45 93 07 - guerin@aguttes.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION
4 VENTES PAR AN

Prochaine vente
29 novembre 2020
Paris, Espace Champerret

1962 - Alfa Romeo Giulietta SZ Coda Tronca
Adjugé 670 380 €TTC

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

>>>

AGUTTES

ORDRE D'ACHAT *ABSENTEE BID FORM*

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Dimanche 20 septembre 2020, 15h
Sochaux, Musée de l'Aventure Peugeot

○ Ordre d'achat / *Absentee bid form*
○ Enchère par téléphone / *Telephone bid form*
Pour les lots dont l'estimation est supérieure à 300 euros
For lots estimated from € 300 onwards
○ Inscription en salle

À renvoyer au plus tard la veille de la vente, 18h
par e-mail à / *please mail to* : bid@aguttes.com

Nom / *Name* _____ Prénom / *First name* _____

Société / *Company* _____

Adresse / *Address* _____

_____

Code postal / *Zip code* _____ Ville / *City* _____ Pays / *Country* _____

Téléphon(e)s / *Phone(s)* _____

E-mail _____

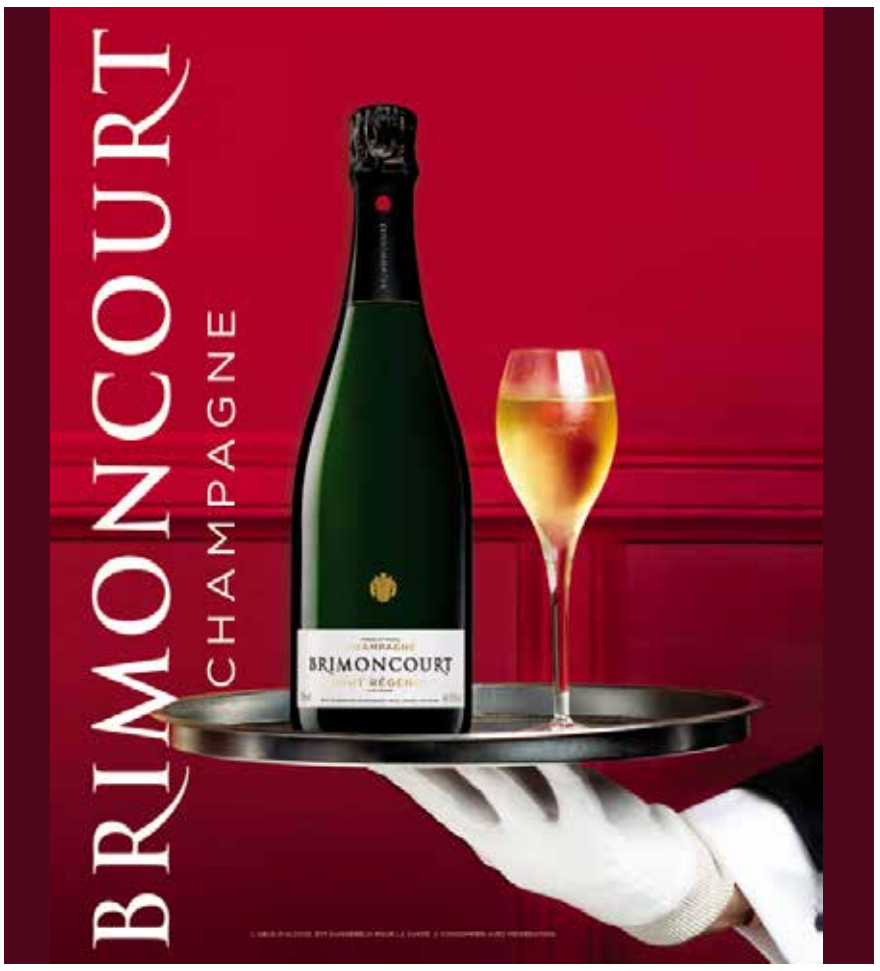
Lot n°	Description du lot / *Lot description*	Limite en euros / *Top limit of bid in euros*

Merci de joindre à ce formulaire une copie de votre pièce d'identité et un RIB.
Could you please provide a copy of your id or passeport and a bank reference.

Après avoir pris connaissance des conditions de vente ainsi que des conditions de stockage et de délivrance des lots concernant cette vente, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désigné ci-contre. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).
I have read conditions of sale and the guide to buyers and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits in euros. (These limits do not include fees and taxes).

○ Je souhaite m'inscrire à la newsletter Aguttes afin de recevoir les informations sur les prochaines ventes / *I wish to subscribe to the Aguttes newsletter in order to receive the upcoming sales latest news*

Date et signature obligatoire / *Required dated signature*



>>>

1966 - Porsche 906 Carrera 6. Une des six vendues neuves par l'importateur français Sonauto. **Vendue 1 580 000 €** TTC

RENDEZ-VOUS *chez Aguttes*

SEPTEMBRE
OCTOBRE
NOVEMBRE
2020

Calendrier des ventes

08·09
IMPRESSIONNISTE & MODERNE
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

09·09
TABLEAUX & DESSINS ANCIENS
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

20·09
AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA
Musée de l'aventure Peugeot, Sochaux

22·09
PASSION PATRIMOINE
TABLEAUX ANCIENS, MOBILIER, SCULPTURES & OBJETS D'ART DE PRESTIGE
Aguttes Neuilly

30·09
GRANDS VINS & SPIRITUEUX
Aguttes Neuilly

06·10
PEINTRES D'ASIE, ŒUVRES MAJEURES
Aguttes Neuilly

13·10
LIVRES ANCIENS & ILLUSTRÉS MODERNES, ESTAMPES
Aguttes Neuilly

20·10
LA MESURE DES MONDES
ANCIENNE COLLECTION F.
Aguttes Neuilly

23·10
ART CONTEMPORAIN
Aguttes Neuilly

23·10
MONTRES
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

28·10
BIJOUX & PERLES FINES
Aguttes Neuilly

05·11
EMPIRE
SOUS L'ÉGIDE DE MARS
Aguttes Neuilly

10·11
ART RUSSE IV
Aguttes Neuilly

16·11
IMPRESSIONNISTE & MODERNE
Aguttes Neuilly

16·11
IMPRESSIONNISTE & MODERNE, ART RUSSE & ART CONTEMPORAIN
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

17·11
LES COLLECTIONS ARISTOPHIL
LITTÉRATURE
Drouot Paris

19·11
LES COLLECTIONS ARISTOPHIL
HISTOIRE
Drouot Paris

19·11
ARTS D'ASIE
Aguttes Neuilly

20·11
LES COLLECTIONS ARISTOPHIL
MUSIQUE
Drouot Paris

25·11
SWATCH
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

25·11
XV-XXE SIÈCLE, MOBILIER & OBJETS D'ART
ONLINE ONLY
online.aguttes.com

26·11
MAÎTRES ANCIENS
Aguttes Neuilly

29·11
AUTOMOBILES DE COLLECTION & AUTOMOBILIA
LA VENTE D'AUTOMNE
Espace Champerret

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

Neuilly-sur-Seine • Paris • Lyon • Aix-en-Provence • Bruxelles
aguttes.com | Suivez-nous