



ANDRÉ TRIGANO, DU CAMPING AU DOUBLE CHEVRON

La vente des Citroëns de la collection d'André Trigano est un événement, car il a commencé à la constituer dans les années 1960. Il raconte sa passion.

"Le camping, c'est Trigano !" Si vous êtes né avant 1980, vous connaissez forcément ce slogan. Son auteur, c'est André Trigano qui, avec son père Raymond et son frère Gilbert, a accompagné le développement du camping en France dès les années 1930 et les congés payés, à partir d'un petit atelier de fabrication de bâches.

Le point de départ de cette superbe aventure industrielle mérite d'ailleurs d'être raconté, comme le fait notre interlocuteur : "C'était en 1936, année du Front Populaire, et j'étais un jeudi après-midi dans l'atelier, à regarder mon père et mon frère Gilbert. Est arrivée une dame qui nous a indiqué : "Mon mari est ouvrier chez Renault et, avec les nouveaux congés payés, nous avons envie d'aller à la mer. Mais l'hôtel est trop cher pour nous, alors j'aimerais vous acheter une toile, pour nous abriter." Les tentes de camping n'existaient pas, sauf pour les militaires et les alpinistes. Mon frère a répondu : "Vous voulez une sorte de tente, en fait. Vous êtes combien de personnes ?" La dame lui répond qu'ils sont quatre, et mon frère commence à faire un plan. "Et nous avons un peu de bagages," ajoute la dame. Alors mon frère dessine une abside. "Et mon mari est assez grand." Ce qui donne l'idée à Gilbert de tracer un côté vertical, avec la pointe plus haut. En fait, c'était déjà le plan de base de la tente Trigano. "Comme ça ? Revenez la semaine prochaine, elle sera prête." La semaine suivante, la dame vient chercher sa tente et, encore une semaine plus tard, nous la voyons revenir et nous expliquer : "Nous avons monté la tente dans le jardin, et les camarades sont venus voir. Ils trouvent ça superbe et ils en veulent tous une . Ça fait 30 tentes en tout !" Et c'est ainsi qu'a commencé la fabrication des tentes Trigano.

Mais à cette époque, André Trigano caresse déjà une autre passion, l'automobile et il garde encore aujourd'hui le souvenir d'une Packard garée à Paris, dans le 17^e arrondissement, inaccessible par manque de moyens. Puis la guerre vient mettre un coup d'arrêt brutal à l'activité familiale. "Nous avons dû partir vers le sud, dans l'Ariège," raconte André. "J'avais 14 ans et me suis engagé dans les partisans, parce que c'était dans ma nature." A la fin du conflit, il tombe en arrière devant un cabriolet Citroën Traction 11 CV : "Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique, que les FTP ont utilisé à la Libération ; il était conduit par les plus gradés, et moi je me contentais d'une 402, qui n'avancait pas !" La vue de ce cabriolet l'impressionne durablement et l'attire irrémédiablement vers la marque au double chevron.

Mais à cette époque les préoccupations de la famille Trigano sont ailleurs ; il faut relancer l'activité. "Après la guerre, le camping a démarré très fort. Mon père et mon frère Gilbert, de 15 ans plus âgé que moi, m'avaient chargé de la partie commerciale. C'est là que j'ai trouvé le slogan, "Le camping, c'est Trigano".



The sale of Citroëns from the collection of André Trigano is a major event, as Trigano began collecting them in the 1960s. He talks about his passion.

"Le camping, c'est Trigano !" If you were born before 1980, you will have heard this slogan. It was created by André Trigano who, with his father Raymond and brother Gilbert, have been involved with the growth of camping since the 1930s and the era of paid leave. They started out in a small workshop producing tarpaulin.

The beginning of this great industrial adventure deserves to be told, by the man himself : "It was in 1936, one Thursday afternoon, I was in the workshop, watching my father and brother Gilbert. A lady arrived and said to us : « My husband works at Renault and now that we get paid leave, we would like to go to the seaside. However, the hotels are too expensive, so I'd like to buy some canvas, as a shelter. » Tents for camping didn't exist then, except for the military and mountain climbers. My brother replied « You'd like a kind of tent, then. How many of you are there ? » The lady explained that they were four, and my brother started to sketch a plan. « And we will have some luggage, » added the lady. So my brother drew a canopy « And my husband is quite tall. » This gave Gilbert the idea of giving it one vertical side that was higher. In fact that became the basic plan of the Trigano tent. « Like this ? Come back next week and it will be ready. » The following week, the lady came to pick up her tent and a week later, she came back again to say : « We put the tent up in the garden and our friends came to have a look. They thought it was fantastic and everyone wants one. That will be 30 tents in all ! » And that is how the manufacture of Trigano tents began. »

At this time, André Trigano was already developing another passion, for the automobile. He still remembers today a certain Packard parked in the 17th arrondissement in Paris, inaccessible because of a lack of means. Then the war came, bringing the family's activities to an abrupt halt. « We had to leave and go south, to Ariège, » recalls André. « I was 14 years old and I joined the resistance, as that was in my nature. » One day, at the end of the conflict, he came face to face with a Citroën Traction 11 CV cabriolet : « It was registered in Belgium and lay in a hotel garage where it had been abandoned. It was a magnificent car, used by the FTP during the Liberation ; it had been driven by the highest ranking officials, while I contented myself with a 402, that no longer moved ! » The sight of this impressive cabriolet made a lasting impression on him and attracted him immediately to the marque of the double chevron. However, at this time, the Trigano family had other preoccupations: they had to relaunch their business. « After the war, camping took off. My father and brother Gilbert, 15 years older than me, put me in charge of the commercial side. That's when I came up with the slogan « Le camping, c'est Trigano ».

DÉBUTS EN RALLYE

Comme les affaires prospèrent, André Trigano gagne enfin assez d'argent pour réaliser son rêve, acheter une voiture : d'abord une Simca Huit puis assez rapidement une Citroën. C'est à cette époque qu'il décide de se lancer dans le rallye automobile. Après une première expérience en 1951 au Tour de France Automobile avec une Hotchkiss qui casse à Lourdes, il s'engage l'année suivante au Monte-Carlo. "J'avais une Austin A90 d'occasion et mes amis m'avaient recommandé comme coéquipier Georges Houel. Il pratiquait la moto et voulait passer à l'automobile, mais il s'est révélé un vrai casse-cou, si bien que c'est la seule épreuve que j'ai partagée avec lui ! Cela dit, nous avons obtenu un très bon résultat car nous sommes arrivés onzièmes au classement général."

André Trigano fait ensuite l'acquisition d'une Traction 15/Six avec laquelle il participe à plusieurs rallyes. Mais en 1955, l'accident au Mans de Pierre Levegh, qu'il connaît, l'incite à mettre un terme à cette discipline. "Mais j'ai gardé l'Austin Healey que j'utilisais alors. Et c'est ce qui a constitué le début de la collection. Depuis, j'ai conservé pratiquement toutes les voitures que j'avais achetées pour mon usage quotidien, tout en faisant l'acquisition de modèles dont j'avais rêvé ou qui me plaisaient."

De plus, la place de Citroën se confirme dans sa passion.

"L'histoire de cette marque est fascinante et André Citroën était un homme extraordinaire. Il savait s'entourer des meilleurs ingénieurs, mais c'était aussi un visionnaire et il avait le don de la vente. J'ai eu la chance de rencontrer Jacqueline Citroën, sa fille, qui m'a raconté son histoire et sa fin dramatique. En plus, j'ai découvert par la suite certains points communs entre lui et nous, dans la façon de procéder et l'état d'esprit. Par exemple, il avait inscrit son nom sur la tour Eiffel, et de mon côté j'ai fait tracer dans le ciel notre slogan, avec un avion faisant de la

A DEBUT IN RALLYING

As the business took off, André Trigano finally earned enough money to fulfil his dream, and buy himself a car : firstly a Simca Huit and then a Citroën. At this point he decided to try his hand at rallying. After his first experience in 1951, taking part in the Tour de France Automobile in a Hotchkiss that broke down at Lourdes, he entered the Monte Carlo rally the following year. « I had a second-hand Austin A90 and some friends suggested Georges Houel as a teammate. He was a motorcycle rider who wanted to start racing cars, but he proved to be a real daredevil and that was the only event I shared with him ! That said, we did rather well, finishing eleventh overall.»

André Trigano then bought a Traction 15/Six, using it to take part in several rallies. However, following the accident of his friend Pierre Levegh at Le Mans in 1955, he chose to stop his involvement in this discipline. « But I kept the Austin Healey that I was driving. And that was the start of my collection. Since then, I have kept almost all the cars I've bought for everyday use, while also buying models I like or have a particular fondness for.»

Citroën has a special place in his heart. « The story of this marque is fascinating and André Citroën was an extraordinary man. He knew to surround himself with the best engineers, but he was also a visionary and he knew how to sell. I had the chance to meet his daughter, Jacqueline Citroën, who told me his story and its dramatic end. Subsequently I discovered that we had certain things in common, in our outlook and how we went about things. As an example, he inscribed his name on the Eiffel Tower while I had our slogan traced in the sky with the smoke from an aeroplane. He organised grand banquets with his agents, and we did the same with our affiliates, as a way to motivate them. It required

fumée. Il organisait de grands banquets avec ses agents, et nous faisons de même avec nos affiliés, pour les motiver. Il lui a fallu de l'audace, pour convertir son usine à l'automobile alors que la guerre de 1914-1918 était à peine terminée. Et il en a fallu aussi à notre famille quand nous avons relancé notre commerce de tentes et de tourisme au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, à une époque où les préoccupations étaient plutôt tournées vers le souci de manger à sa faim. Ces points communs m'ont encore rapprochés de cette marque." Tant et si bien qu'André Trigano a constitué une collection dans la collection, consacrée au double chevron. "Pouvoir allier l'objet à l'homme, c'est une chance extraordinaire."

TOUTE UNE GAMME DE CITROËN

Avec aujourd'hui plus de quarante voitures, la collection comporte pratiquement un exemplaire de chaque modèle produit, de 1919 jusqu'aux années 1970, avec une prédominance des années 1930/1940, sa période préférée. Ses voitures ont une histoire, ou lui rappellent un épisode particulier : "J'ai par exemple un torpédo C4 G qui correspond au modèle que nous avions utilisé pendant l'Exode. Nous étions tombés en panne vers Cahors, et avions poursuivi la route en B14, donc j'ai plus tard acheté aussi ce modèle." Une partie du voyage s'effectuera en compagnie d'une future vedette de l'écran et de la c hanson, Serge Reggiani.

Nous avons évoqué plus haut le cabriolet Traction des FTP et, après la guerre il repère un cabriolet Traction 11 B comme celui dont il rêve. Il part à la recherche du propriétaire et découvre qu'il s'agit d'un pharmacien de Foix, du nom de Magnol, qui a acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il a échappé aux réquisitions et a même été sauvé d'un vol. Magnol se prend d'affection pour André Trigano à tel point qu'il le

a certain boldness to convert his factory to automobile production when the 1914 – 1918 had scarcely finished. The same could be said about our family, when we re-launched our tent and tourist business straight after the second world war, at a time when people were more preoccupied with getting enough to eat. These shared concerns brought me closer to this marque. « So much so that André Trigano created a collection within a collection, dedicated to the Double Chevron marque . « To unite the object with the man, that's an extraordinary opportunity. »

THE WHOLE CITROËN RANGE

With over forty cars today, the collection has an example of nearly every model produced, from 1919 through to the 1970s, with an emphasis on the 1930s and 1940s, his favourite era.

His cars all tell a story, or remind him of a particular event :

« For example, I have a C4 G Torpedo that corresponds to the model we used during the Exodus. We had broken down near Cahors, and carried on our route in a B14, a model I later bought as well. » One part of the journey was made in the company of a future singer and star of the screen, Serge Reggiani. We mentioned earlier the FTP's Traction cabriolet, and after the war, Trigano spotted a Traction 11B cabriolet just like the first one he saw. He set off in search of the car's owner who he discovered was a pharmacist from Foix, by the name of Magnol, who had bought the handsome cabriolet new. Hidden during the war, the car had escaped requisition and even been saved from a theft. Magnol took a liking to André Trigano to such an extent that he designated him the beneficiary of his cabriolet after his death. That is how the car came to be in Trigano's collection in 1978. « He wanted it to go to someone who would look after it. This car left the factory in July 1939



Droits réservés

Droits réservés

Droits réservés



3^{ème} TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE 1953
DE NICE A NICE

© Maurice Lelache

désigne comme bénéficiaire du cabriolet après son décès. C'est ainsi que la voiture rejoint en 1978 la collection Trigano. "Il voulait qu'elle soit chez quelqu'un qui en prenne soin. Cette voiture est sortie d'usine en juillet 1939 et je trouve que c'est la plus réussie de toutes les Citroën produites." C'est la plus belle pièce de la collection.

Son attachement aux Traction 15-Six, voiture qu'il a particulièrement appréciée pendant ses rallies, se manifeste par plusieurs modèles, dont une rare familiale et une version Oléo, celle dont la suspension arrière hydropneumatique préfigurait celle de la DS. Il possède également un ravissant coupé Traction 7C de 1935: "A l'époque, on disait que cette voiture était le cadeau qu'un homme faisait à sa maîtresse en cas de rupture ! Une voiture très élégante, très féminine." Certaines autos ont gardé leur mystère, comme une Rosalie familiale trouvée chez un casseur et dont il s'est toujours demandé s'il s'agissait d'un taxi ou d'une voiture de maître.

"La particularité de cette limousine, c'est que j'ai retrouvé dedans un revolver, sans chargeur. Que faisait-il la ? D'ailleurs, à propos de Rosalie, j'ai vu un jour Jacqueline Citroën pleurer devant ce modèle. Son père en était très fier, m'a-t-elle dit."

André Trigano n'est pas du genre à rester les deux pieds dans le même sabot et, en plus de ses activités professionnelles, il s'est impliqué dans la vie publique et a été réélu en 2014 pour la huitième fois maire de sa commune, alors qu'il était âgé de 88 ans ! "Chaque fois que j'ai remporté une élection, je me suis offert une voiture," avoue-t-il. "Je les ai toutes gardées, et il y a bien sûr des Citroën dans le lot, comme par exemple une CX Prestige. Contrairement aux hommes politiques, je n'avais pas besoin de me cacher, les gens connaissent mon histoire et ma passion."

La collection comporte des pièces plus récentes, comme un prototype M35 à moteur rotatif, un coupé SM à injection ou une rare BX 4TC, machine de course à transmission intégrale mise au point par la marque pour s'engager en Groupe B. Elle lui a été donnée par l'usine. Et sa Mehari 4x4 n'affiche que 1 705 km !

and to my mind, it's the most successful Citroën ever produced. » This is the most beautiful car in the collection.

His attachment to the Traction 15-Six, a car he particularly enjoyed rallying, is present in various models, including a rare family car and an Oléo version with rear hydro-pneumatic suspension that predates the DS. He also owns a stunning Traction 7C coupé from 1935: « At the time, it was said that this car was the gift a man gave to his mistress when they broke up ! A very elegant car, very feminine. » Certain cars have kept their mystery, such as a Rosalie family car found at the breaker's yard, which he has always wondered if it was a taxi or a chauffeur driven car. « What is interesting about this limousine is that I found a revolver in it, without its charger. What was it doing there ? Concerning the Rosalie, I once saw Jacqueline Citroën crying in front of this model. Her father was very proud of it, she told me. »

André Trigano has never been the type to rest on his laurels, and in addition to his professional activities, he has always been involved in public life. In 2014 he was re-elected for the eighth time as mayor of his commune, at the age of 88 years ! « Every time I have won an election, I have bought myself a car, » he declared. « I have kept them all, and naturally there are Citroëns amongst them, for example, a CX Prestige. Unlike most politicians, I don't need to keep myself hidden away. People know my story and my passion. »

The collection includes more recent cars, such as an M35 prototype with rotary engine, an SM coupé with injection and a rare BX 4TC, a racing machine with four-wheel drive developed for the marque to participate in Group B. It was given to him by the factory. And there is also his Mehari 4x4 with just 1 705 km on the clock !

UNE PASSION PARTAGÉE

"Vous vous souvenez peut-être que, à la fin des années 1970, il y a eu l'affaire des "boat-people", qui fuyaient le Viêt-Nam. Nous en avons recueilli 50 dans notre village de Mazères et je me suis attaché à deux d'entre eux, qui sont venus finalement travailler dans la collection. L'un d'eux est devenu mon chef de garage, mon homme de confiance et il gère les restaurations et l'entretien des autos. Il est aussi perfectionniste que moi ! Il m'aide aussi à les faire rouler. Quand je rentre à Mazères, toutes les fins de semaine, il prépare deux voitures, dont une Citroën, et de préférence qui sortent de restauration, pour les essayer. Il y a environ 30 km entre mon domicile et la mairie et nous les parcourons en voiture ancienne."

Généreux de ses voitures, André Trigano n'a jamais souhaité ouvrir un musée. "Je ne pouvais pas imaginer gagner de l'argent avec ma passion. Alors j'ai ouvert la collection gratuitement aux visites, en particulier aux écoles et aux aînés." Alors avec une telle passion, pourquoi vendre aujourd'hui ? "J'ai 90 ans et deux fils qui ne s'intéressent pas à l'automobile," explique-t-il. "L'entretien de la collection est coûteux et, sur mes 140 voitures, j'ai décidé d'en vendre une quarantaine, ce qui nous donnera les moyens de restaurer les dernières qui ne sont pas en état. Et comme il fallait se couper de quelque chose, j'ai choisi un thème cohérent, Citroën. Pour le moment, je garde les voitures d'autres marques, Delahaye, Lancia..."

Spontané et pétillant, André Trigano partage volontiers sa passion : "J'ai eu beaucoup de chance. Bien sûr, j'ai dû montrer de la pugnacité, mais vous savez, nous sommes tous pareils et quand on a vu la guerre et qu'on s'en est sorti, il faut rester modeste." En tout cas, sa décision de se séparer de ses Citroën va permettre aux amateurs d'avoir accès à des voitures intéressantes, dont certaines sont entre ses mains depuis plusieurs dizaines d'années. Saines et bien préservées, elles ont un point commun : c'est la passion de la marque qui les a réunies !

A SHARED PASSION

« You might remember perhaps, at the end of the 1970s, the business of the boat people fleeing Vietnam. We welcomed fifty into our village, Mazères, and I became very attached to two of them, who eventually came to work for the collection. One of them has become my garage manager, my trusted man who oversees the restoration and maintenance of the cars. He is as much a perfectionist as me ! He also helps me keep them running. When I come back to Mazères, at the end of every week, he prepares two cars, one a Citroën, preferably ones that just have been restored, for me to drive. It is around 30 km from my home to the town hall and we do that journey in an old car. »

Generous with his cars, André Trigano has never wanted to open a museum. « I couldn't imagine earning money from my passion. I open up the collection free of charge to visitors, especially schools and older people. » So, with such a passion, why sell today? « I am 90 years old and have two sons who aren't interested in cars, » he explains. « Maintaining the collection is costly and out of 140 cars, I have decided to sell around 40, which will give us the means to restore the last cars needing work. And as it was necessary to lose something, I decided to pick a coherent theme, Citroën. For the moment, I will keep the other marques, Delahaye, Lancia... »

Spontaneous and full of life, André Trigano likes to share his passion: « I have had a lot of luck. Of course, I have had to be pugnacious at times, but you know, we are all the same, and when you have been through the war and survived, you must remain modest. » In any case, his decision to part with his Citroëns will give enthusiasts access to these interesting cars, including some that he has owned for several decades. Sound and well preserved, they all have one thing in common: a passion for the marque that has brought them together !



INDEX

| | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1920 CITROËN 10 HP TYPE A TORPÉDO | 315 | 1954 CITROËN TRACTION 15-SIX D FAMILIALE | 317 |
| 1922 CITROËN 5 HP TYPE C TORPÉDO | 314 | 1954 CITROËN TRACTION 15-SIX H BERLINE | 330 |
| Ca. 1925 CITROËN B12 LIMOUSINE "WOODY" | 339 | 1959 CITROËN 2 CV AZ | 324 |
| 1926 CITROËN 5 HP C3 TORPÉDO "TRÉFLE" | 328 | 1961 CITROËN 2 CV SAHARA | 348 |
| 1926 CITROËN B12 TORPÉDO COMMERCIAL | 338 | 1964 CITROËN 2 CV AK 350 FOURGONNETTE | 336 |
| 1928 CITROËN B14 G LIMOUSINE | 337 | 1964 CITROËN AMI 6 BERLINE | 302 |
| 1929 CITROËN AC4 LIMOUSINE | 306 | 1968 CITROËN ID 19 | 303 |
| Ca 1929 CITROËN P19 CHENILLETTE KÉGRESSE | 316 | 1968 CITROËN ID 21 F BREAK | 319 |
| 1930 CITROËN AC4 LIMOUSINE | 347 | 1969 CITROËN AMI 8 BERLINE ET UN SOLEX | 327 |
| 1930 CITROËN C6 LIMOUSINE | 343 | 1969 CITROËN DS 21 M PRESTIGE | 331 |
| 1931 CITROËN C4 F BERLINE | 341 | 1969 CITROËN DS M 21 PALLAS | 318 |
| 1931 CITROËN C4 G COACH | 340 | 1971 CITROËN M35 PROTOTYPE N°417 | 325 |
| 1932 CITROËN C4 G TORPÉDO | 312 | 1973 CITROËN AMI SUPER | 326 |
| 1933 CITROËN C4 G MFP TORPÉDO | 329 | 1973 CITROËN SM INJECTION | 320 |
| 1934 CITROËN ROSALIE 8A COMMERCIALE | 346 | 1974 CITROËN DS 23 IE PALLAS | 333 |
| 1934 CITROËN ROSALIE 8A BERLINE | 305 | 1976 CITROËN CX 2200 PRESTIGE | 321 |
| 1935 CITROËN TRACTION 7C COUPÉ | 311 | 1980 CITROËN MÉHARI 4X4 | 307 |
| 1936 CITROËN ROSALIE 11 UA LIMOUSINE | 313 | 1984 CITROËN VISA 1000 PISTES | 323 |
| 1936 CITROËN TRACTION 7C BERLINE | 345 | 1986 CITROËN BX 4TC | 322 |
| 1939 CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET | 332 | 1987 CITROËN 2 CV AZKA | 301 |
| 1939 CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 BL | 310 | 1988 CITROËN CX GTI TURBO 2 | 334 |
| 1949 CITROËN TRACTION 15-SIX BERLINE | 304 | 1990 CITROËN 2 CV 6 CHARLESTON | 335 |
| 1952 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE | 308 | 2007 CITROËN C6 V6 2.7 HDI SEDAN | 344 |
| 1953 CITROËN TRACTION 11 B BERLINE | 309 | | |
| 1953 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE | 342 | | |

Nous vous remercions de noter que certains véhicules auront fait l'objet de soins cosmétiques et/ou mécaniques entre la rédaction du catalogue et l'exposition, n'hésitez pas à nous consulter pour en avoir le détail.

Please note that some cars may have undergone body or mechanical repair work between the production of the catalogue and the viewing, so please feel free to contact us for further details.

Photos collection André Trigano : Dirk de Jager

301

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1987 CITROËN 2 CV AZKA



Carte grise française
French title
Châssis N°
VF7AZKA00KA206940

- 1^{re} main !
- 11 206 km d'origine !
- Très bel état de conservation

- One owner!
- 11 206 km from new!
- Beautifully conserved condition

Après sa présentation en 1948, la 2 CV a connu de multiples améliorations qui ont permis à ce prodige une durée de vie exceptionnelle: la production a cessé dans l'usine de Levallois en février 1988 mais elle s'est encore poursuivie deux ans à Mangualde, au Portugal. L'arrêt officiel de la fabrication date du 27 juillet 1990, après une production de 5 114 961 exemplaires, ce qui en fait de loin la Citroën la plus produite de l'histoire de la marque.

La 2 CV présentée ici est une première main, achetée neuve par André Trigano, et elle n'affiche que 11 206 km d'origine ! La présentation est donc quasiment neuve, avec sa peinture blanche et son intérieur en tissu façon écossais ne montrant que des traces discrètes d'utilisation.

Il est rare de trouver un exemplaire avec un historique aussi limpide, ce que ne manquerons pas d'apprécier les amateurs de cet « Art de vivre ».

Following its appearance in 1948, the 2CV benefited from numerous ongoing improvements that gave this masterpiece an exceptionally long life; production ceased in the Levallois factory in February 1988, but continued for a further two years at Mangualde in Portugal. The official date for the end of production was 27 July 1990, after a run of 5 114 961 examples, making it the best-selling Citroën by far in the marque's history.

The 2CV presented here is a one-owner car, acquired new by André Trigano, which has covered just 11 206 km from new ! It is therefore presented in as-new condition, in white, with tartan fabric interior showing only the slightest signs of use. It is rare to find an example with such clear history, which will not go unnoticed by enthusiasts of this « Art de vivre » (way of life).

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve



302

1964 CITROËN AMI 6 BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 9325334
Moteur N° 0293018916

- Rare dans cet état
- Dessin original
- Nombreux accessoires
- Rare in this condition
- Original design
- Numerous accessories

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / No reserve

Avec sa lunette arrière inversée, inclinée parallèlement au pare-brise, pour améliorer le confort des passagers à l'arrière et faciliter l'accès au coffre, l'Ami 6 n'a pas manqué d'étonner lors de sa présentation en 1961. Celle qui l'on appelait populairement la « 3 CV » vient donc apporter une offre intermédiaire entre

la 2 CV et la DS. Tout en conservant la robustesse de la première dont on retrouve nombre de caractéristiques, elle apporte une finition supérieure. Le poids ayant augmenté par rapport à celui d'une 2 CV, le moteur voit donc sa cylindrée poussée à 602 cm³, et développe 25,5 ch sur notre modèle. Cette voiture était immatriculée en 1984 dans la région de Rambouillet. On retrouve ensuite sa trace en Côte d'Or où elle bénéficie en 2009 d'une peinture neuve d'un bleu ciel très « sixties ».

La sellerie en tissu rouge, récemment refaite à neuf, s'y adapte très bien et on constate l'état remarquable de l'intérieur : le tableau de bord et les instruments semblent neufs. De plus, elle dispose de rares accessoires d'époque tels que la calandre « Gégé », mais aussi d'une galerie de toit en aluminium ou encore de la radio « radioën » intégrée au tableau de bord. La même année, les roulements ont été changés, le maître-cylindre de freins a été remplacé, ainsi que la bague arrière de vilebrequin. Voiture populaire, il est aujourd'hui très rare de trouver un tel exemplaire dans un si bel état, a fortiori équipée de tels accessoires.



With its reversed rear window, tilted parallel to the windshield to improve passenger comfort at the rear and facilitate access to the boot, the Ami 6 surprised everyone on its launch in 1961. The car popularly known as the « 3 CV », was the intermediate model between the 2CV and the DS. While

maintaining the robustness and many features of the first, the Ami 6 offered a superior finish. As it was heavier than the 2CV, the engine therefore needed an increase of its capacity to 602cc, developing 25.5bhp on the car on offer. This car was registered in 1984 in the Rambouillet area, near Paris. The car landed up in the Cote d'Or region, where in 2009 the car

received repainted in a very Sixties' sky blue. The upholstery in red fabric newly redone adapts very well and we can acknowledge the remarkable condition of the interior: the dashboard and instruments seem like new. Moreover it features some rare vintage accessories such as the "Gége" grille, an aluminum roof rack and a "radioën" radio integrated into the dashboard. The same year, the bearings were changed, the master cylinder brake was replaced as well as the crankshaft's rear ring. A very popular car, today it is very rare to find one in such a beautiful state even more when fitted with such accessories.

303

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1968 CITROËN ID 19



Carte grise française
French title
Châssis N° 3796718
Moteur N° DV 0328021617

- Coloris sympathiques
- Intérieur bien préservé
- Modèle intéressant
- Lovely colour scheme
- Well preserved interior
- Interesting model

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / No reserve

La DS était une réussite esthétique et technique mais, dans la gamme Citroën, elle se trouvait bien loin de la modeste 2 CV, surtout avant l'apparition de l'Ami 6, en 1961. Pour la marque du Quai de Javel, il était donc nécessaire d'envisager une version plus accessible, pour éviter de se couper d'une trop grande partie de sa clientèle. Ce sera l'ID qui, tout comme sa devancière, adoptait une appellation dont les lettres formaient phonétiquement un mot.

L'ID fait son apparition au Salon de l'Auto 1956 et reprend exactement la forme générale de sa sœur plus prestigieuse. Mais elle est équipée d'un moteur moins puissant et d'un système hydraulique plus limité: la boîte est entièrement mécanique et la direction et les freins sont dépourvus d'assistance, si bien que le petit bouton de freinage laisse place à une classique pédale suspendue. A l'intérieur, la finition et la planche de bord sont simplifiées. Techniquement moins complexe que la DS, l'ID sera appréciée pour un usage plus utilitaire, tout en offrant le statut lié à la forme de la voiture. Ses diverses évolutions ne changeront pas cette personnalité.

Repainte récemment sur une base saine, l'ID 19 proposée ici offre une présentation très correcte, dans sa teinte d'origine AC421CO. L'intérieur est en tissu orange, couleur typique de l'époque de la voiture, et il apparaît particulièrement bien préservé, sans trace d'usure importante. Le compteur affiche 63 280 km et il faudra juste prévoir un remplacement des joints de carrosserie. Cette voiture est une belle représentante de la petite sœur de la DS.

Aesthetically and technically, the DS was a triumph but, as part of the Citroën range, it was a long way behind the modest 2 CV, particularly before the introduction of the Ami 6 in 1961. For the Double Chevron marque, it became necessary to offer a more accessible version, to avoid distancing itself from much of its clientèle. This would be the job of the ID which, like its predecessor, adopted a name using letters forming a word phonetically.

The ID first appeared at the Paris Motor Show in 1956 and took on the exact form of its more prestigious sister. It had, however, a less powerful engine and a more limited hydraulic system: the gearbox was entirely mechanical and the steering and brakes lacked assistance, with the small brake button giving way to a more conventional hanging pedal. Inside,

the dashboard and level of finish was simplified. Technically less complicated than the DS, the ID appealed for a more everyday use, while still offering the status afforded by the shape of the car. The various changes had not altered its personality.



Recently repainted over a sound base, the ID 19 in the sale offers a correct presentation, in its original colour AC421CO. The interior is in orange fabric, typical of the era for this car, and it appears to be

particularly well preserved, with no major sign of wear. The odometer displays 63 280 km and the body seals will need replacing. This car is a lovely example of the DS's little sister.

304

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1949 CITROËN TRACTION 15-SIX BERLINE

Carte grise française
French title
Châssis N° 690855
Moteur N° PL02118

- Présentation correcte, probablement deuxième main
- Agrément du six cylindres
- Haut de gamme Traction

- *In good condition, probably a two owners from new*
- *The more powerful six-cylinder version*
- *Top-range model of the Traction*

25.000 – 35.000 €
Sans réserve / No reserve

"Une routière incomparable" : c'est ainsi que la publicité Citroën vante les mérites de son vaisseau amiral. Ce compliment n'est pas usurpé : celle que l'on appelle alors "la 15" est capable d'en remonter à bien des voitures de marques plus prestigieuses, tant ses qualités routières sont supérieures à la moyenne. Présentée quatre ans après le lancement de la Traction, cette version haut de gamme est dotée d'un six cylindres 2,8 litres qui en améliorent les performances. Elle bénéficie également d'un intérieur plus luxueux.

D'après sa carte grise, la 15-Six que nous présentons serait une deuxième main, la première immatriculation datant du 15 mai 1949, suivie de l'achat en 1988 par André Trigano. D'ailleurs, elle est accompagnée de son manuel d'utilisation d'origine. Il s'agit d'une version à malle plate, que son propriétaire a équipée d'un porte-bagages extérieur pour compenser le volume du coffre relativement limité. La voiture comporte d'autres accessoires, comme des entourages de feux arrière spéciaux ainsi que des déflecteurs de portes. Du côté de la carrosserie, la peinture est ancienne et de petites traces de corrosion apparaissent au bas des portes. Le moteur vient d'être complètement refait

"Unparalleled on the road" was how Citroën's advertising touted its flagship model. This exaggeration was not unjustified: the "15" as it was called, could easily keep pace with the models from some of the most prestigious of car brands then, as its driving qualities were well above average. Launched four years after the launch of the Traction, this top-range version featured a six-cylinder 2.8-liter engine that markedly improved performances. It also boasted a more luxurious interior.

According to the logbook, this 15-Six that we are offering only had two owners from new, with the first registration dating from May 15, 1949, followed by the purchase of this car by André Trigano in 1988. Moreover, it comes with its original handbook. This is a flat trunk version; its owner equipped it with an external luggage rack to compensate for the relatively small volume of the boot. The car includes other accessories, such as special rear lamps surrounds and deflectors on the doors. As regards the body, the paint is old and small traces of corrosion appear at the bottom of the doors. The engine has been completely redone and the compartment was repainted

et son compartiment a été repeint par la même occasion. La boîte de vitesses a également été revue. L'intérieur se présente correctement, les sièges et les contreportes ayant été refaits récemment. Le compteur affiche 23 635 km. Avec son faible nombre de propriétaires et sa mécanique entièrement refaite, cette 15 Six constitue une excellente occasion de s'offrir le haut de gamme Traction.

at the same time. The gearbox has also been overhauled. The interior is in correct conditions, as the door trim panels and the seats have been redone recently. The odometer counter shows 23,635 km. With its limited number of owners and with completely redone mechanicals, this 15-Six is an excellent opportunity to own a top-range Traction.



305

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1934 CITROËN ROSALIE 8A BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 818537
Moteur N° A03608

- Belle restauration
- Joli choix de teintes
- Beautifully restored
- Nice choice of colors

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / No reserve

Les 8, 10 et 15 CV présentées au Salon de Paris 1932 vont rapidement prendre l'appellation "Rosalie", à la suite des records établis par des versions modifiées et portant ce même prénom. La Rosalie est en quelque sorte l'aboutissement de la première période Citroën, avant la Traction. Même si elle repose encore sur un châssis séparé, sa carrosserie en acier se rapproche un peu plus d'une structure monocoque et sa calandre très légèrement inclinée prend une forme incurvée vers le bas, avec deux chevrons qui la traversent à partir de 1933 et qui rappellent la première activité d'André Citroën, la fabrication d'engrenages en chevrons. En version 8 CV, la Rosalie est équipée d'un quatre-cylindres 1 452 cm³ développant 32 ch, ce qui lui permet d'atteindre 90 km/h, les deux derniers rapports de boîte étant synchronisés.

Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète, avec peinture refaite entièrement, de même que l'intérieur dont la sellerie a été restaurée en tissu à petits carreaux et les moquettes rénovées également. Le tableau de bord, qui reprend la même présentation que celui des C4, est impeccable et complet, avec tous ses instruments. Le pare-brise peut être entrouvert pour améliorer la ventilation de l'habitacle, grâce à une molette au-dessus de la planche de bord. L'ensemble est de qualité, avec une présentation impeccable dans sa teinte vert foncé avec ailes noires. La voiture est équipée d'une malle Coquille et les feux arrière sont des éléments de Traction. Elle est bien chaussée de Michelin X. Cette jolie petite voiture se prêtera volontiers aux balades que le nouveau propriétaire ne manquera pas d'effectuer, en famille ou avec ses amis.

The 8, 10 and 15 CV presented at the Paris Salon of 1932 will all soon be called "Rosalie", following the records set by the modified versions and bearing the same name. Rosalie was considered the culmination of the first Citroën period before the Traction Avant. Although it was still based on a separate chassis, the steel body was one step closer to a monocoque structure. The very slightly sloping grille was developed into a curved shape downward, with the famous two chevrons crossing the grille, which appeared in 1933 as a reminder of the first activity of André Citroën, the manufacture of gears. In the 8 CV version, the Rosalie had a four-cylinder developing 32bhp from 1452cc, which gave the car a 90 km/h top-speed, with the last two gear ratios being synchronized.



This car has been completely restored with the paint completely redone, as well as the inside which was restored with fabric upholstery

with small squares, and the renovated carpets. The dashboard using the same shape as the C4's, is spotless and complete with all its instruments. The windshield can be opened partially to improve ventilation of the cabin, thanks to a knob on the top of the dashboard. With a flawless presentation in its dark green shade and black wings, the car is equipped with a shell trunk and its tail lamps are from the Traction Avant. Tyres are Michelin X. This pretty little car will be perfect for nice drives for its new owner with family and friends.

306

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1929 CITROËN AC4 LIMOUSINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 48261
Moteur N° 77487

- Trois propriétaires depuis 1955
- Restauration ancienne sur base saine
- Intérieur de belle facture
- Three owners since 1955
- Older restoration on a sound base
- Finely crafted interior

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

Après la B14, Citroën franchit un pas de plus avec les AC4 et AC6, qui seront rapidement dénommées simplement C4 et C6. Sur ces nouveaux modèles, l'influence américaine apparaît de façon encore plus évidente et Citroën ne souhaite pas se contenter du marché français. La ligne est plus moderne avec une ceinture de caisse plus basse, et la mécanique est elle aussi améliorée : la cylindrée du moteur passe à 1 628 cm³ avec un vilebrequin à trois paliers (au lieu de deux) et un système de refroidissement par pompe à eau remplace l'ancien thermosiphon plus aléatoire. Comme de coutume chez Citroën, la nouvelle voiture sera déclinée en nombreuses carrosseries, de la berline classique au torpédo et au cabriolet, sur deux dimensions d'empattement.

La présente C4 limousine a été achetée par André Trigano en 1982, alors que le précédent certificat d'immatriculation datait de 1955, et qu'il comportait aussi un numéro situé dans le sud de la France, dans la Drôme. Cette voiture n'a donc connu que deux propriétaires avant d'en trouver un nouveau en la personne du mécanicien de notre collectionneur. Avec un compteur qui affiche 33 544 km, elle a bénéficié d'une restauration ancienne sur une base saine et arbore un bel intérieur en tissu, refait et bien conservé. Pour faciliter la conduite dans la circulation moderne, des clignotants plus récents (modèle 2 CV) ont été posés sur les montants arrière. Il s'agit de la C4 dans sa première version, dépourvue de pare-chocs, avec une finition simple et l'ancien tableau de bord dans un ovale central, dont l'allure désuète ne manque pas de charme.

After the B14, Citroën went one step further with the AC4 and AC6, which will follow the simple model names of C4 and C6. On these new models, the American influence appears even more and Citroën does not want to settle only for the French market. The line is more modern with a lower beltline and the mechanicals are also improved: the engine displacement goes up to 1628cc with a crankshaft with three bearings (instead of two) and a cooling system by water pump replaces the old thermosiphon system. As usual at Citroën,

the new car will be offered with several body styles, from the classic sedan, the Torpedo to the convertible, with two wheelbase lengths.



This C4 limousine was bought by André Trigano in 1982, while the previous registration certificate dated from 1955 with a registration number from the south of France, in the Drôme region. Consequently this car just had two owners before finding a new one in the person of our collector. With a counter showing just 33,544 km, the car

features an older restoration on a sound basis and features a beautiful interior in fabric, which has been redone and is well preserved. For easier driving in modern traffic, more recent indicators (from the 2CV) were fixed on the rear pillars. This is the C4 in its first version, devoid of bumpers, with a simple finish and the old dashboard featuring a central oval, whose antiquated appearance has a lot of charm.

307

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1980 CITROËN MÉHARI 4X4

Carte grise française
French title
Châssis N° 00CE0445
Moteur N° 25331

- Un seul propriétaire
- 1 705 km d'origine, état neuf !
- Modèle rare
- One owner
- 1,705 km from new, in a mint condition!
- Rare model

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / No reserve

Devant le succès de la Méhari, voiture « tous usages » idéale, Citroën décide d'en améliorer les capacités de franchissement avec une version à quatre roues motrices. Le moteur reste celui d'origine mais un système de transmission aux roues arrière est ajouté, avec un réducteur et un blocage de différentiel ; comme la voiture est légère, elle se joue de tous les terrains. Le constructeur espère décrocher des marchés de flottes liés à l'armée, les pompiers, l'agriculture ou l'exploration pétrolière (comme cela avait été le cas avec la 2 CV Sahara dont la Méhari 4x4 est une sorte d'héritière), mais ces espoirs seront vains, si bien que la production va rester confidentielle, ne dépassant pas 1 213 exemplaires.



Given the success of the Méhari "all purpose" car, Citroën decided to improve the off-road ability of the vehicle with a version featuring four-wheel drive. The engine remained the original one but a transmission system to the rear wheels was added with a reduction gear and a differential lock. As the car was lightweight, it worked for all terrains. The manufacturer had hoped to win fleet contracts for the military, firefighters, agriculture or oil exploration (as was the case with the 2CV Sahara 4x4, of which the Méhari was a sort of heir), but these hopes were in vain, so production remained very limited, with just 1,213 units made.

La Méhari 4x4 de la collection Trigano est vraiment exceptionnelle : achetée neuve en mai 1980 au nom de la société, elle n'a parcouru que 1 705 km, ou 10,7 heures au compteur des heures qui équipe la voiture, comme certains utilitaires. Elle est donc dans un état d'origine proche du neuf, ce qui est rarissime sur les voitures de ce type. Elle comporte tous les instruments de tableau de bord spécifiques à ce modèle, dont un compte-tours avec zone rouge à 6 500 tr/mn. A droite du volant, trois leviers à boule blanche, noire et rouge permettent de commander les 4 roues motrices et le réducteur. La voiture est équipée d'une roue de secours sur le capot avant, ce qui était possible en option, ainsi qu'un pare-chocs avant avec protection des phares. Elle dispose, en outre, de ses carnets d'origine. La Méhari 4x4 est une voiture rare en soi ; elle l'est encore plus dans cet état de préservation superbe, avec aussi peu de kilomètres au compteur. Une véritable exception !

The Méhari 4x4 from the Trigano collection is truly stunning: bought new in May 1980 on behalf of the company, it has covered only 1,705 km, or about 10.7 hours as per the timing counter that came with the car, as was the case with some utility vehicles. It is therefore in as good as in a new condition, which is very rare on such cars. It features an array of specific instruments, including a tachometer with the redline at 6500rpm. To the right of the steering wheel, there are three levers in white, black and red, which are for the control of the 4-wheel drive system. The car is equipped with a spare tyre on the front bonnet, which was optional, and a front bumper with headlamp protection. It has, moreover, its original manuals. The Méhari 4x4 is a rare car by itself. It is even more stunning in this state of preservation, with so few kilometers on the odometer. A really exceptional car!



308

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1952 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 595948
Moteur N° AJ16173

- Restauration ancienne bien préservée
- Un seul propriétaire de 1956 à 2007
- Une des dernières versions « malle plate »
- Older restoration, but well preserved
- One owner from 1956 to 2007
- One of the last "flat trunk" versions

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

Elle s'est révélée une merveilleuse grande routière, capable de tenir tête à des voitures beaucoup plus puissantes grâce à un comportement remarquable. Pourtant, la Citroën Traction aurait pu être un échec cuisant, tant elle adoptait de solutions techniques alors peu usitées : traction avant, carrosserie monocoque, suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique, moteur culbuté, le tout sous une ligne de carrosserie beaucoup plus basse et élancée que les "caisses carrées" sillonnant les routes des années 1930. Aujourd'hui, la Traction est très appréciée des collectionneurs par sa conception moderne, sa ligne très réussie, sa facilité d'utilisation et la bonne disponibilité des pièces.

Achetée en novembre 2007, cette Traction 11 BL à malle plate appartenait à son précédent propriétaire depuis 1956 ! Elle était alors immatriculée dans l'Ariège. Cette Traction présente une restauration ancienne qui a été très bien conservée : la peinture est encore belle, la caisse très saine et l'habitacle, refait en drap, en état très correct. Le compteur affiche 73 000 km. Dans sa sobre teinte noire avec ses jantes coquille d'œuf et son intérieur classique, c'est un bel exemplaire de Traction dans sa version légère, moins spacieuse mais légèrement plus performante que sa grande sœur à caisse large. De plus, il s'agit d'un des tout derniers exemplaires à malle plate à l'arrière, puisque la version bombée est apparue en juillet 1952. Le couvercle de roue de secours, associé aux pare-chocs courbes, donne à la voiture une allure plus désuète et entraîne dans un voyage dans le temps plus marqué.

It proved to be a wonderful grand tourer, capable of matching up to much more powerful cars thanks to its remarkable dynamics. Yet the Citroën Traction Avant could have been a dismal failure, as it adopted technical solutions that were little in use then: front-wheel drive, monocoque, four independent suspensions with torsion bars, hydraulic brakes, push-rod engine and featuring a body that was much lower and sleeker than the "square" cars cruising the roads of the 1930s. Today, the Traction Avant is very popular for its modern design, its highly successful aesthetics, its ease of use and good availability of spare parts.



Purchased in November 2007, this Traction Avant 11 BL with the flat trunk was owned by its previous owner since 1956! It was registered in the Ariège region of France. This car shows an older restoration which has been very well

preserved: the paint is still beautiful, the body very sound and the interior, redone in cloth, is in very good state. The odometer displays 73,000km. In its sober black colour with wheels in eggshell shade and its classic interior, it is a beautiful example of the Traction Avant in its light version, less spacious but slightly more powerful than its big sister with the larger body. Moreover, it is one of the last examples with the flat trunk at the rear, since the curved version appeared in July 1952. The spare wheel cover, with the curved bumper, gives the car a more antiquated look, resulting in drives that hark back to older times.

309

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1953 CITROËN TRACTION 11 B BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 245736
Moteur N° AJ14726

- Bel exemplaire très bien restauré
- Nombreux accessoires d'époque
- Présentation impeccable
- Beautifully restored example
- Numerous period accessories
- In impeccable condition

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / No reserve

Avec la Traction, André Citroën a fait un pari osé car il a réuni sur une seule voiture un exceptionnel ensemble de solutions techniques révolutionnaires pour l'époque : traction avant, carrosserie monocoque, moteur "flottant", suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique et moteur culbuté. De plus, la ligne basse et élancée signée Flaminio Bertoni reléguait au musée les "caisses carrées" qui circulaient à l'époque. Grâce à ces caractéristiques et un brillant comportement routier, la Traction s'est rapidement montrée capable de tenir tête à des voitures beaucoup plus puissantes.

Cette Traction a été entièrement restaurée par l'équipe d'André Trigano et le résultat est de qualité, tout à fait conforme à l'origine. La peinture est de belle finition et l'intérieur a été bien refait, sans fausse note et correspond à la présentation d'origine. La mécanique a bénéficié elle aussi des soins de l'équipe d'André Trigano. Il s'agit d'une version à malle bombée, une des plus évoluées des berlines Traction 11 CV, dotée du moteur "Perfo" mis au point juste avant la guerre. Dans cette version 11 B, elle bénéficie de la caisse large, ce qui assure un habitacle particulièrement spacieux et confortable, en particulier à l'arrière. Par ailleurs, cet exemplaire est équipé de nombreux accessoires, comme des entourages spéciaux autour des clignotants et des feux, des charnières de malle spéciales, un enjoliveur de l'éclairage de plaque Robri. Il s'agit donc d'un exemplaire particulièrement désirable de cette grande classique française.

With the Traction Avant, André Citroën took up a daring challenge because he brought together in a single car an exceptional set of revolutionary technological solutions for its time: front-wheel-drive, monocoque, a "floating" engine, four wheel independent suspension with twist bars, hydraulic brakes and a push-rod engine. In addition, the slender and sleek lines designed by Flaminio Bertoni relegated to the



museum the "square cars" of its time. Thanks to these features and brilliant handling, the Traction Avant quickly showed itself capable of bettering much more powerful cars. This particular car has been fully restored by André Trigano's team and the result is of very good quality, fully consistent with the original. The paint has a nice finish and the refurbished interior is flawless and corresponds to the original presentation. The

mechanicals also received care from the team of André Trigano. This is a curved trunk version, one of the most advanced versions of the Traction Avant 11 CV, with the "Perfo" engine developed just before the war. In this version of 11 B, it benefits from a wider body, which ensures a particularly spacious and comfortable cabin, especially at the rear. Moreover, this example is equipped with many accessories, such as special enclosures around the indicators and the lights, special trunk hinges and a Robri cover on the licence plate light. So this is a particularly desirable example of this great French classic.



310 1939 CITROËN TRACTION CABRIOLET 11 BL

Carte grise française
French title
Châssis N° 437937
Moteur N° 186062

- Voiture soignée
- Même propriétaire depuis plus de 30 ans
- Restauration datant de 30 ans, ce qui en prouve la qualité

- A well maintained car
- Same owner for over 30 years
- Restoration dating back from 30 years ago, which proves quality of workmanship

80.000 – 100.000 €
Sans réserve / No reserve

Le premier cabriolet Traction est présenté en mai 1934, seulement quelques semaines après le lancement de la berline. La partie avant est identique, mais depuis la partie arrière du capot moteur, tout est spécifique. Outre les deux sièges à l'avant, deux (petites) autres places sont disponibles sous le charmant spider situé dans la poupe de l'auto. Sur la 11 BL, on retrouve le moteur quatre-cylindres de 1911 cm³. La voiture proposée n'a manifestement eu que trois propriétaires. Entre les mêmes mains depuis mars 1985, elle avait été intégralement restaurée par le précédent propriétaire. Depuis, la voiture n'a que très peu roulé et se présente dans un état de préservation remarquable, ce qui ne fait que confirmer la qualité du travail effectué voilà maintenant trente ans. La

The first convertible Traction Avant was unveiled in May 1934, a few weeks after the launch of the sedan. The front part was identical, but aft of the bonnet, it was specific. Besides the two front seats, two (smaller) places were available in the charming folding seats located at the rear of the car. On the 11 BL, the car was powered by the four-cylinder 1911cc engine. The car that we offer has had three owners. In the same ownership since March 1985, it was fully restored by the previous owner. Since then, the car has hardly been used and comes in a remarkable state of preservation, which confirms the quality of the work done 30 years ago. Only to be used when the weather conditions were good, the body is very nice with only few paint chips on the doors. The chassis is sound, only a

carrosserie ne porte que quelques éclats de peinture au niveau des portières. Le châssis est sain, seul un léger point de rouille est à noter au niveau du pédalier. L'habitacle a également intégralement été restauré, la sellerie et les moquettes se présentant en excellent état. La capote a été changée récemment, seul un réglage des armatures étant à prévoir. Détail amusant, elle est équipée d'un autoradio parfaitement camouflé dans la boîte à gants. Lors de notre essai, la voiture nous a apporté entière satisfaction. Freins et maître cylindre de freins ont été changés, le réservoir et le circuit d'essence ont été nettoyés, carburateur et culbuteurs ont été réglés, et l'allumeur remis en état chez ECA Etoile Chaillon en 2005. Dernier point touchant : Jacqueline Citroën, rencontrée au « Bistrot d'André » dans le 15^{ème} arrondissement de Paris a confié aux propriétaires qu'il s'agissait de son ancienne voiture !

slight point of rust should be noted at the pedals. The interior has also been completely restored, the upholstery and carpets are all in excellent condition. The hood has been changed recently, and only a setting for reinforcements is expected. An amusing detail, it has a perfectly camouflaged car stereo in the glove box. During our drive, the car drove very well, to our satisfaction. Breaks, break master and fuel pump were changed, carburetor, rocker arms, lighter and fuel tank were completely clean and fully restored at ACE Etoile Chaillon in 2005. And a final point is that Jacqueline Citroën, who the owners met at the "Bistrot André" in the 15th district of Paris, told them that it would have been her old car!





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

311

1935 CITROËN TRACTION 7C COUPÉ

Carte grise française
French title
Châssis N° 66561
Moteur N° FR00780

- Modèle authentique, rare et exclusif
- Belle remise en état
- Ligne d'une extrême élégance
- *Genuine, rare and exclusive model*
- *Lovely restoration*
- *Extremely elegant styling*

Avant même son apparition au Salon de Paris 1934, la Traction était disponible en plusieurs versions de carrosserie et l'une des plus attrayantes était celle que Citroën désignait sous l'appellation "faux-cabriolet", c'est-à-dire un coupé deux places. En guise de coffre, il était équipé à l'arrière d'un spider permettant à deux personnes de petite taille de s'y installer et de profiter pleinement du soleil et... du vent ! Assez rapidement et grâce à sa ligne d'une grande pureté, le coupé est devenu la coqueluche des concours d'élégance du Bois de Boulogne ou de Bagatelle, où il était présenté par les jolies femmes du "Tout-Paris". C'est d'ailleurs une des versions les plus rares de la Traction puisque, fabriqué jusqu'à l'automne 1938, sa production n'a pas dépassé quelque 700 exemplaires.

Even before its appearance at the 1934 Paris Motor Show, the Traction was available in several different body styles, one of the most attractive called by Citroën the « faux-cabriolet », or two-seater coupé. In lieu of a trunk, the car had a spider body at the rear that had enough room for two small people to sit and enjoy the sunshine and...the wind ! Fairly quickly, and due to the perfectly pure styling, the coupé became the darling of the Bois de Boulogne and Bagatelle concours d'élégance events, where it was presented by glamorous Parisian women. This was one of the rarest versions of the Traction, with no more than 700 examples built through until 1938. Apart from its special body, the coupé shared the technical elements of the Traction that made it a car ahead of its time:

Hormis sa carrosserie particulière, le coupé comportait tous les éléments techniques qui caractérisaient la Traction et en faisaient une voiture très avant-gardiste : traction avant, carrosserie monocoque, moteur "flottant", suspension à quatre roues indépendantes par barres de torsion, freins à commande hydraulique et moteur culbuté. Grâce à ces choix, elle présentait un comportement routier exceptionnellement bon qui lui permettait de tenir la dragée haute à des automobiles nettement plus puissantes, mais aussi plus traditionnelles: la Traction rattrapait en virage et au freinage ce qu'elle perdait en ligne droite.

Aujourd'hui, c'est une voiture qui est particulièrement appréciée des collectionneurs car elle est de conception moderne et se montre facile à utiliser et à entretenir, les pièces de rechange étant aisément disponibles.

front-wheel drive, monocoque body, « floating » engine, all-round independent suspension with torsion bars, hydraulic brakes and pushrod ohv engine. These features gave the car exceptional road handling allowing it to keep up with automobiles that were more powerful but more traditional: what the Traction lost on the straight, it made up for in the corners.

Today, this is a car particularly appreciated by collectors for its modern design, being easy to use and maintain, with spare parts readily available.

When André Trigano bought this coupé, it was not running. Its previous registration, « 12 L 66 » dating from the 1950s, suggests it remained in the same hands for many years. Trigano's team threw themselves into a thorough restoration

100.000 – 150.000 €
Sans réserve / No reserve





Lorsqu'André Trigano a fait l'acquisition de ce coupé, il était non roulant. Sa précédente immatriculation, "12 L 66", date des années 1950, ce qui laisse supposer qu'il était resté entre les mêmes mains depuis de longues années. L'équipe technique d'André Trigano s'est donc lancée dans une restauration totale, avec démontage complet, remise en état et remontage. La mécanique 1,6 L a fait l'objet d'une réfection complète et la carrosserie a été repeinte d'une teinte noire tout à fait conforme à l'origine et qui sied parfaitement à sa ligne élégante. A l'intérieur, la sellerie a été remise à neuf en cuir rouge avec passepoils gris et la voiture présente la première version de tableau de bord, avec compteur de vitesses au centre. Le totalisateur kilométrique affiche quant à lui 2 522 km. Les chromes sont en bon état et les jantes sont équipées d'enjoliveurs accessoires chromés. Pour André Trigano, c'est une voiture extrêmement élégante, très féminine, dont on disait à l'époque que "c'était le cadeau qu'un homme faisait à sa maîtresse en cas de rupture !" Les plus beaux modèles sont toujours entourés des plus belles légendes... Ce coupé 7C authentique bénéficie de la facilité d'utilisation et d'entretien d'une voiture de grande série, tout en offrant une extrême exclusivité et une grande rareté. A ce titre et compte tenu de son bel état, il ne manquera pas d'attirer l'attention de tout collectionneur de Citroën, ou de ceux qui souhaitent posséder une des versions les plus exclusives de cette grande classique française.

that involved dismantling, restoring and re-fitting the body. The mechanical elements were completely overhauled, and the coachwork was repainted black to conform to the original and complement its elegant styling. Inside, the upholstery was renewed with red leather and grey piping, and the car presents the first version dashboard featuring a speedometer in the centre. The odometer displays 2 522 km. The chrome work is in good condition and the wheels come with chrome hubcaps. For André Trigano, this is an extremely elegant, feminine car for which it was said in period that « this was the gift a man gave to his mistress in case of breakup! ». The most beautiful models are still surrounded by the best stories.

This genuine coupé 7C has the benefit of a mass-produced car making it easy to run and maintain, while offering great exclusivity and rarity. For these reasons and being in such wonderful condition, it is bound to appeal to Citroën collectors or anyone wishing to own one of the most exclusive versions of this great French classic.



312

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1932 CITROËN C4 G TORPÉDO



Carte grise française
French title

Châssis N° 108538
Moteur N° 05579

- Très belle restauration
- Même propriétaire depuis 1971
- Nombreux accessoires intéressants

- Very beautiful restoration
- Same owner since 1971
- Many interesting accessories

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / No reserve

Au tant dans les années 1920 les carrosseries torpédos étaient populaires, car spacieuses et commodes pour transporter des charges ou des passagers, autant à partir des années 1930 les carrosseries fermées vont prendre le dessus, le souci de confort. La Citroën C4 est caractéristique de ce changement et les versions torpédo se font plus rares avec les années qui passent. Nous sommes donc heureux d'avoir l'occasion d'en présenter un ici, dans la série "G" dotée du moteur 1.8L.

André Trigano a acheté ce torpédo C4 G en 1971, et son précédent propriétaire le détenait depuis 1968. Il était alors immatriculé en Haute-Garonne. Par la suite, il a bénéficié d'une très belle restauration réalisée par l'équipe d'André Trigano. Sur cette voiture, tout a été refait : carrosserie, électricité, peinture, mécanique, chromes, et le résultat est très réussi. L'intérieur est habillé d'une belle sellerie en cuir rouge et une jauge de température d'eau a été installée dans l'habitacle pour compenser son absence au tableau de bord, pourtant très bien équipé avec sa pression d'huile, sa jauge à essence et sa montre. La voiture comporte de beaux accessoires, comme une mascotte St-Christophe de radiateur signée H. Bazin, une malle arrière de la maison J. Lafitte, un phare orientable de pare-brise côté conducteur et un avertisseur chromé côté passager. Avec ses pare-chocs à deux lames en option, sa barre de phares chromée et sa teinte verte à ailes noires, cette voiture a très belle allure et laisserait facilement penser à une marque et un modèle plus luxueux. Elle ne manquera pas de séduire les amateurs.



André Trigano bought this torpedo C4 G in 1971, the previous collector owning it since 1968. It was then registered in the Haute-Garonne region. Subsequently, the car received a beautiful restoration carried out by André Trigano's team. Everything was redone: bodywork, electrical system, paint, mechanicals, chrome, and the result is very successful. The interior is in a beautiful red leather upholstery and a water temperature gauge was

installed to compensate for its absence on the dashboard, which was nonetheless very well equipped with the oil pressure, the fuel gauge and the clock. The car features beautiful accessories, such as a mascot of St-Christophe on its radiator, signed by H. Bazin, a rear trunk from J. Lafitte, an adjustable windshield headlamp on the driver's side and a horn on the passenger side. With its optional two blade bumpers, its chromed headlamps bar and its green shade with black wings, this car looks very beautiful and would easily suggest a more luxurious brand and model. This car will certainly appeal to fans of the brand.

313

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1936 CITROËN ROSALIE 11 UA LIMOUSINE AVEC SÉPARATION



Carte grise française
French title

Châssis N° 285287
Moteur N° 468116

- Carrosserie intéressante et peu courante
- Moteur 11 CV dérivé de la Traction
- Complète, présentation correcte

- Interesting and unusual body style
- 11 CV engine derived from the Traction Avant
- Complete, in decent condition

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / No reserve

Lorsque Citroën lance la Traction en 1934, les très nombreuses innovations qu'elle présente sont susceptibles de repousser une partie de la clientèle Citroën attachée aux conceptions traditionnelles. Le constructeur décide alors de ressortir plusieurs modèles dérivés de la Rosalie, avec châssis séparé et transmission aux roues arrière. Ces versions hybrides sont équipées d'un moteur de Traction à soupapes en tête, dans ses versions 7 et 11 CV. Ainsi, la 11 UA comme celle qui est présentée ici reçoit le quatre-cylindres 1,9 litres 46 ch de la Traction.

Si vous interrogez André Trigano sur cette voiture trouvée chez un casseur en 1972, il vous répondra qu'il n'a jamais su s'il s'agissait d'un taxi ou d'une voiture de maître, et précisera qu'il a trouvé à l'intérieur un revolver, sans chargeur. Un mystère qui n'a jamais été percé... Il n'en reste pas moins une carrosserie intéressante et peu courante, avec séparation chauffeur et deux strapontins dans le compartiment arrière. Elle a été repeinte et l'intérieur en drap beige refait. Les chromes sont en état d'usage, ceux de calandre et d'entourage de pare-brise nécessitant une réfection. Le revêtement des marchepieds semble ancien, voire d'origine et le tableau de bord, qui reprend la forme traditionnelle inaugurée sur les C4, est complet. Avec son moteur Traction, cette voiture symbolise chez Citroën le passage entre deux ères : à ce titre et compte-tenu de sa carrosserie peu banale, elle ne manquera pas d'intéresser les amateurs.



If you question André Trigano on this car, which was found in a junkyard in 1972, he will reply that he never knew if it was a taxi or a private carriage, and that he found a gun without a charger in the car. A mystery that has never been solved... This car features an interesting and unusual coachwork with a separate section for the driver, and two folding seats in the rear compartment.

It was repainted and the interior was redone in beige cloth. The chrome is in used condition, the grill and the windshield surrounding chrome require repairs. The strips on the steps seem old and could be original, and the dashboard, which takes the traditional shape from the C4, is complete. With the Traction Avant engine, this Citroën symbolizes the interim between two eras: given that it has a rather unusual body, this car is sure to attract enthusiasts.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

314 1922 CITROËN 5 HP TYPE C TORPÉDO

Carte grise française
French titleChâssis N° 4351
Moteur N° VA 5406

- La Citroën qui a rendu la marque célèbre
- Présentation correcte
- Allure sympathique et appréciée
- The Citroën that made the brand famous
- Correct presentation
- Attractive look

14.000 – 18.000 €
Sans réserve / No reserve

C'est avec la 5 HP que Citroën est devenu célèbre. Après la Type A et la B2, le constructeur lance une voiture qui va rencontrer un vrai succès populaire car elle répond aux besoins du public tout en étant vendue à un prix abordable. Elle combine facilité de conduite et d'entretien avec économie d'utilisation et longévité. En plus, elle présente une forme attrayante et n'a rien d'une voiture au rabais. Pour couronner le tout, la teinte jaune dont sont peints les premiers modèles lui vaut le surnom de "petite Citron", ce qui achève de convaincre les plus réticents. Elle a été conçue par Edmond Moyet, collaborateur de Jules Salomon qui avait lui-même mis au point la Type A. Cette voiture connaîtra plusieurs types de carrosseries mais c'est le torpédo deux places qui est présenté en premier, au Salon de Paris 1921. D'aspect très équilibré, il comporte un petit coffre dans la pointe arrière.

C'est une telle version que nous avons le plaisir de présenter ici. Cette Type C présente une peinture rouge ancienne comportant quelques craquelures, mais dont la présentation reste très correcte. La sellerie est en skaï noir et la capote en bon état d'usage, le compteur affichant 16 920 km. Les chromes sont en bon état, de même que les pneus et les jantes à voile plein. La voiture est complète et un ventilateur électrique a été ajouté pour faciliter l'utilisation dans les conditions de circulation modernes. Il s'agit d'un exemplaire fidèle à l'origine d'une des Citroën les plus populaires de la production de la marque, dont l'allure sympathique ne manque jamais d'attirer l'attention du public.



It was with the 5 HP that Citroën became famous. After the Type A and the B2, the manufacturer launched a car which met a real popular success as it responded to the needs of the public, while being sold at an affordable price. It combined ease of operation and maintenance with practical use, longevity and economy. In addition, it presented an attractive body. To top it off, the yellow tint with which the first models were painted earned the car the nickname "Little Lemon", which managed to convince even the most reluctant. It was designed by Edmond Moyet, the collaborator of Jules Salomon, who had himself developed the Type A. This car had many body types but the two-seater torpédo was the version that was first launched at the Paris Salon of 1921. As a part of a very balanced design, the model had a small trunk at the rear. It is such a version that we have the pleasure of presenting here. This Type C's

red paint is from an old restoration and thus has some cracks, but the overall presentation is very correct. The upholstery is in black leatherette and the soft top is in good condition, the counter displays 16,920 km. The chrome is in good condition too, as well as the tires and the rims, which are fully covered. The car is complete and an electric fan has been added to facilitate its use in modern traffic conditions. This is a faithful example of an original car and one of Citroën's most popular products ever, whose charming looks will never fail to attract the public attention.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

315 1920 CITROËN 10 HP TYPE A TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis N° 2593

- Rare Type A, première Citroën
- Présentation de bon aloi
- Dans la collection Trigano depuis 1972
- A rare Type A, the very first Citroën
- In good condition
- In the Trigano collection since 1972

12.000 – 18.000 €
Sans réserve / No reserve

Quand il décide de se lancer dans l'automobile, au lendemain de Première Guerre mondiale, André Citroën souhaite mettre ce moyen de transport encore balbutiant à portée du plus grand nombre. La concrétisation de cette idée passe par la réalisation d'une petite voiture populaire et, pour que les coûts de production restent raisonnables, elle doit être produite en grande série. La conception est confiée à l'ingénieur Jules Salomon et il en résulte une voiture simple à fabriquer, à utiliser et à entretenir, un peu à la façon d'Henri Ford avec son Modèle T. Pour autant, la 10 HP Type A ne manque pas d'une certaine élégance et, pierre angulaire du constructeur qui est en train de naître, elle est équipée d'un quatre-cylindres latéral de 1 327 cm³ développant 18 ch. Cette voiture va rencontrer un beau succès qui permettra à Citroën de la faire évoluer vers la B2, puis vers tous les modèles dont les ultimes descendants perpétuent aujourd'hui le nom du créateur de la marque. Cette Citroën Type A a été achetée en 1972 par André Trigano, alors qu'elle se trouvait dans le département de Haute-Garonne, voisin de l'Ariège, depuis 1955! Elle présente une restauration ancienne et la peinture de teinte bleue est par endroit légèrement craquelée. La cloison pare-feu a été remplacée et la capote, refaite, est en bon état. La sellerie a été restaurée en simili rouge et le tableau de bord est complet, même si le compteur de vitesse ne fonctionne pas. Cette voiture constitue un jalon important autant de la marque que de la collection d'André Trigano, dont elle est la plus ancienne. C'est une version rare et historiquement intéressante.



When he decided to go into the car manufacturing business, in the aftermath of World War I, André Citroën dreamt of providing this brand new means of transportation available to the greatest number of people. The realization of this idea was through the creation of a popular small car, which must be a mass-produced car in order to reach reasonable production costs. The design was entrusted to the engineer Jules Salomon and the result was a simple car to manufacture, use and maintain, a bit like Henry Ford with his Model T. However, the 10 HP Type A was not missing out in elegance either, a cornerstone of the arising car manufacturer, and it was powered by an inline four-cylinder of 1327cc developing 18hp. This car met great success and set up the basis for Citroën to progress to the B2, and later on to every model, including its ultimate descendants today perpetuate the name

of the creator of the brand. This Citroën Type A was purchased in 1972 by André Trigano, when it was in the Haute-Garonne department, a neighboring region to Ariège, since 1955! It is an earlier restoration and the blue paint is slightly cracked in certain area. The firewall has been replaced and the hood redone, which is in a good condition. The upholstery has also been restored, in red, and the dashboard is complete, even though the speedometer is not working. This car is an important milestone for the brand and for André Trigano's collection of which it is the oldest car. This is a rare and historically very interesting model.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

316

CA 1929 CITROËN P19 CHENILLETTE KÉGRESSE PLATEAU

Carte grise française

French title

Châssis N° 19483

- Rare version six-cylindres, plus utilisable
- Témoignage fascinant des premiers véhicules tout-terrain
- Bon état de fonctionnement
- A rare six-cylinder version, very usable
- A fascinating example of the first all-terrain vehicles
- Good working condition

40.000 – 60.000 €

Sans réserve / No reserve

La grande aventure des autochenilles Citroën va naître de la rencontre d'André Citroën et Adolphe Kégresse (simplifié en Kégresse), en utilisant les brevets déposés par le second pour une transmission par chenilles. Ces véhicules vont se rendre célèbres par les fameuses Croisières Citroën, en Afrique dès le début des années 1920, puis en Asie près de 10 ans plus tard. Mais ces chenillettes ont connu aussi un usage touristique, utilitaire et militaire, et toutes n'ont donc pas participé aux Croisières ! C'est le cas de celle que nous présentons ici, équipée d'un simple plateau arrière.

The great adventure of the Citroën half-tracked vehicle was born from the meeting of André Citroën and Adolphe Kégresse (simplified to Kégresse), using the patents filed by the latter for transmission by half-tracks. These vehicles became famous thanks to the Croisières Citroën in Africa in the early 1920s and in Asia about 10 years later. But these half-tracked vehicles were also used for tourism, for utility and military, and therefore some of them did not participate in the Croisières! We are offering one of those examples here, its rear is a single flatbed.

Achetée en 1980, cette chenillette est particulièrement intéressante car elle est dotée du moteur six-cylindres 2,5 litres de la C6 ; plus puissant que le quatre-cylindres des premières versions, il est plus apte à entraîner le système de transmission. D'ailleurs, cette version P19 était considérée comme un véhicule rapide, par opposition au P14, plus lourd et besogneux. Le P19 est assez proche du P17 mais s'en différencie au premier coup d'œil par ses poulies motrices et folles de diamètres différents. La voiture est équipée d'une boîte trois rapports avec réducteur à deux vitesses. Les freins, dotés d'un servo, agissent sur les roues avant et les poulies motrices, le frein à main n'opérant que sur les poulies motrices. La diffusion de ces chenilles est restée relativement faible et les survivantes sont rares. Celle-ci, restaurée et en bon état de fonctionnement, représente donc une occasion particulièrement intéressante d'acquérir un des véhicules les plus originaux de la production automobile des années 1920, et un témoignage fascinant des premières tentatives d'évolution en terrain difficile.

Purchased in 1980, this half-track vehicle is particularly interesting because it has the six-cylinder 2.5 liters engine from the C6; more powerful than the four-cylinder versions, and more suitable for driving the transmission system. Moreover, this P19 version was considered a fast vehicle, in opposition to the P14, which was heavier and slower. The P19 and the P17 are close enough but differs at first glance with its driving and idler pulleys of different diameters. The car is equipped with a three-speed gearbox with reducer to two speeds. Brakes are equipped with a servo acting on the front wheels and the drive pulleys, the handbrake operates only on the drive pulleys. The number of those half-tracks made remains very low and survivors are rare. This one is restored and is in good condition, and represents a particularly interesting opportunity to acquire one of the most original vehicles in automotive production in the 1920s, a fascinating testimony of the very first attempts at an all-terrain vehicles.



317

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1954 CITROËN TRACTION 15-SIX D LIMOUSINE FAMILIALE



Carte grise française
French title
Châssis N° 724203
Moteur N° PK07235

- Rare version 15-Six familiale
- Présentation correcte
- Habitacle exceptionnellement spacieux
- A rare 15-Six family version
- In correct condition
- An exceptionally roomy car

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / No reserve

Le fait que la Traction ait été conçue avec une carrosserie monocoque ne l'a pas empêché de présenter plusieurs carrosseries dès l'année de sa présentation, en 1934, dans la meilleure tradition des modèles précédents équipés d'un châssis. Ainsi, en plus du faux-cabriolet et du roadster, les berlines se sont complétées d'une version limousine six places sur empattement allongée. Elle-même connaît deux déclinaisons principales, commerciale et familiale. Alors que la première comporte une porte arrière en deux parties et un aménagement intérieur modulable, la deuxième offre la possibilité d'installer deux ou trois strapontins, ce qui permet d'augmenter notablement le nombre de personnes transportées. Lorsque les strapontins sont repliés, les passagers arrière peuvent allonger les jambes et bénéficier d'un habitacle exceptionnellement spacieux. Ces versions enlèves n'étaient disponibles qu'en 11 CV ou 15 CV, et c'est la seconde que nous proposons ici.



Cette 15-Six familiale a fait l'objet d'une restauration complète et offre une présentation correcte, même si la peinture laisse apparaître quelques défauts, de même que la tôlerie. La sellerie en tissu a été restaurée également et la voiture comporte à l'arrière deux strapontins qui permettent de transporter des passages supplémentaires. Les 15-Six familiales ne sont guère fréquentes et celle-ci, avec les gros pare-chocs qui caractérisent la 15 CV à partir de 1950, constitue donc une belle opportunité d'acquérir un modèle combinant la puissance du six-cylindres Traction et l'habitacle extrêmement spacieux d'une version six places.

The fact that this car was designed with a monocoque body did not prevent Citroën from offering several body styles since the year of its launch in 1934, in the best traditions of the previous models with a chassis. Thus, in addition to the faux cabriolet and the roadster, the sedan line-up was complemented by a limousine version on a six-window elongated wheelbase. Of this model there were two major variants, business and family. While the former has a rear door in two parts and a modular interior, the second provided

the possibility of installing two or three folding seats, which could significantly increase the number of passengers being carried in the vehicle. When the folding seats are in a folded state, the rear passengers could stretch their legs and enjoy an exceptionally spacious interior. These desirable versions were only available in 11 HP or 15 HP, and the one on offer, is the latter.

This 15-Six Familiale has been completely restored and is in a correct condition, even if the paint appears to have some defects, as well as the panels. The fabric upholstery has also been restored and the car has two rear jump seats which can carry additional passengers. The 15-Six Familiale are not that common, and this one, with big bumpers characterizing the 15 HP from 1950, is therefore a great opportunity to acquire a model combining the power of the six-cylinder and the extremely spacious interior of a version with six windows.

318

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1969 CITROËN DS 21M PALLAS

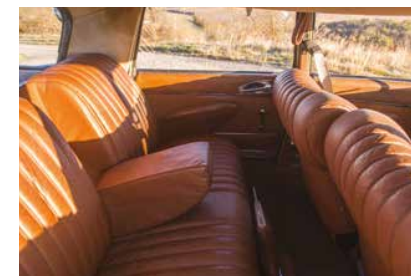


Carte grise française
French title
Châssis N° 4494631
Moteur N° DX2.0578006714

- Voiture bien préservée, belle présentation
- Sellerie d'origine superbe
- Entre les mains d'André Trigano depuis 1978
- Well preserved car, beautiful presentation
- Superb original upholstery
- Owned by André Trigano since 1978

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / No reserve

Une bombe : c'est l'effet que fait la DS lors de sa présentation, au Salon de Paris 1955. Elle ne ressemble à rien de ce que l'on connaît et, dotée d'une carrosserie profilée spectaculaire, elle fait table rase des techniques traditionnelles. Son châssis-plateforme et sa traction avant permettent un habitacle spacieux alors que sa direction assistée et sa suspension hydropneumatique offrent un confort digne des plus grandes marques. Aujourd'hui, la DS est considérée par les collectionneurs du monde entier comme une pièce exceptionnelle, tant par ses qualités routières que par la place qu'elle occupe dans l'histoire de la locomotion. A tel point d'ailleurs que son nom, "DS", est aujourd'hui devenu une marque à part entière, signe ultime de reconnaissance.



Cette DS 21 Pallas à boîte manuelle a été achetée en 1978 par André Trigano. Elle a bénéficié par le passé d'une peinture neuve et, à l'exception de quelques points de corrosion au niveau du seuil de coffre, la carrosserie offre une présentation superbe dans sa teinte gris métallisé avec toit noir. À l'intérieur, la sellerie d'origine en cuir havane est superbe, de même que les moquettes et contreportes. Le compteur affiche 05442 km et la planche de bord porte un autoradio Continental Edison à présélection. Rappelons que, dans cette version, la DS est équipée d'un moteur de 115 ch qui lui permet des performances dignes de son allure. Même si elle n'a jamais été restaurée entièrement, c'est une voiture qui a été visiblement préservée avec soin et qui, avec sa belle finition Pallas, est prête à apporter encore beaucoup de plaisir à son nouveau propriétaire.

A bomb : that was the impact made by the DS when it was launched at the Paris Motor Show in 1955. With its spectacular streamlined body it was like nothing seen before, and made a clean break from traditional techniques. The chassis-platform and front-wheel drive allowed for a spacious interior, and the power-assisted steering and hydro-pneumatic suspension provided a level of comfort worthy of the top luxury marques. Today, the DS is considered by collectors around the world to be exceptional, for both its road-going qualities and the position it holds in the history of transport. The 'DS' name has become a marque of its own, the ultimate acknowledgement of its importance.

This manual DS 21 Pallas was bought by André Trigano in 1978. It has been repainted in the past and with the exception of a few small spots of corrosion on the sill below the boot, the coachwork is in excellent condition, presented in metallic grey with black roof. Inside, the tan leather upholstery is also in superb condition, as are the carpets and door linings. The odometer shows 05442 km and the dashboard features a Continental Edison radio with pre-selection. It is worth remembering that in this version, the DS was fitted with a 115 bhp engine providing a performance to match its good looks. Even though it has never been completely restored, this is a car that has clearly been well looked after. With its lovely Pallas finish, it is ready to provide yet more pleasure to its new owner.

319 1968 CITROËN ID 21 F BREAK

Titre de circulation italien
Italian title
 Châssis N° 3561005
 Moteur N° 0574002457

- Dans sa configuration complète d'origine
- Restauration récente de belle facture
- Modèle emblématique et introuvable dans cet état
- *In its original configuration*
- *Recent restoration beautifully executed*
- *Iconic model*

40.000 – 60.000 €
 Sans réserve / No reserve

Cette version du célèbre break Citroën bénéficie de l'avant redessiné, plus aérodynamique, qui intègre quatre phares carénés qui s'inclinent automatiquement en fonction de l'assiette de la voiture. De plus, autre innovation du modèle à partir de 1968, les deux projecteurs inférieurs pivotent en fonction des mouvements de la direction. Son moteur quatre cylindres en ligne de 2175 cm³ développent 106 chevaux à 5500 tr/mn lui permettait de dépasser les 170 km/h. Avec ses nombreux atouts, le break DS fut très largement utilisé par de

This version of the famous Citroën estate featured the redesigned front, which was more aerodynamic, and which integrated four covered headlamps that automatically stay level depending on the position of the car. In addition, another innovation of the model from 1968 on was the two inner headlamps that swiveled as per the steering movements. Its inline four-cylinder engine of 2175cc developing 106bhp at 5500rpm brought the car to a top speed of 170 km/h. With its outstanding features, the DS estate was widely used by many

nombreux corps de métier. Tout le monde se souviendra du rôle d'ambulance incarné par le break DS.

La voiture que nous mettons aux enchères nous vient d'Italie. Elle a bénéficié d'une superbe restauration datant de 2008, réalisée par son propriétaire qui était le concessionnaire Citroën de Creazzo, charmante bourgade de Vénétie. A son décès, sa collection a été dispersée, le propriétaire actuel l'a acquise à cette occasion. Ce break n'a parcouru qu'un faible kilométrage depuis sa remise en état. L'intérieur est d'origine, en état époustouffant, avec une sellerie tissu couleur camel. Il est important de préciser qu'elle a conservé ses spécifications de couleurs de sa livrée usine. Le système électrique et les jauges du tableau de bord ont été contrôlés et fonctionnent parfaitement. Cette version dispose de deux options appréciables que sont la direction assistée et une pédale de freins hydraulique qui rend la voiture très confortable à conduire. Inspectée récemment par un spécialiste de la marque et disposant de son contrôle technique italien, cette voiture est prête à parcourir toutes distances.

professions and everyone, of course, remembers the DS estate ambulance.

The car on offer comes from Italy. It underwent a beautiful restoration in 2008, done by the owner who was the Citroën dealer at Creazzo, a charming village near Veneto. At his death, his collection was sold, this is when the current owner acquired it. This estate has covered little mileage since its restoration. The interior is original and in perfect condition, with a fabric upholstery in camel shade. The electrical system and gauges on the dashboard have been checked and they work perfectly. This version has two sought after options: power steering and a hydraulic brake pedal, making the car very comfortable to drive. The car has its Italian technical inspection and has been recently inspected by a brand specialist. ... This DS is ready to travel any distance.



320

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1973 CITROËN SM INJECTION



Carte grise française
French title

Châssis N° SC3061

- Trois propriétaires seulement
- Version injection
- Sellerie d'origine bien préservée

- Just three owners
- Injection version
- Well preserved original upholstery

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / No reserve

Chez Citroën, la SM constitue un cas à part, dont l'originalité reste fascinante. Elle alliait une ligne sportive affichant une batterie de six projecteurs à la technologie d'avant-garde du constructeur, basée sur un ensemble hydraulique sophistiqué qui commandait la suspension, le système de freinage ainsi que la direction à assistance variable. Cette technique permettait à la SM d'offrir un comportement routier de haut niveau, qui ne sacrifiait pas le confort. Pour la mécanique, Citroën avait fait appel à Maserati. Il en résultait un V6 quatre arbres qui, à partir de 1972, recevait une alimentation par injection : sa puissance passait à 188 ch, ce qui permettait à ce coupé très profilé d'atteindre 230 km/h. Véritable express d'autoroute, la SM savait aussi se jouer des terrains difficiles comme en témoignent ses résultats en rallyes-raids.

De 1973 à 1977, cette SM était immatriculée à Paris et c'est en 1979 qu'André Trigano en a fait l'acquisition, la carte grise étant datée du 20 février de cette année-là. Il en est le troisième propriétaire. Le pavillon, de teinte noire, a été repeint, mais il existe quelques traces de corrosion au niveau des bas de portes et d'ailes avant. La caisse est de couleur or métallisé, et le pare-brise présente une fissure. À l'intérieur, la sellerie en cuir noir est en bel état d'origine et présente une agréable patine. Équipé d'un autoradio Voxson, le tableau de bord futuriste est impeccable et le compteur affiche 50 423 km. De présentation correcte, cette SM à injection à l'avantage de n'avoir connu que trois propriétaires, ce qui est une indication d'entretien soigné et régulier.



At Citroën, the SM was a special car, and its originality remains fascinating. Its sporty appearance featuring a bank of six headlights was combined with the manufacturer's innovative engineering, based on a sophisticated hydraulic system controlling the suspension, brakes and variable power-assisted steering. This gave the SM excellent road-handling without sacrificing the level of comfort. For the mechanical elements, Citroën turned to Maserati. The result was a four-cam V6 engine that, from 1972, was given fuel-injection, increasing power to 188 bhp and giving the streamlined coupé a top speed of 230 km/h. A rocket on the autoroute, the SM could also navigate difficult terrain, as evidenced by its results in rallying.

Between 1973 and 1977, this SM was registered in Paris. It was bought by André Trigano in 1979, as recorded on the registration document (20 February 1979). He was the car's third owner. The black roof has been repainted, but there are a few spots of corrosion at the bottom of the doors and on the front wings.

The body is presented in metallic gold, and there is a crack in the windscreen. Inside, the black leather upholstery is in nicely patinated original condition. Complete with Voxson radio, the futuristic dashboard is impeccable and the odometer displays 50 423 km. Correctly presented, this SM with fuel injection has the bonus of having just three owners from new, a sign of regular care and maintenance.

321

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1976 CITROËN CX 2200 PRESTIGE



Carte grise française
French title

Châssis N° 00MK0227
Moteur N° 0798030765

- Un des premiers exemplaires Prestige
- Modèle rallongé, équipement luxueux
- Une des CX les plus intéressantes

- One of the first examples of the Prestige
- Lengthened wheelbase, luxury equipment
- One of the most interesting of CXs

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

Citroën a toujours eu pour tradition de développer des versions luxueuses de ses modèles haut de gamme, et la CX Prestige en fait partie. Après la présentation début 1976 du break sur une plateforme rallongée, le constructeur a l'idée de proposer en février 1976 une version berline sur ce même empâttement : ce sera la CX Prestige. Avec 25 cm de plus entre les deux essieux, elle présente un habitacle nettement plus spacieux et un confort rare. Les portes arrière sont celles du break et le montant arrière est plus large. Pour propulser cette noble automobile, le constructeur l'équipe, dans un premier temps, d'un moteur 2.2 L 112 ch et lui attribue un équipement fourni digne de son statut, avec meilleure isolation, climatisation, vitres électriques, plusieurs plafonniers et lecteurs de cartes, autoradio stéréo... C'est un modèle de grand luxe permettant de voyager dans des conditions de confort de haut niveau.

André Trigano avait l'habitude de s'offrir une voiture neuve lorsqu'il était réélu à la suite d'un suffrage, et cette CX correspond à cette tradition. Elle se présente en état d'origine correct, le compteur kilométrique indiquant 88 680 km. La carrosserie a bénéficié d'une peinture récente et offre une belle présentation, dans sa teinte anthracite. À l'intérieur, la sellerie en cuir havane montre un état d'usage correct. Il s'agit d'une version à boîte manuelle, et la voiture est équipée d'un atelage. Cette automobile fait indiscutablement partie des modèles de CX les plus intéressants, d'autant plus qu'il s'agit d'un des tout premiers exemplaires de version Prestige.

Citroën has always had a tradition of developing luxury versions of its top-range models, and the CX Prestige is one of them. After the launch at the beginning of 1976 of the estate version on a lengthened platform, the manufacturer had the idea to offer, in February 1976, a sedan on the same wheelbase: the CX Prestige. With 25cm more between the two axles, it had a much more spacious interior and a rare level of comfort. The rear doors are those from the break and the rear frame is larger. To power this upmarket automobile, the manufacturer initially provided a 112bhp 2.2 L engine, and equipped the car with a whole of luxuries, including better insulation, air conditioning, powered windows, ceiling light fixtures and map lamps, a car stereo: a top-range model allowing highly comfortable journeys.



André Trigano used to get himself a new car every time he was re-elected, and this CX fitted that tradition. The car is in original correct conditions, with the odometer showing 88,680 km. The body has benefited from a recent respray and looks nice in its anthracite grey shade. Inside, the Havana leather upholstery is in a correct, used condition. This is a version with manual transmission, and the car is equipped with a tow hook. This car is unquestionably one of the most interesting of the CX models, especially since it is one of the earliest examples of the Prestige.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

322 1986 CITROËN BX 4TC

Sans titre de circulation
No title

Châssis N°
VF7XBXL0000XL3002
Moteur N° 176AD 00202

- Superbe état
- Rare version d'homologation Groupe B
- Mécanique compétition, performances élevées
- In superb condition
- A rare homologated Group B version
- Competition mechanicals, performance

40.000 – 60.000 €
Sans réserve / No reserve

La BX 4TC correspond à une tentative de Citroën de s'engager en Championnat du monde des rallyes, à l'époque des fameuses Groupe B. Pour l'homologation, le constructeur devait produire 200 exemplaires et il a donc mis au point sur la base d'une BX une version route équipée d'un moteur 2 141 cm³ turbo développant 200 ch, avec une transmission à quatre roues motrices. Sur les versions "Évolution" de l'équipe officielle, les spécifications étaient plus sportives et la puissance atteignait 380 ch mais ces caractéristiques n'ont pas permis à la voiture de briller, et elle sera finalement retirée du Championnat. La production totale, réalisée chez Heuliez, s'élèverait à 86 exemplaires la production au-delà aurait été détruite par Citroën, sous contrôle d'huissier. La rumeur court même sur le fait que Citroën proposa aux propriétaires de "4TC" de les leur racheter jusqu'au double de leur valeur. Quelle que soit la vérité, il s'agit indiscutablement d'un modèle rare dont seulement une quarantaine d'exemplaires subsisteraient.

Cette BX 4TC a été vendue neuve par la concession Citroën du Blanc-Mesnil à M. Jean-Claude Texier, d'Asnières, selon ce qu'indique le carnet de la voiture. Elle a été par la suite récupérée par l'usine Citroën, et donnée à André Trigano, sans

The BX 4TC represents Citroën's attempt at engaging into World Rally Championship at the time of the famous Group B era. For homologation, the manufacturer had to produce 200 cars and consequently developed a road version on the base of the BX, powered by a turbocharged 2141cc engine developing 200bhp, with a four-wheel-drive system. On the "Evolution" version for the official team, the specifications were more sporting and max power reached 380bhp, yet it wasn't good enough and the BX 4TC was finally withdrawn from the championship. Total production, executed at Heuliez, would total up to just 86 units, though the cars were to have been destroyed by Citroën, under the supervision of a bailiff. Rumor though says that Citroën offered the owners of the "4TC" to buy them back at twice their value. Whatever the truth, it is unquestionably a very rare model, of which only forty examples are said to remain.

This BX 4TC was sold new by the Citroën dealership in Le Blanc-Mesnil to Jean-Claude Texier, of Asnières, as we can see from the car's handbook. It was later recovered by the Citroën factory and given to André Trigano without any registration papers and with the promise that it would not enter any competitive event. It is today in a very good original condition,



carte grise et avec la promesse qu'elle ne participe à aucune compétition, ainsi qu'il nous l'a rapporté. Elle se présente aujourd'hui en très bel état d'origine, avec tout son équipement spécial et le compteur kilométrique affiche 45 745 km d'origine. Elle est accompagnée de ses carnets et livres d'origine. Cette voiture constitue l'occasion rare d'acquiescer un modèle d'homologation Groupe B, une des catégories les plus mythiques de l'histoire des rallyes. Un véritable collector et une occasion qui ne se présente que très rarement.

with all the special equipment and the odometer shows 45,745 km from new. The car comes with its original manuals. It is a rare opportunity to acquire a Group B car, one of the most mythical categories in the history of rallying. This true collector is an opportunity that comes by very rarely, if ever.





323 1984 CITROËN VISA 1000 PISTES



Carte grise française
French title
Châssis N°
VF7VDVR000VR9873
Moteur N° 0228499

- Un seul propriétaire jusqu'à 2011
- 2500 km d'origine !
- Modèle d'homologation, très rare

- One owner till 2011
- 2500 km from new !
- Homologated model, very rare

30.000 – 50.000 €
Sans réserve / No reserve

La Visa 1000 Pistes correspond aux tâtonnements de Citroën au début des années 1980 pour s'engager en rallye, et cette version apparaît avec la naissance du Groupe B. Le moteur 1,4 litre 112 ch reste à l'avant mais la voiture adopte une transmission intégrale, en plus de suspensions modifiées pour la rendre plus dynamique et plus vive.

Dans un but d'homologation, elle est produite à 200 exemplaires, auxquels viendront s'ajouter 20 exemplaires "Évolution".

Le remarquable état de préservation de la voiture que nous présentons n'a rien d'étonnant, lorsque l'on sait qu'elle est restée entre les mains de son premier propriétaire jusqu'en 2011, et qu'elle n'affiche que 2 500 km d'origine. Sortie d'usine en 1984 comme en atteste le tampon situé sur le montant de porte conducteur, cette

Visa 1000 Pistes n'a reçu sa première immatriculation que le 15 décembre 1986 au nom d'un tripière de l'Ille-et-Vilaine. Celui-ci, collectionneur conscient de la rareté et de l'intérêt du modèle, a décidé de préserver la voiture en ne roulant que très parcimonieusement, de façon à en préserver l'état d'origine proche du neuf. Il s'en est séparé en 2011, par le biais d'une vente aux enchères, et c'est l'actuel propriétaire qui en a fait l'acquisition. Scrupuleusement conservée, cette voiture est donc dans sa configuration strictement d'origine et comporte notamment tous les stickers et les équipements spécifiques qui font tout l'intérêt de cette version spéciale. La peinture extérieure ne présente pas de défauts et l'intérieur en tissus noir et passepoils rouge est en bon état. La voiture est évidemment accompagnée de sa notice d'utilisation et de son carnet d'entretien. Il est fréquent que les Visa 1000 Pistes aient souffert d'une utilisation en rallye, ce qui n'est pas le cas du présent exemplaire, probablement l'un des mieux préservés. Il représente donc un indiscutable collector.



The Visa 1000 Pistes corresponds to the period in the early 1980s when Citroën decided to go rallying, and this version appeared at the birth of Group B. The 112hp 1.4-liter engine remained at the front, but the car adopted an all-wheel-drive system, plus modified suspensions to make it more dynamic and agile. For the purposes of homologation and type approval, Citroën produced 200 units, as per requirement, and another 20 units were produced for the "Evolution" version.

The remarkable state of preservation of this car that on offer is not surprising, when one considers that it has remained in the hands of its original owner till 2011, and that it shows just 2,500km

since new. Leaving the factory in 1984 as can be seen from the stamp on the driver's door, this 1000 Pistes Visa was first registered on December 15, 1986 only, on the name of a butcher from Ille-et-Vilaine, in France.

The latter, a very conscious collector of rare and interesting models, decided to preserve the car, driving it very sparingly, in order to preserve the original near-new condition. In 2011, the car was sold in an auction, and that is when the current owner acquired it. Scrupulously preserved once again, the car is still strictly in its original configuration and has, in particular, all the stickers and the specific equipments that made this special version unique. The exterior paint shows no defects and the black fabric interior with red piping is in good condition. The car comes of course with its user manual and its maintenance book. Most Visa 1000 Pistes have suffered from rally use, which is not the case of this particular one, and is probably one of the best preserved. It therefore represents an indisputable collectible.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

324 1959 CITROËN 2 CV AZ



Carte grise française
French title
Châssis N° 1080070

- Version ancienne
- Exemplaire restauré
- Mythe roulant !

- Early version
- Restored exemple
- Legend on wheels

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

"Ce n'est pas une voiture, c'est un art de vivre" : voilà l'une des nombreuses phrases inspirées par la 2CV, voiture aux 100 visages, dont la conception géniale en a fait un incomparable succès. Véritable monument de l'histoire de France automobile, elle est inscrite pour toujours dans la

mémoire collective. Lors de son lancement en 1948, elle ne se comparait à rien de ce qui existait sur le marché. Sa suspension souple à grand débattement lui permettait de se jouer des chemins creux, sa traction avant et sa répartition des poids lui donnait une tenue de route peu commune assortie d'un confort de bon aloi pour une voiture de cette catégorie et, par-dessus tout, la simplicité et l'ingéniosité de sa conception permettait d'en faire une voiture légère et économique.

La présente 2 CV AZ 425 cm³ a fait l'objet d'une restauration de carrosserie et, à l'avant, les planchers en mauvais état (maladie chronique du modèle) ont été doublés par l'intérieur avec une tôle rivetée. Dans le compartiment moteur, on note seulement l'absence des gaines de chauffage. L'intérieur a également bénéficié d'une refecton, avec un tissu et des caoutchoucs de sièges neufs, des contreportes refaites et la présentation générale est de qualité. La capote est en bon état et le compteur affiche 40 141 km. En fait, il ne manque à cette 2 CV AZ que de petits détails de finition pour que la présentation soit vraiment impeccable. S'agissant d'une version ancienne, mais bénéficiant déjà du 425 cm³, elle mérite ces ultimes attentions, le plus gros du travail ayant été effectué.

"It is not a car, it's a way of life" : this is just one of the mottos inspired by the 2CV, a car with 100 faces, whose brilliant design made it an unparalleled success. A genuine monument in French automobile history, it will be engraved forever in the collective memory. When it was launched in

1948, there was nothing like it on the market. With soft suspension and high ground clearance, it coped well with bumpy roads, and being front-wheel drive with excellent weight distribution it offered unusually good road holding with a high standard of comfort for a car of this type. Above all, the simplicity and genius of the design made this a lightweight and economical car.

The body of this 2 CV AZ 425 cc has been restored and the floor at the front, in poor condition (a common problem for this model), has been strengthened from inside with a double layer of sheet metal. In the engine compartment, it appears that only the heating ducts are absent. The interior has been refurbished, with new fabric and elastic to the seats, renewed door-linings and the overall presentation is nice. The hood is in good condition and the odometer records 40 141 km. In short, only minor finishing touches are needed to perfect the presentation of this 2 CV AZ. Being an early version, but benefitting from 425cc, it warrants this extra attention, as the bulk of the work has already been done.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

325 1971 CITROËN M35 PROTOTYPE N°417

Carte grise française
French title
Châssis N° 0417

- Deuxième main, était d'origine bien préservé
- Prototype rare
- Témoignage d'une des opérations les plus originales de l'histoire de l'automobile
- Two owners, well preserved original condition
- Rare prototype
- Record of one of the most original projects in automobile history

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / No reserve

L'opération M35 fait partie des épisodes les plus inattendus de l'histoire de l'automobile contemporaine. A la fin des années 1960, Citroën se laisse tenter par la technique mise au point par Felix Wankel, celle d'un moteur à piston rotatif. Pour tester et améliorer le système, Citroën décide d'étendre les essais à ses... clients. Quelques dizaines d'usagers Citroën fidèles seront sélectionnés pour participer à cette opération et acheter un prototype M35. Celui-ci, fabriqué par Heuliez, comporte une carrosserie coupé 2+2 dérivée de l'Ami 8 et un moteur Wankel 995 cm³ (cylindré corrigée) développant 49 ch DIN. Les prototypes présentent tous la même teinte métallisée et portent un numéro ; les clients sont bien entendu aux petits soins du constructeur et il est convenu de les dépanner en toutes circonstances et de leur prêter une voiture si nécessaire. L'objectif initial est de produire 500 voitures mais finalement

The M35 project was one of the most unusual episodes in contemporary automobile history. At the end of the 1960s Citroën became interested in the rotary piston engine being developed by Felix Wankel. To test and improve this system, Citroën decided to extend the testing to... its clients. A few dozen loyal Citroën customers were selected to take part in the project by buying an M35 prototype. This example, built by Heuliez, has a 2+2 coupé body derived from an Ami 8, fitted with a 995cc Wankel engine (corrected engine size) producing 49 bhp DIN. The prototypes were all presented in the same metallic colour and numbered. Naturally, the clients were given special treatment by the manufacturer who arranged to lend a replacement car in case of any problems. The initial objective was to build 500 cars but the final figure was just 267. However, as Citroën had planned to talk about 500, the

ce chiffre ne dépassera pas 267 exemplaires. Citroën souhaitant toutefois communiquer sur 500, la numérotation des prototypes n'est pas continue et comporte par exemple un "trou" entre 175 et 376. C'est ce qui explique pourquoi la M35 que nous présentons porte le n°417, un des derniers d'ailleurs. La première immatriculation date du 8 janvier 1971, et la voiture a été achetée par André Trigano le 27 octobre 1980 au premier propriétaire. Cette voiture est en strict état d'origine, visiblement jamais repeinte et saine dans l'ensemble, avec quelques traces d'utilisation. Elle comporte encore les étiquettes de révision Citroën sous le capot et l'intérieur est à peine usé. Cette voiture, qui sera remise en route avant la vente, constitue un témoignage rare et historique d'une opération osée et sans équivalent.

numbering of the prototypes was not continuous and there was a gap between 175 and 376. This explains why the M35 presented here carries the number 417, making it one of the last ones to be built. It was first registered on 8 January 1971 and the car was bought by André Trigano from its first owner on 27 October 1980. It is in strictly original condition, appears never to have been repainted and is in sound overall condition, with some signs of use. It still bears the Citroën servicing stickers under the bonnet and the interior is in almost unused condition. This car, which will be recommissioned prior to the sale, is a rare and a historic record of a bold project like no other.



326

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1973 CITROËN AMI SUPER

Carte grise française

French title

Châssis N° 01JF3169

Moteur N° 0693020978

- État d'origine bien préservé
- Modèle intéressant, performant grâce au moteur GS
- Ligne originale
- Well preserved original condition
- Interesting model, powerful GS engine
- Original styling

5.000 – 10.000 €

Sans réserve / No reserve

À partir de la 2 CV, Citroën va faire évoluer la gamme avec des modèles plus étoffés et dont les équipements de confort sont plus complets et efficaces. Le premier dérivé de ce type est l'Ami 6, lancée en 1961. Elle adopte aussi un bicylindre à plat refroidi par air sur une plateforme similaire à celle de la 2 CV, ais avec une ligne signée Bertoni très surprenante, voire provocante et dotée d'une lunette arrière inversée. La version break dévoilée en 1964 rencontre un tel succès que ses chiffres de vente dépassent ceux de la berline. En toute logique, ce break va déboucher sur l'Ami 8 qui offre en 1969 un dessin plus fluide et un hayon arrière sans seuil. Elle reçoit aussi des freins à disque mais, pour pallier sa puissance encore faible, elle est

Starting with the 2 CV, Citroën expanded the range with more sophisticated models, increasing the level of comfort and equipment. The first derivative of this type was the Ami 6, launched in 1961. It also adopted the air-cooled, flat-twin engine on a similar base to the 2 CV, but was styled by Bertoni and given an unusual, rather provocative appearance, with an inverted rear window. The estate version unveiled in 1964 was so successful that it sold in greater numbers than the saloon. Logically, this estate led to the Ami 8 in 1969 with a more fluid design and a rear tailgate without a sill. It was also given disc brakes. In 1973, to deal with the lack of power, the car was equipped with the flat-four GS engine and took on the

équipée en 1973 du quatre-cylindres à plat de la GS et prend le nom d'Ami Super. Comme la caisse est légère, cette mécanique fait merveille et l'emmène à plus de 140 km/h.

L'Ami Super que nous présentons est en strict état d'origine et n'a visiblement jamais été repeinte ni restaurée. Quelques bulles de corrosion apparaissent sur le dessus de l'aile arrière gauche, mais globalement la voiture est saine et bien préservée. À l'intérieur, le compteur affiche 36 535 km, avec une belle sellerie en skai et tissu brun et beige d'origine, bien conservée. Le tableau de bord comporte un autoradio Blaupunkt d'époque et la voiture est accompagnée de sa notice d'utilisation d'origine. Il est rare qu'un tel modèle résiste aussi bien aux années qui passent, d'autant plus que la production des berlines fut limitée à 24 797 exemplaires. Avec son moteur GS, cette voiture ne manquera donc pas d'attirer l'attention des amateurs.

name Ami Super. With its lightweight body, this engine worked wonders and powered the car to over 140 km/h.

The Ami Super on offer is in strictly original condition and appears never to have been repainted or restored. A few bubbles of corrosion have appeared at the top of the rear left wing, but overall the car is sound. Inside, the odometer records 36 535 km, with well-preserved original fabric and leatherette upholstery, in brown and beige. The dashboard sports a period Blaupunkt radio and the car comes with its original owner's manual. It is rare to find an example of this model that has survived the years so well, especially as the production of saloons was limited to 24 797 examples. With its GS engine, this car is particularly appealing to enthusiasts.





327

1969 CITROËN AMI 8 BERLINE ET UN SOLEX 3800

Carte grise française
French title

- Deux véhicules pour le prix d'un !
- Bel état de présentation et de fonctionnement
- Toute sa vie dans le Lot
- *Two vehicles for the price of one!*
- *In a nice condition and good working order*
- *Spent all its life in the South of France*

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / No reserve

En mars 1969, à l'occasion du Salon de Genève, l'Ami 6 est remplacée par l'Ami 8. Celle-ci reprend à l'identique une majorité des éléments de carrosserie de l'Ami 6 (caisse, portes, toit, ailes arrière excepté l'emplacement des feux rouges) et apporte une ligne plus classique et moins tourmentée. Les premiers modèles 1969-1970 n'arborent pas les chevrons Citroën sur la calandre. Comme l'Ami 6, l'Ami 8 existe en versions « confort », « club » et en break, toujours très prisée par la clientèle, surtout rurale. Côté mécanique, le bicylindre de 602 cm³ (M28) est toujours présent, avec un carburateur double corps. La vitesse maxi de la berline est donnée pour 123 km/h, celle du break, pour 120 km/h.

In March 1969, at the Geneva Motor Show, the Ami 6 was replaced by the Ami 8. It took most of the body parts of the Ami 6 (frame, doors, roof, rear fenders, except for the location of indicators) yet has a more conventional and less 'tortured' body line. The first series from 1969 to 1970 models do not feature the Citroën chevrons on the grille. As in the Ami 6, the Ami 8 also came with trim levels "comfort", "club" and estate, the last always very popular with customers, especially in the rural areas. Mechanically, the 602cc twin-cylinder (M28) is always there, but with a double barrel carburetor. The top speed of the sedan is given as 123 km/h, whereas the estate's is 120 km/h.



Cette sympathique Ami 8 nous vient du Lot où elle a passé toute sa vie. Vendue neuve par le Garage Salacroup de Saint-Céré à son premier propriétaire, elle y revient à la mort de ce dernier. Elle est ensuite acquise par l'actuelle propriétaire qui ne va que très peu rouler avec, seulement chaque premier mercredi du mois pour aller à la Foire aux bestiaux, place de la République à Saint-Céré. Son état est superbe puisqu'elle a bénéficié d'une remise en état par le même garage qui l'avait vendue neuve. Sa sellerie en tissu n'a pas pris une ride. Sa peinture a été refaite, sa mécanique tourne très bien, prête à traverser la France par les petites routes. Le propriétaire ajoute à cette charmante automobile son Vélosorex 3800 de la même couleur que sa voiture ! De quoi entrer dans la légende avec deux modèles emblématiques représentant la France rurale. En regardant cette Ami 8 et le Sorex, on entend chanter l'accent du sud-ouest !

This delightful Ami 8 comes from the South of France where it has spent its life. Sold new by Garage Salacroup in Saint-Céré, to its first owner, it came back to the Garage after he passed away. It was then acquired by the current owner who hardly used it, taking it out only every first Wednesday of the month to go to the Foire aux bestiaux, at the place de la République, in Saint-Céré. The car's condition is superb as it has benefited from a refurbishment by the same garage that had sold the car new. Its fabric upholstery has not aged. The paint was redone, its mechanical runs well, and the car is ready to cross France by country roads. The owner adds to this charming car, a Vélosorex 3800 of the same color as his car! Those two iconic models represent rural France and the good way of life of the southwest of France. Just by looking at them, one can hear the accent of southwest of France !



328

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1926 CITROËN 5 HP TYPE C3 TORPÉDO «TRÈFLE»



Carte grise française
French title
Châssis N° 76938
Moteur N° 75591

- Version «Trèfle» la plus emblématique
- Restauration de qualité
- Modèle apprécié de tous

- Emblematic «Trèfle» version
- Quality restoration
- Universally appreciated

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / No reserve

Bien qu'elle ne soit apparue qu'au Salon de Paris 1924, trois ans après le lancement de la 5 HP, c'est cette carrosserie qui aura le retentissement le plus populaire : sur un châssis rallongé, elle comporte deux places à l'avant et une à l'arrière, au centre, et c'est cette disposition en "trèfle" qui donnera son nom au modèle. La roue de secours est reléguée à l'arrière, ce qui dégage le flanc, même si l'entrée continue à ne se faire que d'un seul côté. Dans la foulée, la 5 HP adopte en 1925 des ailes dites "rondes", sans nervure, identiques à celles de la 10 HP tout acier. Sur le plan mécanique, son refroidissement est amélioré par la présence d'un ventilateur. La 5 HP va rencontrer un important succès et, en 1925, ses chiffres de production égalent ceux de la totalité des 10 HP. Si elle disparaît du catalogue en 1927, c'est parce qu'André Citroën souhaite rester fidèle à sa politique du modèle unique. La 5 HP encore en pleine gloire s'efface derrière la nouvelle B14 à carrosserie tout acier. Achetée en 2000 par André Trigano, cette Type C3 "Trèfle" a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité. Les boiseries ont été refaites et la peinture est de belle facture. Les chromes sont en bon état et l'intérieur en skai noir a été refait avec soin. La capote est impeccable et des clignotants ont été ajoutés, pour une meilleure sécurité dans la circulation. La mécanique a visiblement été remise en état. Cette petite Citroën symbolise toute la réussite de la marque et, avec ses trois places en trèfle et sa couleur jaune caractéristique, elle correspond au modèle de 5 HP le plus emblématique. Son charme ne saurait laisser les amateurs indifférents.



Although it appeared at the Paris Salon of 1924, three years after the launch of the 5 HP, it was the body style which had the most popular impact: on a lengthened chassis, it had two seats at the front and one at the rear in the center. This configuration gave the model its name: "trèfle" (clover). The spare wheel was relegated to the back, which freed up the sides, even if getting in was through one side only. In the process, the 5 HP adopted in 1925 the "round" wings, identical to those of the steel 10 HP. On the mechanical side, the cooling was improved by the presence of a fan. The 5 HP had great success and in 1925 its production figures were equal to those of the 10 HP. It was taken off the catalog in 1927, because André Citroën preferred remaining faithful to his one model policy. The 5 HP, still very popular, disappeared slowly with the arrival of the all-steel body B14.

Purchased in 2000 by André Trigano, this Type C3 "Trèfle" has undergone a complete restoration of high quality. The woodwork has been redone and the paint is beautiful. The chrome is in good condition and the black leatherette interior was redone with care. The hood is in impeccable condition and the indicators have been added for better safety in traffic. The mechanicals have obviously been overhauled. This small Citroën symbolizes the success of the brand and, with its three seats in a clover formation, and its characteristic yellow color, it matches the pattern of the most emblematic of the 5 HPs. Its charm will surely win over all enthusiasts.

329

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1933 CITROËN C4 G MFP TORPÉDO COMMERCIAL



Carte grise française
French title
Châssis N° 212789

- Une des dernières C4
- Moteur «flottant», fonctionnement plus agréable
- Saine et complète

- One of the last C4s
- «Floating» engine
- Sound and complete

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / No reserve

Au sein de la collection d'André Trigano, ce torpédo C4 G occupe une place très particulière. En effet, il en a fait l'acquisition en souvenir de la période de l'Exode, au début de la deuxième Guerre Mondiale. Avec sa famille, il avait quitté la région parisienne pour rejoindre le sud de la France, effectuant le voyage à bord d'un torpédo C4 G. Tombé en panne du côté de Toulouse, le valeureux véhicule surchargé avait alors laissé place à une B14 avant d'être récupéré un peu plus tard. Le voyage s'était déroulé en compagnie d'une future vedette de l'écran et de la chanson, Serge Reggiani.

Le présent torpédo affiche une restauration ancienne avec une peinture légèrement craquelée par endroits et une capote en bon état d'usage. Le panneau arrière peut s'ouvrir et la capote se relever, de façon à faciliter le chargement. Cette voiture appartient aux toutes dernières séries de C4, les lettres "MFP" (moteur "Floating-Power") traduisant la présence d'un moteur flottant, c'est-à-dire fixé sur des supports souples qui le laissent vibrer librement, d'où un fonctionnement plus doux. Ce dispositif avait été abondamment exploité par André Citroën sur le plan publicitaire, avec en particulier le slogan : "Une marche douce et silencieuse, comme le glissement du cygne sur l'eau." Ce torpédo est équipé d'un bouchon de radiateur avec température d'eau et de pare-chocs à deux lames, qui sur ce modèle faisaient partie de l'équipement de série. Le compteur kilométrique indique 34 203 km et la voiture ne manque pas d'allure, notamment grâce à son pare-brise bas. C'est un exemplaire intéressant d'une des toutes dernières C4 produites.



Within the collection of André Trigano, this C4 G tourer occupies a very special place. Indeed, he purchased this car in memory of the exodus at the beginning of World War II. He had to leave Paris with his family to get to the South of France, making the journey in a C4 G tourer. Having broken down just next to Toulouse, the overloaded vehicle then gave way to a B14, before it was recovered. The trip had taken place in the company of a future star from French cinema and music, Serge Reggiani.

The tourer on offer has had an earlier restoration, the paint is slightly cracked in places and the hood is in good working order. The rear panel can be opened and the hood raised, to facilitate loading. This car belongs to the last of C4s, the letters "MFP" (moteur "Floating Power") reflecting the "floating engine" concept, meaning that it is fixed on flexible mounts that allowed the engine to vibrate freely, resulting in a smoother operation. This device was extensively exploited by André Citroën in the company's advertising, especially with the slogan: "A gentle and silent drive, like a swan gliding on water." This tourer is equipped with a radiator cap with water temperature gauge and a bumper with two blades, which on this model were part of the standard equipment. The odometer shows 34,203 km and the car does not lack pace, thanks to its low windshield. This is an interesting example of the last C4 series produced.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

330

1954 CITROËN TRACTION 15-SIX H BERLINE

Carte grise française
French title
Châssis N° 727127
Moteur N° 6H W2771

- Ultime évolution du vaisseau amiral de Citroën
- Présentation sympathique
- Confort et qualités routières exceptionnels pour l'époque
- *The ultimate evolution of the flagship of Citroën*
- *Nice presentation*
- *Exceptional comfort and driving characteristics for its time*

Après avoir abondamment fait ses preuves entre les mains de notables, de militaires ou de truands, la Traction 15-Six va trouver son apogée avec la version "H" (pour "hydropneumatique", mais elle sera également appelée "Oléo"). Sur ce modèle, l'ingénieur Paul Magès a mis au point pour la suspension arrière le système qui sera adopté sur la DS : avec une pompe haute pression entraînée par le moteur et un système hydraulique qui alimente les sphères de chaque roue, la voiture bénéficie d'un confort exceptionnel et d'un correcteur d'assiette, ce qui permet de maintenir une hauteur de caisse constante quelle que soit la charge. Pour accompagner cette amélioration du confort, les barres de torsion avant ont été rallongées.

Achetée en 2003 par André Trigano, cette voiture a appartenu au premier propriétaire de 1954 à novembre 1960, au deuxième de 1960 à 1961 et au troisième de 1961 à 2003. Si bien que, de 1961 à aujourd'hui, elle n'a connu que deux propriétaires, et

The Traction Avant 15-Six was popular amongst political leaders, military personnel or even thugs and reached its peak with the "H" version for "hydro", but it will also be called "Oleo". On this model, the engineer Paul Magès developed a system for the rear suspension that was to be adopted on the DS: a high pressure pump driven by the engine and a hydraulic system that powered the spheres of each wheel. Consequently the car benefited from exceptional comfort and level control, allowing the car to maintain a constant ride height irrespective of the payload. To aid this improved comfort, the front torsion bars were lengthened. Purchased in 2003 by André Trigano, this car belonged to the first owner from 1954 to November 1960, the second from 1960 to 1961 and the third from 1961 to 2003. From 1961 to today, it has had just two owners, the odometer displaying 86,627km. Of older restoration and in a nice grey shade, the paint shows some flaws. The car is otherwise in a sound condition.

le compteur affiche 86 627 km. Habillée d'une agréable teinte grise, elle présente une restauration ancienne et, si la peinture montre quelques défauts, la voiture est saine. L'intérieur en drap beige est en bel état et le tableau de bord bicolore est rehaussé par un volant accessoire avec cerco-avertisseur du plus bel effet. L'arrière confortable comporte ses accoudoirs latéraux ainsi que l'accoudoir central escamotable. Il s'agit de la version la plus prestigieuse et la plus recherchée de la berline Traction 15-Six dont elle constitue l'ultime évolution. Dans cet état de patine sympathique, elle ne manquera pas de séduire les amateurs.

The interior in beige cloth is in nice condition and bicolor dashboard is enhanced by an accessory steering wheel with horn-ring, giving it a most beautiful touch. The comfortable rear seat features side armrests and a retractable center armrest.

This is the most prestigious and most sought after of the Traction Avant 15-Six, and represents the ultimate evolution. With this nice patina, it is sure to appeal to fans of the Traction Avant.



30.000 – 40.000 €
Sans réserve / No reserve



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

331 1969 CITROËN DS 21M PRESTIGE

Carte grise française

French title

Châssis N° 4495453

Moteur N° DX2 0579008376

Caisse N° 0031-029186

- Version rarissime
- Aménagements exclusifs
- Entre les mains d'André Trigano depuis 1978

- Very rare version
- Exclusive features
- Owned by André Trigano since 1978

30.000 – 50.000 €

Sans réserve / No reserve

Cette rare DS Prestige appartenait à un notable marocain d'Agadir avant qu'André Trigano en fasse l'acquisition en 1978 et la ramène en France. Il s'agit d'une version à boîte manuelle et, selon l'ouvrage d'Olivier de Serres sur la DS, le nombre d'exemplaires de DS Prestige dans cette configuration serait limité à 11 exemplaires en 1969. C'est donc une pièce d'une grande rareté. Par ailleurs, cette voiture bénéficie des aménagements propres à ce modèle très exclusif, dont les modifications étaient effectuées dans les ateliers Henri Chapron, à Levallois. Ainsi, sur cet exemplaire, les compartiments avant et arrière sont isolés par une séparation à vitre remontante et la console arrière comporte une commande d'autoradio, une horloge Jaeger, des éclairages de courtoisie

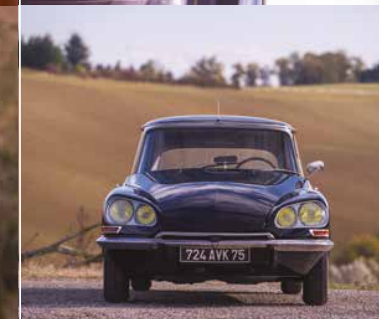
This rare DS Prestige belonged to a notable Moroccan from Agadir before André Trigano acquired the car in 1978 and brought it back to France. This is a manual version and, according to the DS book by Olivier de Serres, is one of only 11 examples in this configuration in 1969, making this a very rare car. Moreover, this car benefits from features that were special to this very exclusive model, carried out by Henri Chapron in Levallois: the front and rear compartments are separated by an adjustable glass screen and the rear console includes controls for the radio, a Jaeger clock, courtesy lights and ash trays. The original tan leather upholstery, including a bench seat in the driver's compartment, in well-preserved condition gives a lovely appearance to the interior.

et des cendriers. La séparation chauffeur impose à l'avant une banquette dont la sellerie en cuir havane d'origine a été conservée, de même que celle de la banquette arrière, ce qui confère à l'ensemble une très belle allure.

À l'extérieur, la peinture a été refaite dans sa teinte noire d'origine, et la voiture présente la finition propre aux versions Pallas, avec les baguettes latérales et la présentation des bas de caisse en inox. Les joints de carrosserie ont été remplacés et la mécanique a fait elle aussi l'objet d'une remise en état.

Cette DS 21 Prestige constitue une pièce rare, qui rappelle que la DS faisait partie des voitures haut de gamme qu'appréciaient les hommes d'État ou les industriels. Les amateurs de DS sauront apprécier cet exemplaire superbement préservé.

The car has been repainted its original black colour, and the car has the correct finish for the Pallas versions, with side trim and lower body in stainless steel. The coachwork seals have been replaced and the engine has also been overhauled. This DS 21 Prestige is a rare item, a reminder that the DS was a top-of-the-range car appreciated by politicians and businessmen. DS enthusiasts will love this wonderfully preserved example.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

332

1939 CITROËN TRACTION 11 B CABRIOLET

Carte grise française
French title
Châssis N° 149701
Moteur N° AP09906

- Version rare et extrêmement séduisante
- Histoire exceptionnelle
- Belle présentation

- Rare and very attractive version
- Exceptional history
- Stunning presentation

140.000 – 200.000 €

Sans réserve / No reserve

D'abord présentée en mars 1934 sous forme de berline devant les principaux concessionnaires Citroën, la "7 série A" voit rapidement sa gamme s'étoffer avec deux autres versions, dénommées par Citroën faux-cabriolet et roadster. Avec le temps, le second sera qualifié de "cabriolet" car il répond au confort de ce type de carrosserie plutôt qu'au caractère spartiate d'un vrai roadster. Équipée à l'arrière d'un spider accueillant deux personnes supplémentaires, c'est une voiture extrêmement séduisante car elle combine toutes les qualités routières de la Traction à une ligne très pure et un agrément

First presented to major Citroën dealers in March 1934 as a saloon model, the '7 series A' range soon expanded to include two other versions, named "faux-cabriolet" and "roadster" by Citroën. In time, the latter would be called a "cabriolet" as it offered a level of comfort more in keeping with this type of body, rather than the more spartan character of a genuine roadster. With a spider body at the rear accommodating two extra passengers, this was a highly attractive vehicle, presenting all the road-going qualities of the Traction in a beautifully styled car that, being convertible,

d'utilisation très supérieur à la berline, grâce à son habitacle découvrable. La version 11 B, qui bénéficie de la carrosserie large, est particulièrement attrayante car spacieuse et pouvant accueillir trois personnes à l'avant. L'attrait du cabriolet Traction s'est traduit par la réalisation de répliques, ce qui rend les versions authentiques rares et recherchés.

Au sein de la collection d'André Trigano, ce cabriolet Traction 11 B occupe une place très particulière car c'est ce modèle qui a déclenché sa passion pour la marque Citroën. Ce déclin s'est fait pendant la seconde Guerre Mondiale. Alors âgé de 14 ans et après l'exode de sa famille vers le sud de la France dans un torpédo C4, André Trigano s'est engagé dans les partisans. A la fin du conflit, il est tombé en arrêt devant un cabriolet Citroën Traction 11 CV : "Il était immatriculé en Belgique et avait été abandonné dans un garage d'hôtel où il était resté. C'était une voiture magnifique, que les FTP ont utilisé à la Libération ; il était conduit par les plus gradés, et moi je me contentais d'une 402, qui n'avancait pas..." La vue de ce cabriolet l'impressionne

offered a superior driving experience to that of the saloon. The version 11B, with a wide body, had the added benefit of extra space with room for three in the front. The appeal of the Traction cabriolet has resulted in the creation of replicas, making genuine examples rare and highly desirable.

Within André Trigano's collection, the Traction 11 B cabriolet holds a very special place, being the model that triggered his passion for the Citroën marque, during the Second World War. After his family fled to the South of France in a C4 torpédo, when he was fourteen years old, André Trigano joined the Resistance. At the end of the conflict, he found himself in the presence of a Citroën Traction 11 CV cabriolet: « It was registered in Belgium and had been abandoned in a hotel garage, where it remained. It was a magnificent car, used by the FTP during the Liberation; it had been driven by the highest ranking officials, while I contented myself with a 402 that didn't move... » The sight of this cabriolet had a lasting effect on him, attracting him to the double chevron marque.



durablement et l'attire vers la marque au double chevron. Ainsi, quelques années plus tard, il repère un cabriolet Traction 11 B comme celui dont il rêve. Il part à la recherche du propriétaire et découvre qu'il s'agit d'un pharmacien de Foix, du nom de Magnol, qui a acheté neuf ce beau cabriolet. Caché pendant la guerre, il a pu échapper aux réquisitions des occupants et des libérateurs, et a même été sauvé d'un vol. Magnol se prend d'affection pour André Trigano à tel point qu'il le désigne comme bénéficiaire du cabriolet après son décès. C'est ainsi que la voiture rejoint en 1978 la collection Trigano. Aujourd'hui, le compteur affiche 23 264 km, ce qui est, selon son propriétaire, son kilométrage d'origine car M. Magnol ne roulait qu'occasionnellement avec son automobile. Depuis, ce cabriolet a fait l'objet d'une restauration complète

And so, some years later, he spotted a Traction 11 B cabriolet like the one he had fallen in love with. He set off in search of the owner and discovered him to be pharmacist from Foix, by the name of Magnol, who had acquired this beautiful cabriolet new. Hidden away during the war, the car had avoided the requisition notes of both occupiers and liberators, as well as an attempted theft. Magnol warmed to Trigano and designated him the beneficiary of the convertible on his death, which is how the car came to be in the Trigano Collection in 1978. Today, the odometer reads 23 264 km that, according to its owner, is correct, as Mr Magnol only drove his car very occasionally.

Since that time, the cabriolet has been completely restored by André Trigano's team. The floors and sills have been

par l'équipe d'André Trigano. Les planchers et bas de caisse ont été refaits et la mécanique a été remise en état. La voiture est de teinte noire, complétée par les roues Pilote à rayons plats et dont la teinte rouge vient rehausser l'ensemble. La sellerie a été refaite en cuir rouge, la même couleur que le tableau de bord, ce qui rend l'habitacle original et accueillant. Un volant accessoire apporte sa touche de fantaisie.

Pour André Trigano, le cabriolet Traction 11 large correspond à la "plus réussie de toutes les Citroën produites." De la part d'un passionné de la marque, ce n'est pas un mince compliment. A cette réussite esthétique, le présent cabriolet ajoute une superbe histoire, une grande rareté et une très belle présentation. Il fait donc partie des Citroën les plus désirables, qu'il s'agisse de l'utiliser régulièrement ou de compléter une collection.

renewed and the mechanical elements restored. The car is painted black, complemented by Piloté flat-spoked wheels in red. It has been re-upholstered in red leather, the same colour as the dashboard, giving the interior an original and welcoming appeal. A different steering wheel adds a touch of embellishment.

For André Trigano, the Traction 11 cabriolet was the « most successful Citroën ever produced." From someone so passionate about the marque, this is no small compliment. Adding to its aesthetic success, this particular cabriolet offers a wonderful history, great rarity and superb presentation, making it one of the most desirable Citroëns, either for regular use or to complete a collection.





333 1974 CITROËN DS 23 IE PALLAS

Titre de circulation italien
Italian title

Châssis N° 02FG2990
Moteur N° 0058016030

- La meilleure des DS
- Options Pallas, injection, toit ouvrant, climatisation
- Superbe exemplaire

- *The best of the DS*
- *Pallas options, with injection, sunroof, air-conditioning*
- *Superb example*

50.000 – 80.000 €

Sans réserve / No reserve

La présentation de la DS constitue l'événement du salon de l'auto de Paris en 1955. Citroën dévoile une auto futuriste, qualifiée de « révolutionnaire », tant sur le plan esthétique avec sa ligne si fluide, que sur le plan mécanique, puisqu'elle est équipée de la suspension hydropneumatique, lui conférant un confort remarquable.

La liste des innovations est longue, le tableau de bord, le volant monobranche, la pédale de frein « champignon » etc... Différentes déclinaisons, cabriolet, break apparaissent successivement. En 1965, alors que l'option « Pallas » (intérieur en velours ou en cuir, tapis plus épais) vient d'apparaître, la cylindrée grimpe pour la nouvelle DS 21 qui affiche une puissance de 100 ch. 1973 est l'année de la présentation de la 23, disponible en version carburateurs (115 ch) ou injection (130 ch). Ce dernier modèle est celui qui nous intéresse.

The launch of the DS was the event of the Motor Show in Paris, in 1955. Citroën unveiled a futuristic car, described by all as "revolutionary", both aesthetically, with a fluid design and mechanically, since it was equipped with hydropneumatic suspension, giving it remarkable comfort.

The list of innovations was long, the dashboard, the single spoked steering wheel, the 'mushroom' brake pedal, etc... Different variations, convertible and estate appeared over the years... In 1965, when the "Pallas" (with inside in velvet or leather, thicker carpet) appeared, the engine output had increased to 100hp for the new DS 21. 1973 was the year of launch of the 23, available either with carburetors (115hp) or fuel injection (130hp). The latter model is the one that is of interest to us here.

Cet exemplaire datant de 1974 est une des dernières DS 23 à injection produites, et une des plus désirables puisqu'elle possède notamment un rare toit ouvrant. Elle a été livrée neuve à Modène à son premier propriétaire. La sellerie est en cuir havane et elle est équipée de la climatisation, de son auto radio d'origine, de ses appuie-têtes et de son accoudoir central. La voiture a été totalement restaurée en 2008 par un spécialiste de la marque Citroën. Elle n'a depuis parcouru que 9000 kms, kilométrage indiqué au compteur. L'intérieur se trouve dans un état remarquable, les cuirs sont simplement légèrement patinés, ses moquettes sont comme neuves. Dans cette livrée sable, intérieur havane, cette DS 23 ie Pallas représente une occasion rare d'acquiescer le modèle d'aboutissement de ce tant aimé modèle, doté, celui-ci de tant d'options d'époque si désirables et introuvables. De plus, elle sera livrée avec ses manuels, libretto et plaques d'immatriculation d'origine. A ne pas manquer !

This example, dating from 1974, is one of the last DS 23 injection produced, and one of the most desirable since it has such a rare feature, the sunroof. It was delivered new in Modena to its first owner. In tan leather upholstery, the car is fitted with air conditioning, its original radio, head rests and center armrest. The car had been completely restored in 2008 by a Citroën specialist. It has covered only 9,900kms since, as can be seen from the odometer. The interior is in a remarkable condition, the leather is just slightly worn, and its carpets are like new. In this sand color, with tan interior, the DS 23 Pallas represents a rare opportunity to acquire the final evolution of this amazing car, with all the many desirable and rare options. Moreover, it will be delivered with its service manual, libretto and original license plates. An opportunity not to miss!



334

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1988 CITROËN CX GTI TURBO 2



Carte grise française

French title

Châssis

N° VF7MANK0005NK8223

- La plus brillante des CX
- Ex-Assemblée Nationale
- Très bel état de présentation

- *The most exciting of the CXs*
- *Ex-French Parliament vehicle*
- *In nice condition*

6.000 – 10.000 €
Sans réserve / No reserve

Présentée en 1984, la CX GTI Turbo est l'aboutissement de l'évolution de ce navire-amiral de la gamme Citroën. Elle reçoit un moteur 2,5 litres doté d'un turbocompresseur et, à partir de 1986, d'un échangeur air-air, ce qui lui permet de développer la puissance de 168 ch. Atteignant 220 km/h en pointe, la CX offre ainsi les performances qui lui permettent de se mesurer aux marques étrangères les plus prestigieuses, d'autant plus dans sa version Turbo 2 qui présente un rajeunissement esthétique. Sa suspension hydropneumatique assimile parfaitement le surcroît de puissance et fait de cette voiture une véritable reine d'autoroute, tout en restant très à l'aise sur les routes secondaires. Elle est la première voiture française équipée d'un freinage avec ABS.



L'exemplaire que nous présentons était attaché à l'Assemblée Nationale et a été acheté par André Trigano au milieu des années 1990, après son élection en tant que député. Cette voiture comporte d'ailleurs encore la cocarde amovible qui vient se fixer sur le côté du tableau de bord. La mise en service a été effectuée au nom de Citroën SA. Aujourd'hui, cette CX Turbo est très belle de présentation. La carrosserie a bénéficié d'une peinture, mais tout le reste est d'origine et l'intérieur se montre très bien préservé. L'équipement de ce modèle haut de gamme est très complet, avec antidémarrage codé, vitres électriques, rétroviseurs électriques, autoradio Blaupunkt avec lecteur de cassettes. Le compteur kilométrique affiche 121 361 km. Il s'agit du nec plus ultra de ce modèle qui a su brillamment succéder à la DS.

Launched in 1984, the CX GTI Turbo was the ultimate evolution of this flagship model of the Citroën range. The car was powered by a 2.5-liter engine with a turbocharger and, from 1986, with an air-to-air heat exchanger, which gave the car a power of 168bhp. With a 220 km/h top speed, the CX had the performances to compete with the most prestigious foreign brands, especially in its Turbo 2 version. The CX GTI Turbo's hydropneumatic suspension perfectly handled the extra power and made the car a true queen of highway, while remaining very comfortable on secondary roads. It was also the first French car with ABS.

The example that we are offering was a car attached to the National Assembly, and was bought by André Trigano in the mid-1990s after his election as a MP. This car still has the removable cockade which is fixed to the side of the dashboard. The servicing of car was carried out on behalf of Citroën SA.

This CX Turbo is in very beautiful condition. The body did get a respray, but everything else is original and the inside is in a very well preserved state. The equipment of the top model is very complete – it has a coded immobilizer, powered windows, electric mirrors, and a Blaupunkt radio-cassette player. The odometer indicates 121,361 km. This is the ultimate model that brilliantly succeeded the DS.

335

1990 CITROËN 2 CV 6 CHARLESTON



Carte grise française

French title

Châssis N°

VF7AZKA00KA371037

Moteur N° 0909538613

- 1^{er} main, 2 900 km seulement
- Une des dernières 2 CV produites
- État exceptionnel d'origine

- *One owner and 2900 km since new*
- *One of the last 2CVs produced*
- *In an exceptional state of originality*

20.000 – 40.000 €
Sans réserve / No reserve

La dernière 2 CV est sortie d'usine le 27 juillet 1990, il s'agissait d'une 2CV « Charleston » gris cormoran / gris nocturne. Elle était destinée au directeur de l'usine de Mangualde, au Portugal. Le nom « Charleston » évoquait les années 30. Un clin d'œil rétro et un style que le grand public s'appropriera d'emblée faisant rapidement de cette version une sorte de « must » pour tous les amateurs du modèle.

Livrée neuve le 19 juillet 1990, la 2 CV Charleston que nous proposons, a été immatriculée par son propriétaire au mois d'août de la même année. Depuis, elle est toujours restée entre les mêmes mains. Le plus extraordinaire reste qu'en plus d'être une des dernières Charleston produites, elle a parcouru moins de 2 900 km depuis l'origine ! Une expertise récente précise que la voiture est à l'état neuf, encore équipée de tous ses éléments d'origine. Elle ne présente aucun choc de carrosserie ou éclat de peinture et, en se penchant sous le châssis, on peut même apercevoir les points de peinture sur les écrous d'origine, qui disparaîtraient lors de la première réparation ou du premier démontage : ils constituent un témoin supplémentaire de l'authenticité de cette automobile.

Son propriétaire, grand passionné de 2 CV, a toujours pris grand soin de cette voiture, la faisant rouler régulièrement afin de la préserver dans un état de fonctionnement aussi parfait que possible, tout en assurant aussi tout l'entretien nécessaire. L'intérieur dégage encore cette odeur de neuf, propre aux 2 CV de cette époque. La capote ne montre aucune trace d'usure et la couleur présente encore tout l'éclat d'origine. Cette 2 CV exceptionnelle est évidemment accompagnée de son cric d'origine, de sa roue de secours jamais utilisée, ainsi que de ses manuels d'utilisation et d'entretien. Elle permettra au nouveau propriétaire d'imaginer qu'il vient prendre livraison de sa voiture chez le concessionnaire Citroën, ce qui représente un véritable voyage dans le temps...

The last 2 CV left the factory on July 27, 1990. It was a 2CV "Charleston" in cormorant gray/dark gray for the plant manager at Mangualde, Portugal. The name "Charleston" evokes the 1930s and a retro style that the public immediately adopted, with this version becoming a kind of a "must" for all enthusiasts of the model.

Delivered new on July 19, 1990, the 2CV Charleston we are offering, was registered by its first owner in August of the same year. Since then, it has remained in the same hands. The most extraordinary fact, other than being one of the last Charllestons produced, is that it has not even covered 2900 km from new!

A recent expertise states that the car is in mint condition, still equipped with its original features. It has no bodywork impact or chipped paint, and looking under the chassis, you can even see the paint dots on the original nuts, which disappear at the first repair or disassembling: they are an additional point confirming the authenticity of this automobile.

Its owner, a keen 2CV enthusiast, has always taken great care of this car, driving it regularly to preserve it in the most perfect running condition possible, whilst also ensuring the necessary maintenance. The interior still smells new, characteristic of 2CVs of this period. The hood shows no signs of wear and color still has its original luster. This exceptional 2CV comes, of course, with its original jack, its spare tire which has never been used, as well as its owner and service manuals. It will surely give the new owner the impression to take delivery of a new car at the Citroën dealership, a real journey into the past...





336

1964 CITROËN 2 CV AK 350 FOURGONNETTE



Carte grise française
French title
Châssis N° 9017234
Moteur N° 007400828

- Rare état de préservation pour une fourgonnette
- Même propriétaire de 1964 à 2013
- Portes «suicide»
- In a rare state of preservation for a van
- Same owner from 1964 to 2013
- «Suicide» doors

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

"Ce n'est pas une voiture, c'est un art de vivre": voilà une /des nombreuses phrase inspirées par la 2 CV, voiture aux 100 visages, dont la conception géniale de simplicité en a fait un incomparable succès. Véritable monument de l'histoire de France automobile, elle est inscrite pour toujours dans la mémoire collective.

Achetée neuve en 1964 et immatriculée le 23 mai de la même année par Mme Douziech, la fourgonnette que nous proposons est restée entre les mêmes mains jusqu'en 2013. Alors âgée de 91 ans, la propriétaire s'est décidée à vendre cette automobile. Elle a toujours été conservée et entretenue avec soin, et garée au sec, si bien qu'elle s'avère très saine d'origine. Pour parfaire sa préservation, le nouveau propriétaire a fait bénéficier à cette voiture d'une peinture neuve. L'intérieur, qui était sous housses, est d'origine avec les fameux sièges tenus par des crochets à élastiques sur une armature en acier. Sur le plan mécanique, le compartiment moteur a été nettoyé et les freins ont fait l'objet d'une réfection, avec passage au silicone. Il s'agit d'un modèle intéressant, qui comporte encore les portes «suicide» qui disparaîtront à la fin de l'année 1964. Dans cette version AK, cette voiture bénéficie d'une plateforme rallongée de 20 cm par rapport à la fourgonnette standard, et surtout elle reçoit le moteur 602 cm3 qui était alors réservé à l'Ami 6 et qui équipera par la suite les 2 CV 6, dans une version plus puissante. Il est remarquable qu'un modèle utilitaire ait pu traverser les années sans subir les dégradations liées à une activité relativement intense. Il s'agit sans doute d'une des plus belles 2 CV fourgonnettes de cette époque encore en circulation. Elle devrait donc séduire les amateurs.



Purchased new in 1964 and registered on May 23 of that year by a Mrs. Douziech, the van on offer remained in the same hands till 2013. Then 91-years-old, the owner finally decided to sell this car. It has always been preserved and maintained with care, and parked in a garage, so it is in a very original sound condition. To keep and improve its preservation, the new owner has given the car a new coat of paint. The interior, which was

under covers, is original, with the famous "hammock" seats held by elastic hooks on a steel frame. Mechanically, the engine compartment was cleaned and the brakes were the subject of a refurbishment.

This is an interesting model, featuring the "suicide" doors that were eventually replaced by front hinged doors by the end of 1964. In this AK version, the car has a 20cm extended platform as compared to the standard van, and features the 602cc engine, which was normally reserved for the Ami 6, and thereafter powered the 2CV 6 in a more powerful version. It is remarkable that a utility model has survived through the years without suffering much damage, typical of intense usage. This is perhaps one of the finest 2CV vans on the road today. It should appeal to true enthusiasts.



337

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1928 CITROËN B14 G LIMOUSINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 320845

- Présentation correcte
- Deux propriétaires seulement depuis 1954
- Carrosserie limousine
- In correct condition
- Only two owners since 1954
- Limousine body style

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

Dans les années 1920, les modèles produits par Citroën se succèdent en bénéficiant d'améliorations successives et la B14, présentée au Salon de Paris 1926, constitue l'aboutissement de la série des "Type B". La différence la plus visible provient de la calandre plate, ce qui lui donne un aspect plus moderne. Elle reçoit aussi un moteur plus gros (1,5 litre), un frein au pied commandant les quatre roues, une suspension améliorée, un tableau de bord plus complet (avec un "oléomètre" avertissant d'une chute de pression d'huile...). De plus, son prix très abordable assure son succès commercial, avec une production totale de quelque 120 000 exemplaires.

Pour André Trigano, la B14 est un modèle particulier car, au début de la Deuxième Guerre mondiale, il a vécu l'Exode à bord d'un torpédo C4G. Quand celui-ci est tombé en panne avant Toulouse, la famille a poursuivi son voyage avec une B14, ce qui explique la présence de ce modèle dans la collection. Cette voiture a été achetée par André Trigano en 1972, le précédent certificat d'immatriculation datant de 1954. Il s'agit d'une B14 G, version ultime bénéficiant d'une carrosserie où les angles vifs laissent place à des lignes plus souples. Avec sa carrosserie limousine comportant une porte arrière, elle présente une restauration ancienne à reprendre, avec des chromes en état d'usage mais une sellerie en tissu gris en bon état. Sur la planche de bord, les fonds de compteurs sont légèrement écaillés et le totalisateur kilométrique affiche 29 963 km. Les jantes à voile plein sont chaussées de pneus Michelin neufs. Avec sa forme simple typique de la fin des années 1920, cette voiture est le témoignage d'une belle réussite commerciale pour la marque.

In the 1920s, the Citroën models evolved over the years with improvements and the B14, unveiled at the Paris Salon of 1926, was the culmination of the series "Type B". The most visible difference was the flat grille, giving it a more modern look. It also had a bigger engine (1.5 liters), a foot controlled brake operating for all four wheels, improved suspension, a more complete instrumentation on the dashboard (with an oil meter warning about an oil pressure drop). Moreover, with

its very affordable price, the commercial success was ensured, with a total production run of some 120,000 units.



For André Trigano, the B14 is a very special model, because at the beginning of World War II, he was part of the exodus out of France in a C4G roadster. When the C4G broke down before Toulouse, the family continued in a B14, which explains the presence of this model in the

collection. This car was purchased in 1972 by André Trigano, the previous registration certificate dating from 1954. It is a B14 G, the ultimate version boasting a body whose sharp angles give way to softer lines. With a limousine body having a rear door, it features an older restoration, and the chromes show a state of use, but and the grey fabric upholstery are in good condition. On the dashboard, the instrument counters are slightly chipped and the odometer shows 29,963 km. Full covered rims are shod with new Michelin tires. With its simple and typical design from the late 1920s, this car is the testimony of a great commercial success of the brand.

338

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1926 CITROËN B12 TORPÉDO COMMERCIAL



Carte grise française
French title
Châssis N° 164266
Moteur N° 1205SH

- Présentation correcte
- Carrosserie idéale pour la balade
- Simple à utiliser et entretenir
- Correct presentation
- Ideal body for touring
- Simple to use and maintain

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / No reserve

Pour André Citroën, les méthodes de production américaine sont l'exemple à suivre et il est le premier constructeur français à adopter la fabrication "tout acier", selon le brevet d'Edward Budd. Ce système le force à investir dans un procédé d'emboutissage coûteux, mais il a le mérite de simplifier la fabrication en éliminant la complexe structure bois sur laquelle les carrosseries traditionnelles sont montées. De plus, il permet une meilleure résistance aux chocs. Lancée en 1924, la 10 HP Type B10 est la première Citroën à bénéficier de ce progrès. Comme tout modèle innovant, elle connaît des problèmes de jeunesse qui seront résolus sur la version suivante, la B12, présentée en octobre 1925 et qui reçoit un châssis plus rigide mieux adapté à sa carrosserie qui l'est tout autant. Par ailleurs, ce modèle bénéficie aussi de freins sur les roues avant. Animé par un moteur 1,5 litre, cette voiture robuste et fiable peut atteindre 75 km/h en pointe. Cette B12 en carrosserie torpédo présente une restauration ancienne, correctement préservée et la voiture est dans sa configuration d'origine. L'intérieur en skai a été refait, mais les contreportes d'origine, qui étaient dans un état très correct, ont été conservées. Ce torpédo B12 offre une finition simple, dépourvue de chrome, et le tableau de bord, qui est complet, est lui aussi d'une grande simplicité. Une banquette équipe la partie arrière et la capote en toile beige est en état d'usage correct. Avec sa carrosserie complètement découvrable, cette voiture est une promesse de belles balades sur les petites routes de campagne.



For André Citroën, the methods of American mass production were the perfect example to follow and thus Citroën was the first French manufacturer to adopt the production of "all-steel", as per the patents of Edward Budd. This system forced him to invest in an expensive stamping process, but it had the merit of simplifying manufacturing by eliminating the complex wooden structure on which the conventional bodies were mounted. Additionally, it provided improved impact resistance. Launched in 1924, the 10 HP Type B10 was the first Citroën to benefit from this progress. Like any innovative model, it had its initial teething problems, which were solved by the next version, the B12, introduced in October 1925 and which received a stiffer chassis best suited to its body. Moreover, this model featured brakes on the front wheels. Powered by a 1.5 liter engine, this rugged and reliable car could get to a top speed of 75 km/h.

The B12 on offer has a torpédo bodywork with an early restoration, but which has been properly preserved, and the car is in its original configuration. The leatherette interior has been redone, but the original door panels, which were in a quite good condition, have been preserved. This B12 offers a simple finish, devoid of chrome, and the dashboard, which is complete, is also very simple. The bench seats at the rear and the beige canvas soft top is in correct used condition. With its fully openable bodywork, this car promises delightful drives on country roads.

339

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

CA. 1925 CITROËN B12 LIMOUSINE «WOODY»

Carte grise française
French title

Châssis N° C25476
(selon carte grise)
Moteur N° B4032PB

- Voiture rare et originale
- Réalisation artisanale d'excellente qualité
- Présentation impeccable
- Rare and original car
- Excellent quality of workmanship
- In impeccable condition

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / No reserve

Cette voiture se distingue par l'originalité de sa carrosserie spéciale en bois, façon "woody" américain. C'est une très belle réalisation dont l'histoire semble locale car la carrosserie porte la plaque du carrossier Danos, à Aurignac, alors que le tableau de bord affiche le nom d'Auguste Caussade, qui était lui-même boulanger dans cette même commune ! C'est un break tous usages avant l'heure, avec une banquette arrière et une ouverture du panneau arrière en deux parties. Cette voiture a été entièrement restaurée par l'équipe d'André Trigano et se présente en bel état. Tout a été refait, des boiseries à la mécanique, avec une sellerie neuve en skai marron. La carte grise indique une première immatriculation en 1929, mais le type exact est difficile à déterminer. Il s'agit d'une très belle pièce, unique en son genre et représentative du savoir-faire ainsi que de l'inventivité des carrossiers locaux.

This car is distinguished by the originality of its special wooden body, like an American "woody". The workmanship is of nice quality and seems to be local as the body it carries the plate reading coachbuilder Danos, from Aurignac, while the dashboard displays the name of Augustus Caussade, who was himself a baker in the same town! It is an all-purpose estate before its time, with a bench seat in the back and a rear panel opening in two parts. The car was fully restored by Andre Trigano's team and comes in a beautiful condition. Everything has been redone, from the woodwork to the mechanicals, with new brown leatherette upholstery inside. The title indicates a first registration in 1929, but the exact type is difficult to determine. The car on offer is a very beautiful and unique representative of the know-how and inventiveness of local coachbuilders.





COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

340 1931 CITROËN C4 G COACH



Carte grise française
French title
Châssis N° 105315

- Désirable carrosserie coach
- Très belle restauration

- Desirable bodywork
- Very beautiful restoration

20.000 – 30.000 €
Sans réserve / No reserve

Après son lancement en 1928, la C4 va poursuivre son évolution. Après l'AC4 F de 1930, c'est au tour de la C4 G de faire son apparition, au Salon de Paris 1931. Les améliorations commencent par la mécanique, avec un moteur dont la cylindrée approche 1,8 litre, pour une puissance de 32 ch. Les pièces nickelées sont dorénavant chromées et affichent un brillant du plus bel effet, comme on peut le constater par exemple sur les enjoliveurs. La C4 est équipée d'une boîte 3 rapports et conserve le principe de la carrosserie tout acier, ce qui ne l'empêche pas d'être déclinée en un grand nombre de carrosseries différentes.

Cette voiture présente une carrosserie coach qui était en fait dénommée "faux cabriolet 4 places", par opposition au "faux cabriolet 2 places" qui ne comportait pas de vitre de custode. Plus lumineux, ce coach reste très habitable et présente un confort de bon aloi. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité sur une base saine, par l'équipe d'André Trigano. Les pièces chromées sont en très bon état et la voiture ne semble pas avoir beaucoup roulé depuis sa restauration. L'intérieur a été refait et montre une sellerie en tissu et une série d'instruments sur une tôle noire fixée derrière la tôle rouge de la teinte carrosserie. L'ensemble est en très bel état. Avec sa carrosserie rare et originale, ce coach C4 se démarque avec élégance des berlines ou limousines plus massives et moins exclusives. Un avantage que souligne ici le bon état de la voiture.



This car has the coach body style, which was actually called a "faux cabriolet 4-seater" as opposed to "faux cabriolet two-seater" and that did not include quarter windows. Brighter inside, this coach is very usable and comfortable. This car has been fully restored and the quality is on a sound basis, again by Andre Trigano's team. The chrome parts are in very good condition and the car seems hardly been driven since its restoration. The interior has been redone and there

are a series of instruments on a black plate fixed behind a red metal sheet matching bodywork's color. All seems to be in very good condition. With its unusual and original bodywork, this C4 coach stands out with its elegance and distinctiveness compared to less exclusive sedans and limousines. An advantage emphasized by the good condition of the car.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

341 1931 CITROËN C4 F BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 320693
Moteur N° E02122

- Restauration de qualité
- Pare-chocs et malle arrière
- Sellerie de belle présentation

- Quality restoration
- With bumpers and trunk lid
- Nice upholstery

10.000 – 15.000 €
Sans réserve / No reserve

Depuis le lancement de la première Type A, André Citroën n'a cessé de faire évoluer ses modèles et d'adopter des solutions techniques et industrielles originales. Ainsi, à partir de la B10, les carrosseries sont fabriquées entièrement en acier selon le brevet américain Budd et, parallèlement, André Citroën dote ses usines de l'outillage qui lui permet d'augmenter les cadences et de produire en grande série. Ce développement lui permet de prendre en 1928 la place de premier constructeur français, avec une production dépassant 300 000 châssis. Dévoilée en 1928, la C4 poursuit sur cette lancée dynamique et présente une ligne moderne pour son époque. La C4 F est exposée au Salon d'octobre 1930 et bénéficie de quelques améliorations comme des supports moteur avec silentblocs et un nouveau boîtier de direction. Elle peut se comparer avantageusement avec sa rivale de Billancourt, la Renault KZ 3 : si la puissance de leur moteur est identique, la Renault pèse presque 500 kg de plus.



La présente berline C4 F a bénéficié d'une restauration de qualité. Équipée de pare-chocs bilame et d'une malle arrière, elle a été repeinte récemment et présente un bel intérieur en tissu, refait. Les chromes sont superbes et un très beau bouchon de radiateur comportant un thermomètre d'eau surplombe le capot, ce qui permet de palier l'absence de cet instrument au tableau de bord. C'est un bel exemple de la classique berline C4, archétype de la Citroën du début des années 1930.

Since the launch of the first type A, André Citroën continued to evolve and improve his models and adopt innovative technical and industrial solutions. Thus, from the B10, the bodies of the cars were made entirely of steel, according to the US Patent Budd and, in parallel, André Citroën equipped his plants with tooling that allowed for an increase in production rates and mass assembly procedures. This development made Citroën the number one French marque in 1928, with

production exceeding 300,000 chassis. Unveiled in 1928, the C4 kept up the momentum and presented a modern design for its time. The C4 F was unveiled at the Paris Show in October 1930 and had some improvements such as engine rubber mountings and a new steering box. It can be compared very favorably with its rival from Billancourt, the Renault KZ 3: even if the engine power was similar, the Renault weighed almost 500 kg more.

This sedan C4 F has received a quality restoration and has recently been repainted and has a beautiful interior in fabric which has been redone. The chrome parts are in superb condition and a beautiful radiator cap with a water thermometer sits on the hood, and which overcomes the lack of instrumentation on the dashboard. This is a fine example of the classic C4 sedan, a Citroën archetype of the early 1930s.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

342 1953 CITROËN TRACTION 11 BL BERLINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 626577
Moteur N° AN10376

- Très belle restauration
- Deux propriétaires seulement depuis 1974
- Finition de belle facture
- Very beautiful restoration
- Just two owners since 1974
- Finely crafted finish

15.000 – 20.000 €
Sans réserve / No reserve

Présentée en 1934, la Traction a fait l'effet d'un pavé dans la mare de l'automobile : sa ligne basse et élancée, signée Flaminio Bertoni, provoquait un contraste frappant avec les automobiles d'alors, plus hautes, raides et moins profilées. Cette forme était permise par la structure monocoque et la traction avant, deux techniques révolutionnaires pour l'époque et qui permettaient en outre un comportement routier nettement supérieur à celui des berlines traditionnelles. Cette voiture dont la carrière s'est prolongée plus de 20 ans a définitivement confirmé la réputation de Citroën comme constructeur entreprenant et techniquement avant-gardiste.

Cette Traction 11 Légère appartient à André Trigano depuis février 1983, le précédent propriétaire l'ayant lui-même achetée en mars 1974 et, aujourd'hui, le compteur affiche 53 886 km. Cette voiture a fait l'objet d'une restauration complète et de qualité au sein des ateliers d'André Trigano : la peinture est très belle et la tôlerie soignée. L'habitacle est lui aussi de belle facture, avec sa sellerie en drap gris, son tableau de bord en tôle peinte sans accrocs, ses deux pare-soleil, son sobre volant noir, ses contreportes en drap sans défaut et son beau ciel de toit. L'ensemble est tout à fait conforme à la présentation d'origine du modèle. Avec cette caisse légère, la Traction perdait un peu en habitabilité par rapport à la version "normale", mais elle se révélait un peu plus performante : avec son moteur "Perfo" 56 ch, elle pouvait atteindre 125 km/h. Ce très bel exemplaire répondra aux attentes d'un amateur exigeant.



Launched in 1934, the Traction Avant had the effect of a bombshell in the world of the automobile: its low and slender profile, designed by Flaminio Bertoni, caused a storm and was in sharp contrast to the automobiles of the period, which were higher, rather vertical and less profiled. This shape was possible thanks to its monocoque structure and front-wheel drive configuration, two revolutionary techniques of the time, which also gave the car road handling significantly better than that of the traditional sedans. This model's career lasted over 20 years and it definitively confirmed Citroën's reputation as an innovative and technically avant-gardist manufacturer.

This Traction Avant 11 Light has belonged to André Trigano since February 1983, the previous owner having purchased the car in March 1974. Today, the counter shows just 53,886 km. The car has been fully restored with excellent quality in the workshops of André Trigano: the paint is very beautiful

and the sheet metal's finish is neat. The interior is very nice with its grey cloth upholstery, its sheet metal dashboard, its two sun visors, its sleek black steering wheel, its flawless cloth door trim panels and nice headliner. The combination is fully consistent with the original presentation of the model. With its light body, the Traction Avant lost slightly its roomy comfort compared to the "normal" version, but it proved to be a little more efficient: with its 56 bhp "Perfo" engine, it could get to a top speed of about 125 km/h. This beautiful specimen will meet the expectations of a demanding enthusiast.



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

343 1930 CITROËN C6 LIMOUSINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 135
Moteur N° 25279

- Version six-cylindres, plus rare et exclusive
- Utilisation souple et agréable
- Vaisseau amiral de la gamme
- The six-cylinder version, rare and exclusive
- Easy to use and drive
- Flagship of the range

15.000 – 25.000 €
Sans réserve / No reserve

À la fin des années 1920, Citroën a le vent en poupe et décide de passer à l'échelon supérieur. Après ses modèles à moteur quatre-cylindres, il dévoile au Salon de Paris 1928 la C6 (en même temps d'ailleurs que la C4), qui est équipée d'une mécanique six-cylindres. Ce moteur reprend les cotes d'alesage et de course des quatre-cylindres de la marque, ce qui lui donne une cylindrée de 2,5 litres et lui permet de développer la puissance de 45 ch. Sur le plan esthétique, la voiture se distingue de la C4 notamment par son capot plus long, mais les différences ne sont pas flagrantes, ce qui gêna le développement de ce modèle que la clientèle trouve trop proche du modèle moins prestigieux. La C6 est pourtant une excellente voiture, souple et confortable, et qui va bénéficier d'améliorations régulières tout au long de son existence, jusqu'à ce qu'elle disparaisse du catalogue, en même temps que la C4, à la fin de 1932.

La restauration ancienne de cette C6 limousine montre son âge à travers plusieurs craquelures et un état général patiné. L'intérieur en drap rayé a été refait et ne présente aucune usure, mais la voiture n'a pas roulé depuis longtemps et nécessitera une remise en route. Les petits feux d'ails avant sont manquants. Les survivantes de cette Citroën à moteur six-cylindres ne sont pas nombreuses et, en achevant la restauration de cet exemplaire pour lui rendre tout son panache, le nouveau propriétaire profitera d'une Citroën rare et exclusive.



In the late 1920s, Citroën was on the rise and therefore decided to move to the next level. After the four-cylinder engine models, Citroën unveiled at the Paris Salon in 1928 the C6 (as well as the C4), which was powered by a six-cylinder. This engine had the same bore and stroke of the four-cylinders of the brand, giving it a displacement of 2.5-liters and allowing it to develop 45bhp. Aesthetically, the car was distinguished from C4 in particular by its longer bonnet, but the differences were not pronounced, which hampered the development of this model as clients found it too close to the looks of the less prestigious model. The C6 was nevertheless, an excellent car, soft and comfortable, and benefited from regular improvements throughout its production run, until it was taken off the catalog, along with the C4, at the end of 1932.

The old restoration of this C6 limousine shows its age through several cracks and a general patina. The interior has been redone in striped fabric and shows no signs of use; however the car has not been driven for a long time and will require re-commissioning. The small front wing lights are missing. There are few survivors of this Citroën six-cylinder engine, and, by completing the restoration of this one will surely allow the new owner to own a very rare and exclusive Citroën.

344

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

2007 CITROËN C6 V6 2.7 HDI SEDAN



Carte grise française

French title

Châssis

N° VF7TDUHZJ78010913

- Haut de gamme Citroën, équipement luxueux
- Très belle ligne, performances élevées
- Première main, préservation superbe

- An upscale Citroën, luxuriously equipped
- Beautiful design, high performance
- One owner from new

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

La C6 correspond chez Citroën à une voiture de très haut de gamme qui, lancée en 2005, a disparu du catalogue à la fin de l'année 2012 après une production de moins de 24 000 exemplaires. Dotée d'une ligne souple et effilée répondant au nouveau style Citroën, elle ne reçoit que des moteurs V6, essence et diesel. Elle est équipée de la suspension hydropneumatique de la marque, dans son évolution la plus avancée, dite "hydractive", ce qui lui procure un confort exceptionnel et des qualités routières de haut niveau. C'est une voiture qui s'inscrit dans la tradition des DS Pallas et CX Prestige.

Selon son habitude, André Trigano a fait l'acquisition de cette voiture après avoir remporté une élection. Dotée d'un moteur V6 hdi de plus de 200 ch, cette C6 limousine est ici en finition "Lignage", ce qui correspond à un aménagement particulièrement raffiné : en plus des très nombreux équipements de série, la voiture comporte un affichage tête haute, une aide au stationnement avant et arrière, des sièges avant électriques réglables (sur 5 axes pour le conducteur et 3 axes pour le passager)... Il s'agit d'une première main, magnifiquement préservée avec sa peinture métallisée et sa sellerie en cuir beige impeccable, et qui n'affiche que 60 000 km environ. Cette année-là, la C6 a été produite à 7 600 exemplaires seulement, c'est donc une voiture rare, exclusive et qui constitue un collector potentiel.



The Citroën C6 was a very upscale car, launched in 2005, and went off the catalog by the end of 2012 after a production run of less than 24,000 units. With a sweeping line that reflects the style of the CX, the C6 was powered by V6 engines, both petrol and diesel. It featured Citroën's famous hydropneumatic suspension system in its most advanced iteration, called "hydractive", which gave the car exceptional comfort, along with driving dynamics of the highest level.

This was a car that fitted in perfectly with the tradition of the DS and the CX Pallas Prestige.

André Trigano acquired this car after winning an election. With a V6 HDi engine developing over 200bhp, this C6 is a "Lineage" version, which featured particularly refined furnishings: in addition to the many standard features, the car has a head-up display, a parking aid at the front and the rear, electrically adjustable front seats (5-axis for the driver and 3-axis for

the passenger)... This car is not only firsthand, but it is also beautifully preserved with its metallic paint and upholstery in impeccable beige leather, with the odometer showing only about 60,000 km. In 2007, just 7,600 of the C6s were produced, so it is a fairly rare car, exclusive and has the makings of a potential future collectible.

345

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1936 CITROËN TRACTION 7C BERLINE



Carte grise française

French title

Châssis N° 83061

Moteur N° FS01100

- Version ancienne et rare
- Deux propriétaires seulement depuis 1955
- Présentation correcte

- Old and rare version
- Two owners only since 1955
- In good condition

12.000 – 16.000 €
Sans réserve / No reserve

La Traction a été présentée au début de l'année 1934 dans sa version 7 CV, avec déjà tous les ingrédients qui en faisaient une voiture révolutionnaire pour son époque.

La Traction 7C que nous proposons a été achetée par André Trigano en novembre 1978, alors que le précédent propriétaire la détenait depuis 1955 ! Elle a d'ailleurs conservé la même immatriculation, "490 X 09", délivrée suivant le nouveau système entré en vigueur en 1950. Il s'agit d'une des versions les plus anciennes de la Traction, mais elle bénéficie tout de même de la direction à crémaillère apparue en 1936 à partir du numéro de série 80331, ce qui rend la conduite plus agréable. S'agissant d'une 7C, elle est équipée du moteur 1,6 L 36 ch et, contrairement aux tout premiers exemplaires, elle bénéficie d'une malle arrière ouvrante. Cette 7C a bénéficié d'une restauration ancienne, avec carrosserie vert olive et ailes noires. L'intérieur en velours gris a été refait il y a plusieurs années, de même que les moquettes, et le ciel de toit présente quelques tâches. Un manomètre de température d'eau a été ajouté au tableau de bord et la voiture est équipée d'un coupe-circuit. Elle paraît saine, bien qu'elle présente notamment quelques points de rouille superficiels sur les ailes et les jantes. Il s'agit d'un modèle particulièrement intéressant, car ancien.

Par son apparence et sa technique, il souligne son extrême modernité par rapport aux voitures d'autres marques de la même époque et saura séduire les amateurs de versions rares de la Traction.

The Traction Avant was introduced in early 1934 in the 7 CV version, with all the ingredients that made it a revolutionary automobile for its time.

The Traction Avant 7C that we offer was purchased by André Trigano in November 1978, the previous owner having had the car since 1955! The car retained its old registration number "490 X 09", issued under the new system when it came into

force in 1950. It is one of the oldest versions of the Traction Avant, but it features the rack and pinion steering system that came out in 1936, from the serial number 80331 on, which makes the car a more enjoyable drive. Being a 7C, it is powered by the 1.6L 36bhp engine and, unlike the earliest examples, it has an opening rear trunk. This 7C received an older restoration, with an olive green body and black wings.

The grey velvet interior was redone some years ago, as well as the carpets and the headlining has some stains. A water temperature gauge has been added to the dashboard and the car is equipped with a circuit breaker. The car seems to be sound, although it has some particular points of surface rust on the fenders and the wheels.

This is a particularly interesting model because it is an early one. With its appearance and technology, it stresses its extreme modernity compared to the other brands of cars of the same era and will delight lovers of rare versions of the Traction Avant.



346

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1934 CITROËN ROSALIE 8A BERLINE COMMERCIALE



Carte grise française
French title
Châssis N° 821165
Moteur N° C25476

- Originale version commerciale
- Allure sympathique
- Moteur flottant

- Original commercial version
- Attractive car
- Suspended engine

10.000 – 14.000 €
Sans réserve / No reserve

Àu départ, les nouveaux modèles présentés par Citroën au Salon de Paris 1932 n'étaient pas désignés autrement que par leur puissance fiscale : 8, 10 et 15 CV. Le nom Rosalie n'est apparu qu'à la suite d'une campagne de records entreprise à partir de 1931 par Yacco, sur l'autodrome de Montlhéry. La première voiture à s'appeler Rosalie est une C6 F en carrosserie monoplace, qui s'adjuge 14 records internationaux. Yacco décide de recommencer l'expérience et, après une autre campagne avec une C6 G, c'est une 8 CV qui est lancée sur l'anneau de vitesse, le 15 mars 1933.

Dénommée "Petite Rosalie", elle tourne pendant plusieurs semaines, jusqu'à ce qu'on l'arrête le 27 juillet : elle a couvert 300 000 km à la moyenne de 93 km/h ! La performance fait évidemment l'objet d'une abondante publicité et c'est à partir de là que cette série de Citroën est désignée avec ce même sobriquet.

La Rosalie 8 CV que nous présentons est équipée d'une originale carrosserie de berline commerciale comportant un accès arrière ; la porte a été cependant condamnée, mais les charnières subsistent. La restauration de la voiture est ancienne et l'intérieur a été refait en velours marron. La planche de bord est en état moyen et il manque l'horloge dans le panneau d'instruments, le kilométrage qui s'affiche sur le compteur s'élevant à 61 324 km. Cette voiture mérite une belle remise en état, voire une remise en fonctionnement de son ouverture arrière, qui caractérise sa carrosserie particulière.



Initially, the new models presented by Citroën at the Paris Motor Show of 1932 used the designation of their fiscal power: 8, 10 and 15 HP. The name Rosalie appeared following a series of records from Yacco in 1931 at the Montlhéry race track. The first car to be called Rosalie was a C6 single-seater body, which achieved 14 international records. Yacco decided to repeat the experiment and after another campaign with the C6 G, an 8CV was racing on the circuit on March 15, 1933. Called the "Petite Rosalie", it ran for several weeks, till

July 27. By then it had covered 300,000 km at an average of 93 km/h! This performance was heavily advertised and it is from this event that this series of Citroëns were given the nickname of Rosalie.

The Rosalie 8CV that we are offering is equipped with an original commercial sedan body with rear access. However, the door is locked out of service, though the hinges remain. The restoration of this car is older and

the interior was redone in brown velvet. The dashboard is in a fair condition, but lacks the clock in the instrument panel, and the mileage displayed on the counter totals 61,324 km. This car deserves a beautiful restoration, or at least new door at the rear, which characterized this particular body.

347

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

1930 CITROËN AC4 LIMOUSINE



Carte grise française
French title
Châssis N° 105803
Moteur N° 144151

- Présentation correcte
- Carrosserie limousine
- Même propriétaire depuis 1972

- Correct presentation
- Limousine body style
- Same owner since 1972

8.000 – 12.000 €
Sans réserve / No reserve

En 1928, Citroën a pris la place de premier constructeur français, avec une production totale de près de 300 000 châssis. Grand admirateur de Henry Ford et des méthodes de fabrication américaines, André Citroën a aménagé ses usines pour pouvoir produire en grande série et il est aussi le premier en France à avoir adopté les carrosseries tout acier. Lorsqu'il lance l'AC4, ce système est bien au point et les défauts de jeunesse de la B10 ont été effacés. Avec sa ligne de caisse plus basse, son auvent galbé et son capot affirmé, cette voiture présentée en 1928 va emmener le constructeur dans la décennie suivante en se confirmant elle aussi comme un succès commercial, avec une production totale de plus de 240 000 exemplaires.

Achetée par André Trigano en 1972, cette limousine AC4 était entre les mains de son propriétaire précédent depuis 1967. Restauration ancienne bien conservée, elle dispose de pare-chocs et le compteur affiche 94 301 km. Les chromes sont en état d'usage et quelques détails esthétiques sont à revoir, mais la voiture est saine et complète. L'intérieur a été refait et le tableau de bord est en bon état, équipé de tous ses instruments d'origine dont le compteur de vitesses à tambour, une originalité du modèle. Il est d'ailleurs très complet, avec une montre, un manomètre de pression d'huile et une jauge à essence. Cette voiture sobre, en version limousine, est une représentante typique de la Citroën qui a assuré la transition entre la simplicité des années 1920 et la maturité des années 1930.



By 1928, Citroën had become the number one French automobile manufacturer with a total production volume of nearly 300,000 units. A great admirer of Henry Ford and the American manufacturing methods, André Citroën had built his plants with the idea of mass production and he was also the first in France to adopt the newer concept of all-steel bodywork. When launching the AC4, this system was already

well developed and the teething problems of the B10 had been resolved. With its lower body and big hood, this car launched in 1928 would take the carmaker into the following decade, as a true commercial success, with a total production of over 240,000 units.

Purchased in 1972 by André Trigano, this AC4 limousine was in the hands of its previous owner since 1967. An early restoration that is well preserved, it has bumpers and the counter displays

94,301 km. The chromes are in used condition and some aesthetic details may need to be improved, but the car is sound and complete. The interior has been redone and the dashboard is in good condition, equipped with its original instruments including the drum style counter, an originality of this model. It is very complete, with a clock, an oil pressure gauge and a fuel gauge. This sober car, in a limousine version, is a typical representative of Citroën from the era when it was transiting from the simplicity of the 1920s to the maturity of the 1930s.



348 1961 CITROËN 2 CV SAHARA

Sans titre de circulation
No title

Type AZ 4/4
Châssis N° 76
Moteur Avant N° 05100197
Moteur Arrière N° 05100152

- État d'origine exceptionnel
- 11 367 km d'origine
- Conception originale, voiture emblématique

- *In an exceptionally original condition*
- *11,367 km since new*
- *Original design, an iconic car*

60.000 – 90.000 €

Le 2 CV Sahara que nous présentons est exceptionnelle par son état et son histoire, ce qui en fait sans doute une des Saharas les plus désirables parmi les rares survivantes, dont la production fut inférieure à 700 exemplaires. Elle a été achetée neuve par le grand-père de l'actuel

The 2CV Sahara we are offering is exceptional in its condition and history, and therefore is one of the most desirable Saharas among the few survivors. Moreover, the total production of this model was less than 700 examples. It was bought new by the grandfather of the current owner, a

propriétaire, vétérinaire dans la Drôme et souhaitant disposer d'une voiture capable de se rendre sur des sites de montagne peu accessibles dans le Vercors. Pour pouvoir transporter médicaments et matériel, il a fait poser une attache remorque avec prise d'assistance freinage, mais n'utilisera la voiture que quelques années. Elle sera alors transmise à son fils, qui ne roulera qu'épisodiquement avec cette voiture. En 1987, il la transmet à son tour à son propre fils, amateur d'automobiles et de motos anciennes (il possède aussi une Facel depuis les années 1970) et qui procède à une révision des deux moteurs : une étiquette de vidange indique qu'elle a été effectuée à 10 931 km. Il participe à des sorties régionales mais, très pris par son activité, il remise la voiture dans un bâtiment parfaitement au sec.

C'est là que nous avons découvert cette 2 CV Sahara, dans un état de conservation ahurissant. Sous une épaisse couche de poussière, la peinture semble être d'origine et correcte et, à l'intérieur, les sièges sont bien préservés, sans déchirure ni avachissement. La voiture est très saine, la caisse et les soubassements étant très bien conservés. Le pare-brise affiche les vignettes 1975 et 1977, et le compteur affiche 11 367 km. Les freins seront débloqués avant la vente et la voiture nécessitera une remise en route intelligente pour préserver son magnifique état d'origine. C'est un modèle rare, et exceptionnel dans un tel état de préservation.

veterinarian in the South of France, who wanted to have a car capable of travelling up the inaccessible mountain sites. In order to transport medicines and equipment, he got a trailer hitch with brake assist made, but he only used the car for a few years. It was then transferred to his son, who very rarely drove the car. In 1987, he passed the car on to his own son, a car and vintage motorcycle enthusiast (who also owns a Facel since the 1970s) and who had the two engines overhauled: a label indicates that it was drained carried out at 10,931 km. Though he occasionally participated in local events, his business eventually took precedence, therefore he kept the car in a safe and dry building. This is where we discovered this 2CV Sahara, in an amazing state of conservation. Under a thick layer of dust, the paint appears to be original and correct; inside, the seats are well preserved, without any tear or slackening. The car is very sound and the frame and underframe are very well preserved. The windshield displays thumbnails of 1975 and 1977, and the odometer displays 11,367 km. The brakes will need to be released before the sale and the car will require an intelligent restarting to preserve its magnificent original state. This is a rare model, and truly exceptional in such a state of preservation.

