

VENTE DES RÉSERVES
DE L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS
Dimanche 10 décembre 2017



LECLERE
MAISON DE VENTES



ÉDITO

Mesdames, Messieurs, chers amis passionnés

Le Conservatoire Citroën, à Aulnay-sous-Bois (93) a été inauguré en 2001, par Monsieur Pierre Peugeot (Président du Conseil de Surveillance de PSA Peugeot Citroën) et Monsieur Claude Satinet (Directeur Général d'automobiles Citroën). Il présente la plus grande collection d'automobiles et d'objets retraçant depuis 1919, la saga de la marque aux chevrons.

Au fil des années, grâce à des dons, des achats et aussi en récupérant des projets de création du centre de style, la collection s'est étoffée pour compter aujourd'hui près de 700 modèles.

La vente aux enchères du 10 décembre vous propose des modèles et des prototypes qui existent en plusieurs exemplaires qui dormaient dans les réserves pour leur redonner une 2^e vie. J'espère que vous y trouverez votre bonheur même si certains de ces modèles sans numéro de série ne pourront pas être immatriculés.

Le fruit de la vente donnera à l'association les moyens d'acquérir et de présenter de nouvelles pièces historiques dans un nouvel espace puisque le transfert des réserves est planifié pour le début de l'année 2018 tandis que celui du Conservatoire est prévu en 2019... Encore quelques mois pour découvrir les pépites et les trésors Citroën à Aulnay.

Une page se tourne et un nouveau chapitre s'ouvre... Grâce à vous.

Xavier Crespin

Directeur Général de l'Aventure Peugeot Citroën DS



CITROËN
HERITAGE

www.laventurepeugeotcitroends.fr

Drouot LIVE^{COM}

LECLERE

MAISON DE VENTES

PARIS

21, rue Drouot 75009 Paris

MARSEILLE

5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00

F. +33 (0)4 91 67 36 59

E. contact@leclere-mdv.com

Catalogues / résultats / live / actualités sur www.leclere-mdv.com

Vente des réserves de l'Aventure Peugeot Citroën DS

Dimanche 10 décembre 2017 - 14h00

Expositions

Samedi 9 décembre de 9h30 à 17h00

Bd André Citroën à Aulnay-sous-Bois

Téléphone pendant l'exposition : 06 17 69 84 46

Commissaires-priseurs

Damien Leclere & Delphine Martin-Orts

Leclere Motorcars

Pierre Delagneau

tél. +33 (0)6 60 52 23 64 / delagneau@leclere-mdv.com

Maxime Lépissier

tél. +33 (0)6 17 69 84 46 / maxime@leclere-mdv.com

Consultant et rédaction

François de Gaillard

Expertise et rédaction

Denis Huille





Damien Leclere
Commissaire-priseur



Delphine Orts
Commissaire-priseur



Pierre Delagneau
Directeur du département
+33 (0)6 60 52 23 64
delagneau@leclere-mdv.com



Maxime Lépissier
Administrateur
+33 (0)6 17 69 84 46
maxime@leclere-mdv.com



Marie-Laurence de Rochefort
Attachée de presse
Spécialisée dans l'automobile.



Romain Mathieu
Photographe

Graphiste : Juan Carlos Vega



Comment suivre et participer à la vente ?

How to follow the auction and bid?

Drouot LIVE^{COM}

Suivre la vente en LIVE depuis votre ordinateur
et enchérir en direct
(Inscription gratuite à faire **ici** avant le 09 Décembre)

*Follow the auction on your computer and bid live
(Free registration **here** before the 9 December)*

Informations / Enquiries : maxime@leclere-mdv.com

Un lot vous intéresse en particulier ?

Interested in a particular lot?



Ordre d'achat à compléter



Fill in an absentee bid

Pour toute question, information sur un lot ou une inscription :
Enquiries, auction registration:

maxime@leclere-mdv.com
+33 6 17 69 84 46

L'Aventure Peugeot Citroën DS est une Association Loi 1901, dont la mission est de préserver, développer, promouvoir et faire rayonner le patrimoine des marques du Groupe PSA, en France et dans le monde.

L'Aventure Peugeot Citroën DS, ce sont plus de 200 ans d'histoire, 3 entités-marque, l'Aventure Peugeot, Citroën Heritage, DS Héritage et des sites patrimoniaux, le Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux, le Conservatoire Citroën DS à Aulnay, la Collection la Caapy à Poissy et le Centre d'archives de Terre Blanche, à Hérimoncourt.

Les équipes de l'Aventure Peugeot Citroën DS œuvrent avec et pour les membres. L'Association organise et participe à des salons et des événements, en France et à l'international.

Pour anticiper une demande grandissante et répondre aux attentes des collectionneurs, l'Aventure se transforme et développe des services comme la restauration des véhicules dans ses ateliers à Sochaux et Aulnay. Elle propose aussi des pièces détachées Peugeot Classic et Citroën Classic et, depuis avril des pièces issues du rachat de Néo Rétro. À ce jour, plus de 14 000 pièces sont référencées dans le catalogue.

Toutes les informations sont disponibles sur notre site internet :
www.laventurepeugeotcitroends.fr

Sommaire

Automobilia
p. 14 à 45

Automobiles de collection
p. 50 à 179





LA STRUCTURE X 2000 et
frontaux de nts p
curite, g et
DEC

Automobilia

CITROEN

VOLKSWAGEN

FORD

VW Golf VW Golf

la Volkswagen

la Volkswagen



...ter les choc
...s futures c
...0 procure a



001



002

001

Plaque murale en fonte. Usine de Levallois.

115 x 18 cm

500 - 600 €

002

Plaque murale en fonte. Usine de Levallois.

115 x 18 cm

500 - 600 €



003

Lot de 2 poteaux en fonte siglés Citroën. Usine de Clichy.

400 - 500 €



004

Buste d'André Citroën
en résine finition bronze.

500 - 700 €



005
Combinaison de Jacky Ickx.
Paris-Dakar 1991.

200 - 250 €

006
Combinaison de Alain Ambrosino.
Paris-Dakar 1991.

150 - 200 €



007
Combinaison de Timo Salonen.
Paris-Moscou-Pékin 1992.

200 - 250 €





008



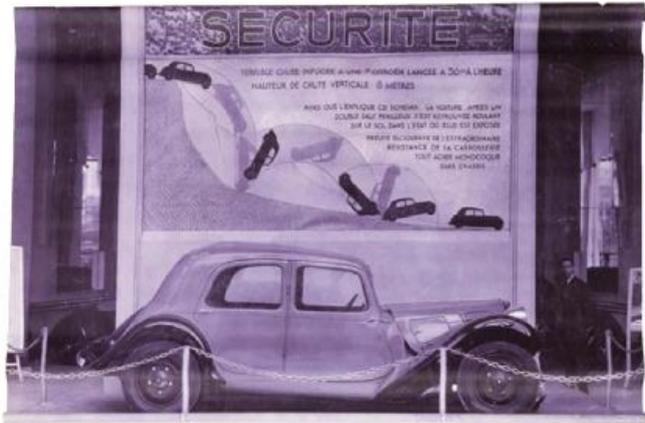
009

008
Lot de 2 combinaisons de l'équipage
Hubert Auriol/Philippe Monet.
Paris-Moscou-Pékin 1992.

300 - 500 €

009
Lot de 2 combinaisons du copilote
Michel Perin. Paris-Moscou-Pékin
1992 et Granada-Dakar 1995.

300 - 400 €



010

Affiche publicitaire
« Sécurité Traction Avant en 1934 ».

Reproduction sur toile
100 x 150 cm

50 - 100 €



011

Affiche publicitaire
« La terrible chute en 1934 ».

Reproduction sur toile
100 x 140 cm

50 - 100 €

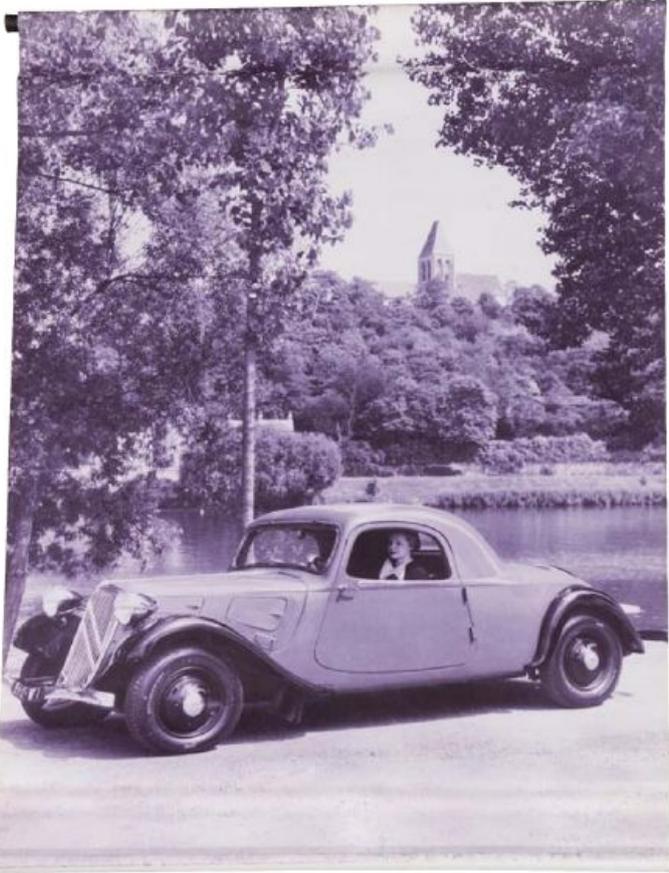


012

Affiche publicitaire
« Traction Avant 11 familiale portes symétriques 1936 ».

Reproduction sur toile
100 x 150 cm

50 - 100 €



013

**Affiche publicitaire «Traction Avant
7 faux-cabriolet 1934».**

Reproduction sur toile
100 x 150 cm

50 - 100 €

014

**Affiche publicitaire « Le record
François Lecot en Traction Avant ».**

Reproduction sur toile
100 x 150 cm

50 - 100 €





015

Tirage géant de la photo officielle du lancement de la Méhari en Mai 1968 (320 x 480 cm), accompagnée de l'affiche officielle des 45 ans de la Méhari (105 x 150 cm).

250 - 300 €

016

Affiche publicitaire en relief de la ZX « Rallye-Raid » Baja-Aragon 1990. Victoire d'Ari Vatanen.

95 x 185 cm

100 - 200 €





017
Photo encadrée de la ZX « Rallye-Raid » 1990.
60 x 60 cm

50 - 100 €



018
Lot de 3 photos officielles ZX « Rallye-Raid » Paris-Le Cap 1992 et Paris-Moscou-Pékin 1992.
40 x 60 cm

30 - 60 €



019

Photo officielle de Jean Luc Pallier Champion d'Europe de Rallycross 1993 sur BX 4x4 Turbo (700 ch).

40 x 60 cm

20 - 40 €



020

Photo officielle d'Ari Vatanen au Paris-Dakar 1991. Victoire sur Citroën ZX « Rallye-Raid ».

90 x 120 cm

40 - 60 €

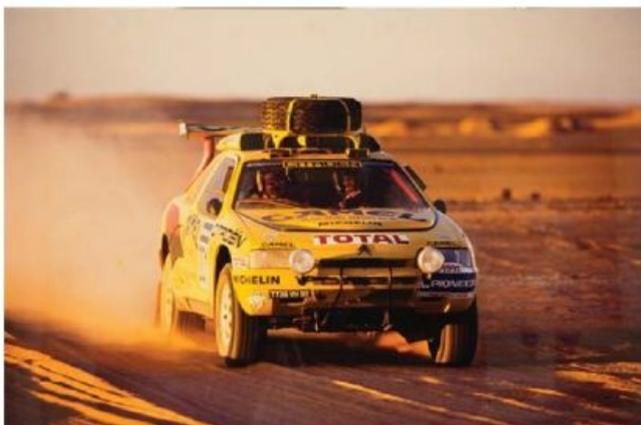


021

Photo officielle Citroën ZX « Rallye-Raid ». Rallye des Pharaons 1990.

90 x 120 cm

30 - 40 €



022

Photo officielle d'Ari Vatanen au Paris-Dakar 1991. Victoire sur Citroën ZX « Rallye-Raid ».

90 x 120 cm

40 - 60 €



023

Lot de 2 photos officielles C4 Picasso & C-Crosser 2008.

60 x 100 cm

20 - 30 €



024

Lot de 2 photos officielles du Concept-Car OSMOSE 2000.

60 x 90 cm

20 - 30 €

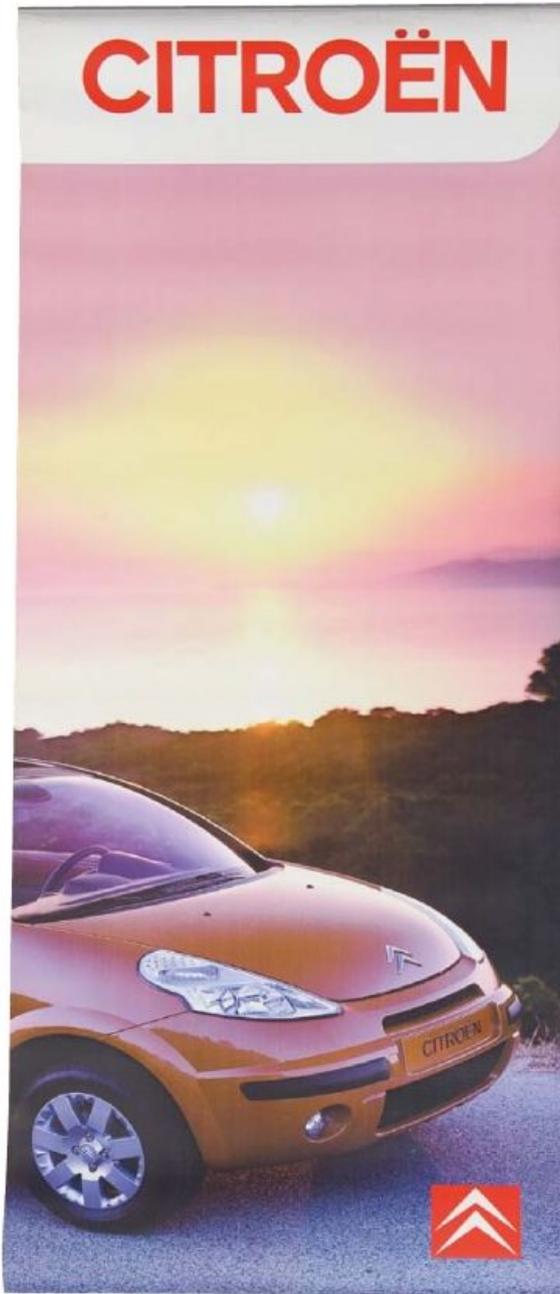


025

Lot de 2 photos officielles du Concept-Car Lacoste et DS4 2010.

60 x 100 cm

20 - 30 €



026
Kakémono publicitaire lancement C3 Pluriel
2003.

80 x 210 cm

20 - 40 €



027
Photo officielle lancement GS 1970.

50 x 70 cm

10 - 30 €



028
Photo officielle lancement DS3 2009.

50 x 70 cm

10 - 30 €



029

Totem logo Citroën « 40 ans Citroën SM » 2010.

120 x 230 cm

200 - 400 €



030
Encadré officiel « Citroën in Fashion AX 1994 ».
45 x 55 cm

20 - 30 €



031
Lot de 5 encadrés officiels stand Citroën Mondial
de l'Auto 2000.

45 x 55 cm

70 - 90 €



032
Photo lancement « Traction Avant 7 1934 » Citroën
Danemark.
80 x 120 cm

20 - 40 €



033
Photo lancement de la CX au Salon de l'Auto Paris 1974.
80 x 120 cm

20 - 40 €



034

Lot de 2 tableaux publicitaires Traction Avant 15/6 par Citroën Allemagne.

85 x 115 cm

40 - 60 €



035

Lot de 4 panneaux didactiques officiels « Cinquenaire DS » 2005.

85 x 90 cm

30 - 60 €



036

Tableau promotionnel officiel sur les découvrables Citroën 1990.

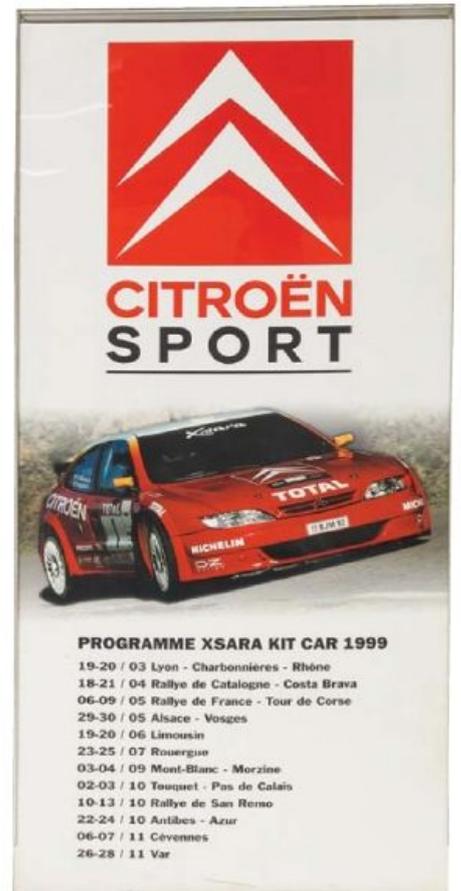
75 x 100 cm

20 - 30 €



037
Grande affiche de la vue aérienne
de l'usine d'Aulnay-sous-Bois 2001.
80 x 120 cm

30 - 40 €



038
Totem publicitaire officiel
« Programme sportif Xsara Kit-Car
1999 ».
90 x 200 cm
90 - 110 €

PROGRAMME XSARA KIT CAR 1999

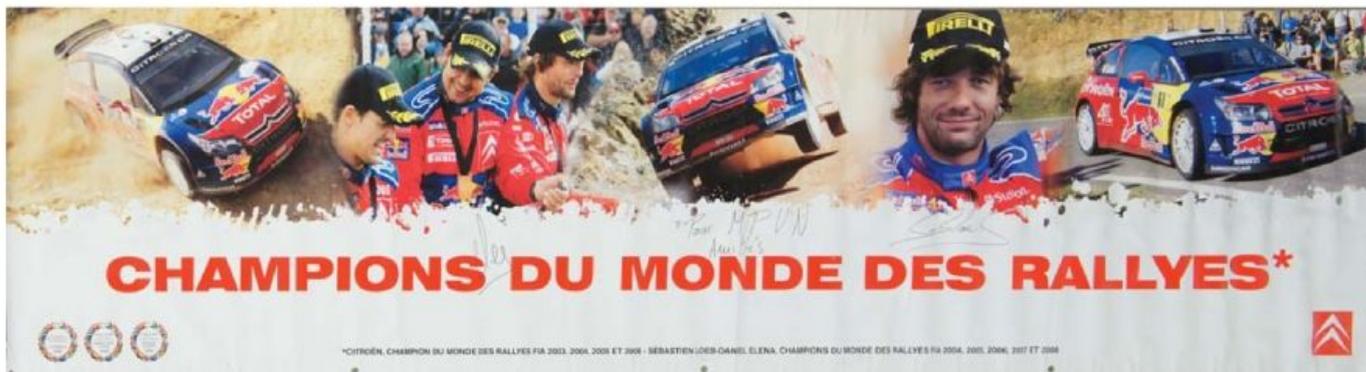
- 19-20 / 03 Lyon - Charbonnières - Rhône
- 18-21 / 04 Rallye de Catalogne - Costa Brava
- 06-09 / 05 Rallye de France - Tour de Corse
- 29-30 / 05 Alsace - Vosges
- 19-20 / 06 Limousin
- 23-25 / 07 Rouergue
- 03-04 / 09 Mont-Blanc - Morzine
- 02-03 / 10 Touquet - Pas de Calais
- 10-13 / 10 Rallye de San Remo
- 22-24 / 10 Antibes - Azur
- 06-07 / 11 Cévennes
- 26-28 / 11 Var



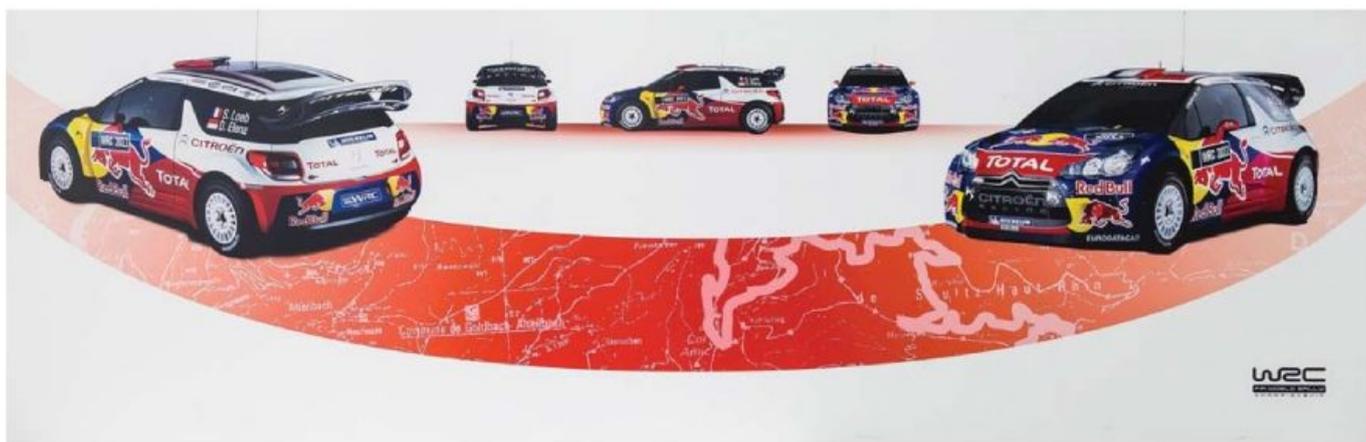
039
Affiche publicitaire rigide « 90 ans de
communication » 2009.
63 x 220 cm
40 - 60 €



040
2 photos officielles Citroën Sport C4
WRC Champion du Monde 2008.
60 x 100 cm
60 - 90 €



041



042

041
Tirage officiel Citroën Sport dédié par Sébastien Loeb et Daniel Elena C4 WRC 2008.

100 x 400 cm

100 - 130 €

042
Panneau publicitaire officiel Citroën Racing DS3 WRC Rétromobile 2011 .

60 x 180 cm

40 - 60 €



043

Maquette de style Citroën C8 2002
au 1/6^e.

200 - 300 €



044

Maquette de style Citroën C6 2005
au 1/6^e.

400 - 600 €



045

Maquette de style Citroën C3 2003
au 1/6^e.

150 - 250 €



046



047

046
Totem logo Citroën 1998.
90 x 180 cm
150 - 300 €

047
Banderole publicitaire officielle « 90 ans
d'innovation » logos Citroën 2009.
90 x 300 cm
10 - 30 €

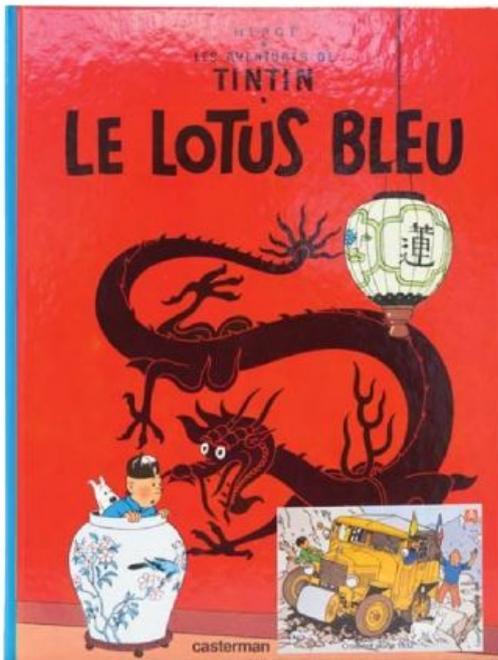


048
Epure de Citroën C6 1/24°.

80 - 120 €

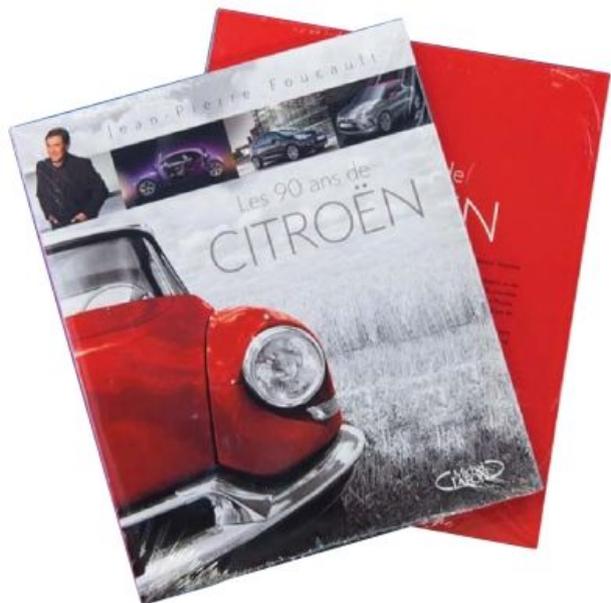
049
Epure de Citroën C6 1/24°.

80 - 120 €



050
Bande-dessinée « Tintin et le Lotus Bleu » Edition
Collector Citroën.

30 - 60 €



051
Lot de 2 livres neufs « Citroën : Les 90 ans ».

20 - 40 €



052

Lot de 10 dossiers de presse officiels « Véhicule de série, Concept-Cars ».

40 - 60 €



053

Lot de 10 dossiers de presse officiels « Véhicule de série, Concept-Cars ».

40 - 60 €



054

Livre XM officiel et médaille XM 1990.

10 - 30 €



055

Livres DS et dossier de presse officiels 60 ans DS 2015.

30 - 60 €



056



057



058

056

Chariot de convoyage utilisé à l'usine de Javel et d'Asnières.

300 - 600 €

057

Chariot de convoyage utilisé à l'usine de Javel et d'Asnières.

300 - 600 €

058

Chariot de convoyage utilisé à l'usine de Javel et d'Asnières.

300 - 600 €



059
Enseigne lumineuse pour salons et événements : logo
Citroën années 1985 à 2008.

65 x 65 cm

200 - 400 €



060
Enseigne lumineuse pour salons et événements : logo
Citroën années 1985 à 2008.

65 x 65 cm

200 - 400 €



061
Totem lumineux pour expositions et événements : logo
Citroën années 1985 à 2008.

45 x 150 cm

200 - 400 €



062
Totem lumineux pour expositions et événements : logo
Citroën années 1985 à 2008.

45 x 150 cm

200 - 400 €



063
 Lettrage Citroën chromé pour salons : années 2000.

150 - 300 €

064
 Etagère métallique Citroën d'atelier à suspendre.

50 - 100 €



065
 Lot de 4 photos officielles
 saison Citroën WRC 2004.
 60 x 90 cm

80 - 140 €



066
Grille d'entrée d'air avant ZX Rallye Raid évolution 4
1994.

100 - 200 €

067
Aileron arrière de ZX Rallye Raid évolution 5
1996 (avec sa housse de rangement).

400 - 800 €



068
Porte côté pilote de ZX Rallye Raid évolution 5
1996.

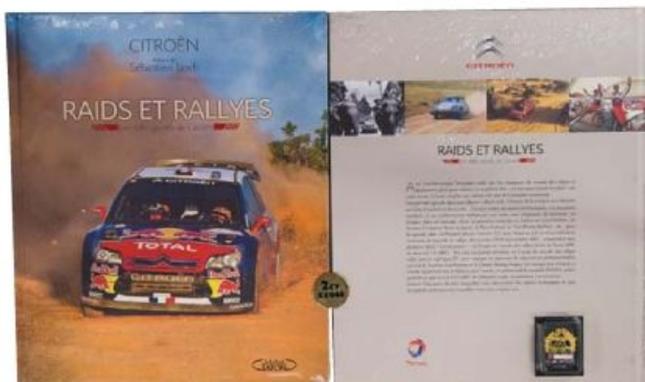
150 - 300 €





069
 Capot avant de Xsara WRC S. Loeb version Rallye du Kenya 2002 avec prise d'air « Afrique ».

500 - 1 000 €



070
 Lot de 2 livres neufs « Citroën : Raids et rallyes » accompagnés de deux pin's compétition.

30 - 60 €



071
 Lot de 10 dossiers de presse et livres officiels « Véhicule de série, patrimoine ».

60 - 80 €

072

Reproduction sur plexiglas étude de style C5 phase 2
2001.

100 x 100 cm

100 - 200 €



073

Reproduction sur plexiglas étude de style C4 WRC
2002.

100 x 100 cm

100 - 200 €

074

Reproduction sur plexiglas étude de style C4 Sport
2003.

100 x 100 cm

100 - 200 €





075

Reproduction sur plexiglas étude de style C4 Coupé 2003 (bleu).

100 x 100 cm

100 - 200 €

076

Reproduction sur plexiglas étude de style C4 Coupé 2003 (rouge).

100 x 100 cm

100 - 200 €



077

Reproduction sur plexiglas étude de style C6 2003.

100 x 100cm

100 - 200 €





078
Vélo de liaison de l'usine d'Aulnay (modèle femme).

50 - 100 €



079
Vélo de liaison de l'usine d'Aulnay (modèle homme).

50 - 100 €



080
Etabli en fer et bois de l'usine d'Aulnay.
60 x 120 cm

80 - 200 €



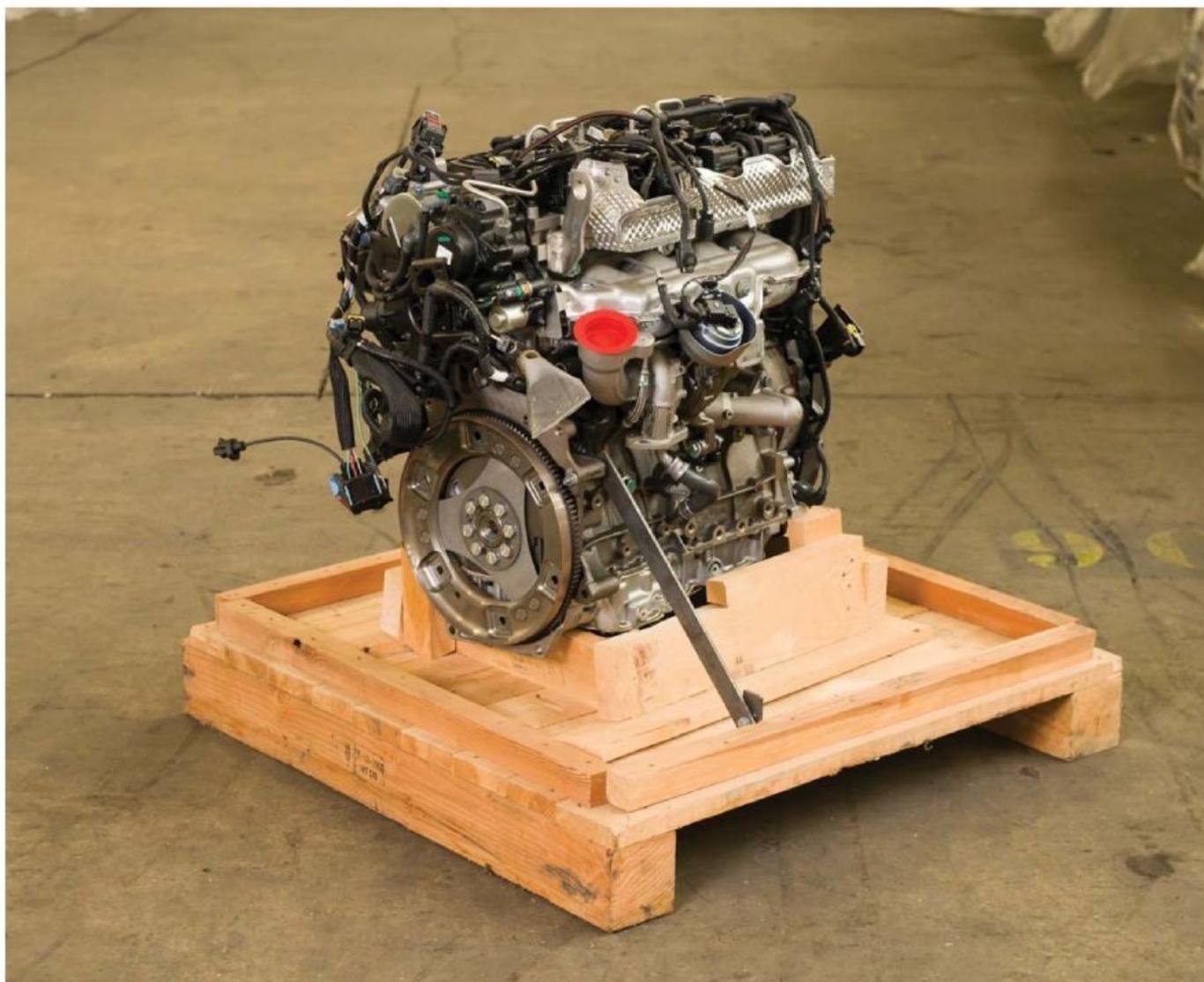
081
Etabli en fer et bois de l'usine d'Aulnay.
60x120 cm

80 - 200 €



082
Veste de travail siglée Citroën usine d'Aulnay.

30 - 80 €



083

Moteur d'essai HDI DW 10 4 cylindres 163 ch
sur palette.

500 - 1 500 €



084
Simulateur de conduite boîte de vitesses BMP 6
pour salons 2006.

500 - 1 500 €



085
**Notices d'emploi (2) Ami 8 -
 Ami Super.**

40 - 80 €



086
Notices d'emploi (3) GS.

60 - 120 €



087
Notices d'emploi (3) DS.

60 - 120 €



088

Notices d'emploi (3) CX.

60 - 120 €



089

Notices d'emploi (5) HY et C35.

100 - 200 €



090

Outil Citroën d'usine : presse.

150 - 300 €



4

5

6



Automobiles de collection

Maquettes & prototypes





LOT

- 091 **Type C 5 HP**
- 092 **GS phase 1**
- 093 **Berlingo Flanerie Sbarro**
- 094 **C3 Picasso HDi Salon de Paris 2008**
- 095 **AX Mutine 3 portes phase 2**
- 096 **C4 berline carrosserie spéciale**
- 097 **C4 familiale**
- 098 **Méhari 4x4 jaune**
- 099 **Eco 2000 SL 10**
- 100 **C4 coupé R-PUR Sbarro**
- 101 **C4 plateau**
- 102 **FAF**
- 103 **C-Triomphe**
- 104 **XM 2.5 TD Exclusive phase 2**
- 105 **C8 Oxygène Sbarro**
- 106 **C4 berline**
- 107 **Berlingo VL phase 1**
- 108 **DS 3 HDi 90**
- 109 **Visa Super (4 cyl)**
- 110 **Xénia**
- 111 **Rosalie 10 L**
- 112 **BX GTI**
- 113 **Xantia Activa V6**
- 114 **ZX berline « Reflex » 1.9 D ph. 2**
- 115 **Jumpy « Atlante des Neiges » Sbarro**
- 116 **Méhari 4x4 verte**
- 117 **Rosalie 10 NH**
- 118 **XM V6 Exclusive phase 2**
- 119 **Pluriel concept**
- 120 **Iltis**
- 121 **Traction Avant 11 B**
« Véhicule laboratoire »
- 122 **Xsara berline 2.0 I phase 1**

LOT

- 123 **Xantia berline Iran**
- 124 **C4 Cactus 1.6 HDI BMP6**
- 125 **Eco 2000**
- 126 **Ami 6**
- 127 **BX GTI « Course » Production Espagne**
- 128 **GSpécial phase 2**
- 129 **Berlingo Escapade Sbarro**
- 130 **XM Maquette « plexi »**
- 131 **DS 3 'OM' THP 150**
- 132 **Méhari 4x4 verte**
- 133 **CX Pallas automatic phase 1**
- 134 **C Cactus concept**
- 135 **C5 berline phase 1**
- 136 **AX électrique**
- 137 **Xsara Picasso « El Bicho » Sbarro**
- 138 **Citela**
- 139 **Xantia berline 2.0 I 16V phase 1**
- 140 **Xsara berline 1.8 I phase 1**
- 141 **C2 Super 1600 Ogier 2008**
- 142 **DS 3 HDi 110**
- 143 **Xsara break 1.5 D phase 1**
- 144 **Xantia break « expo »**
- 145 **Berlingo Grand Angle Sbarro**
- 146 **Xsara berline 2.0 I phase 1**
Dynalto
- 147 **XM V6 Exclusive phase 2**
- 148 **C3 « Absolue »**
- 149 **Xsara coupé VTR 1.6 I phase 2**
- 150 **Berlingo Taxi Sbarro**
- 151 **Xantia break phase 2**
- 152 **C4 Cactus VTI 82 BMP6**
- 153 **Tubik**
- 154 **Xsara berline 1.6 I phase 2**
- 155 **C-Elysée WTCC**



091
TYPE C 5 HP
 1924

Génial organisateur et visionnaire, André Citroën se lancera au lendemain de la guerre de 14-18 dans la première fabrication d'une voiture en série en Europe avec la Type A 10 HP. Mais dès la présentation de cette toute première automobile Citroën, sa réflexion continue. Il comprend très vite que l'automobile doit se démocratiser et qu'un modèle populaire, sans être une voiture au rabais, sans être un cyclecar (motocyclette à 3 ou 4 roues comme cela se faisait à l'époque), permettra encore de plus grands volumes de vente. C'est en 1922, au salon de Paris, qu'il présente sa solution, la Type C 5 HP. Alors qu'Henri Ford proposait sa Ford T de toutes les couleurs à la stricte condition

qu'elle soit uniquement noire (trait d'humour d'Henri Ford lui-même), André Citroën choisit avec le même humour le jaune... citron! Une fois encore, il a vu juste! La voiture connaît un immense succès. Il est vrai qu'elle est deux fois moins chère qu'une 10 HP, tout en ayant une vraie carrosserie et un vrai 4 cylindres de 11 ch. Pesant environ 600 kg, elle atteint sans sourciller 60 km/h, ce qui en 1922 est une belle prouesse à ce prix! Avec son radiateur très reculé, son arrière en pointe, ses magnifiques ailes déployées, l'auto dégage un charme fou. Un Citron citron à croquer, sans les pépins, même si le véhicule présenté est rouge!

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

3 000 - 6 000 € sans réserve







092

GS PHASE 1

1973 // 921 km

Entre l'Ami 6, voire l'Ami 8 de 1970 et la DS, le trou est grand dans la gamme. Citroën a besoin urgemment d'un modèle dans le créneau intermédiaire. Mais les clients fidèles de la marque se demandent comment Citroën pourra innover dans ce secteur du milieu de gamme où toutes les voitures se ressemblent pour ne choquer personne. Ils ne seront pas déçus ! Une fois de plus, Citroën arrive avec une vraie Citroën, innovante, belle et originale : la GS. Elle est littéralement la vedette du salon de Paris. Elle est élue voiture de l'année 1971!. Robert Opron s'est vite mis dans les chaussures de Flaminio Bertoni pour respecter l'ADN de la marque. Il le préservera d'ailleurs encore largement avec la SM et la CX ! Mais revenons à notre GS et ses ingrédients

bien Citroën : moteur refroidi par air (4 cylindres), suspension hydropneumatique (une première dans ce créneau), une ligne très innovante à l'excellent Cx et un tableau de bord futuriste avec un tambour défilant derrière une loupe et une poignée de frein à main savamment intégrée dans la planche de bord. Encore une Citroën à collectionner impérativement et à faire rouler tant sa modernité de l'époque lui permet de s'intégrer sans difficulté dans la circulation d'aujourd'hui ! 1222 cm³, 60 chevaux et 150 km/h. Cette GS beige a été commercialisée par Citroën Espagne.

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

2 500 - 5 000 € sans réserve







093

BERLINGO FLANERIE SBARRO

1999 // 26 km

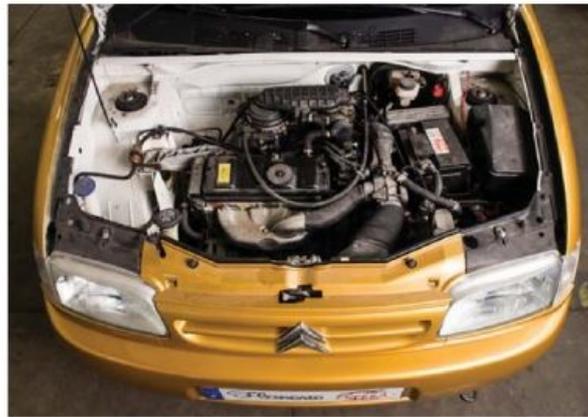
Dévoilé en 1996, le Berlingo se présentait comme un compromis de la 2CV et de la Méhari, à la fois bourlingueur, ludique et pratique. Cette base ouvrait à bien des réflexions autour de la voiture loisir et Sbarro ne s'en est pas privé. Ce n'est en effet pas moins de 3 concepts qu'il réalisera grâce au Berlingo dont 2 sont proposés ici à la vente. Chaque concept est bien entendu unique et spécifique, explorant à chaque

fois une voie différente. Flanerie, comme son nom l'indique est un véhicule de promenade, totalement ouvert, allongé pour recevoir six places séparées idéales pour les longues balades en forêt. Le véhicule ici présenté est une maquette, roulante, mais à homologuer à titre unitaire, ou à faire rouler en univers privé.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

9 000 - 11 000 € *sans réserve*







094

C3 PICASSO HDI SALON DE PARIS 2008

2008 // 9 km

C'est en 2008 que Citroën introduit son premier petit monospace, le C3 Picasso. Son style, bien dans l'esprit Citroën, est audacieux et novateur. Il a du caractère et se donne des airs de caravane américaine, les fameuses Airstream, ce qui invite immédiatement aux grands espaces. Haut comme un SUV, ha-

bitable, avec un grand toit en verre panoramique, le véhicule est très bien accepté. Le modèle présenté est une fois de plus unique en son genre, puisqu'il dispose de verre rouge et d'une décoration par sticker, l'objectif étant de colorer le salon de Paris 2008 où elle a été présentée. Un collector !

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

8 000 - 10 000 € sans réserve







095

AX MUTINE 3 PORTES PHASE 2

1991 // 11 414 km

Présentée en 1976, la LN avait été la première Citroën de ville. Mais elle laissait les aficionados de la marque sur leur faim, celle-ci reprenant tout simplement la caisse de la Peugeot 104 coupé, sa cousine. L'arrivée de l'AX en 1986 fut donc agréablement perçue car non seulement, elle était spécifiquement étudiée par et pour Citroën, mais elle en reprenait les ingrédients majeurs, intelligente, innovante et jolie. Il faut dire que de nombreuses préétudes concrétisées par les concepts Eco 2000 la rendront très aboutie, tant sur le plan mécanique, carrosserie, aérodynamique qu'esthétique. L'esprit Citroën, ce n'est pas uniquement la modernité du produit, c'est aussi la publicité. Qui n'a pas oublié cette campagne époustouflante de l'AX sur la muraille de Chine ?

Révolutionnaire, disait-elle ! Une fois de plus, il fallait oser, et Citroën l'a fait ! La voiture proposée est une série spéciale Mutine, de moins de 12 000 km, en excellent état de conservation et à l'histoire originale. En effet, Auguste Génovèse, célèbre directeur de l'usine de Rennes La Janais et au caractère bien trempé, avait tout simplement, par passion de la marque, décidé de créer son propre musée sur le site breton. Pour cela il mettait de côté les modèles emblématiques. Des employés de l'usine eux-mêmes passionnés donnaient de leur temps pour entretenir cette collection. À son départ, le Conservatoire héritera ainsi de 37 voitures. Merci Monsieur Génovèse pour cette belle AX !

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

3 000 - 6 000 € sans réserve







096

C4 BERLINE CARROSSERIE SPÉCIALE

1929

Après la Type A de 1919, la 5 HP de 1922, puis la B14 de 1926, Citroën lance en 1928 son AC 4 pour André Citroën, quatre cylindres, plus communément appelée la C4. La montée en gamme se poursuit comme les cadences de production. Avec 10 cm de plus en longueur, 9 cm en largeur mais 9 cm plus basse, ce modèle gagne naturellement en prestance sur la route, accentuée par de plus petites vitres et une caisse aux coins rayonnés. Comme toutes les voitures de cette époque, elle dispose d'un solide châssis indépendant sur lequel est posée une caisse tout acier. On n'est en effet plus très loin de la caisse monocoque qui viendra à peine six années plus tard avec la Traction révolutionnaire. Doté d'un robuste quatre

cylindres en ligne de 1630 cm³ d'une puissance de 30 chevaux, accouplé à une boîte trois vitesses non synchronisés, l'AC 4 pouvait emmener ses 1200 kg à près de 90 km/h. Elle gagnera la réputation d'une auto sérieuse, robuste, économique à l'achat et bien finie avec un intérieur en drap et des tapis caoutchouc. Sa robustesse lui vaudra même d'être déclinée en autochenille, les fameuses autochenilles de la croisière jaune d'André Citroën. Le modèle conservé par Citroën dans ses réserves est une carrosserie spéciale sur sa partie arrière sans que l'on sache réellement si cela était une étude de la « maison » ou d'un carrossier extérieur. Le véhicule est sain et complet, mais à restaurer.

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

2 000 - 4 000 € *sans réserve*







097

C4 FAMILIALE

1930

Après la type A de 1919, la 5 HP de 1922, puis la B14 de 1926, Citroën lance en 1929 son AC 4 pour André Citroën, quatre cylindres, plus communément appelée la C4. La montée en gamme se poursuit comme les cadences de production. Comme toutes les voitures de cette époque, elle dispose d'un solide châssis indépendant sur lequel est posé les premières caisses tout acier. On n'est en effet plus très loin de la caisse monocoque qui viendra à peine cinq années plus tard avec la Traction révolutionnaire. Doté d'un robuste quatre cylindres en ligne de 1 630 cm³ d'une puissance de 30 chevaux, accouplé à une boîte trois vitesses non synchronisés, l'AC 4 pouvait emmener ses 1 200 kg à 90 km/h. Elle gagnera la réputation d'une auto sérieuse, robuste, économique à l'achat et bien finie avec un intérieur en drap et des tapis caoutchouc. Sa robustesse lui vaudra même d'être déclinée en autochenille, les fameuses autochenilles des croisières noires et jaune d'André Citroën. Ce modèle spécifiquement conservé par Citroën Heritage dans ses réserves est une familiale. Le véhicule est sain et complet, mais à restaurer. La Citroën C4 que voici est une version familiale présentée dans son état. C'est une voiture parfaite pour les balades en famille à bord d'une auto chargée d'histoire. Construite en 1930, ce modèle est situé entre la Citroën B14 et la Rosalie 8. Elle devient C4 III au salon d'octobre 1929 et reçoit

alors des améliorations dont a bénéficié la C6 : pistons longs, joints de cardan, etc. Puis elle devient C4F au salon de 1930 et C4G au salon de 1931. Produite à plus de 240 000 exemplaires tous modèles confondus c'est l'occasion d'acquérir une auto mythique pour un prix encore raisonnable.

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

1500 - 3 500 € sans réserve







098

MÉHARI 4X4 JAUNE

1979 // 14 163 km

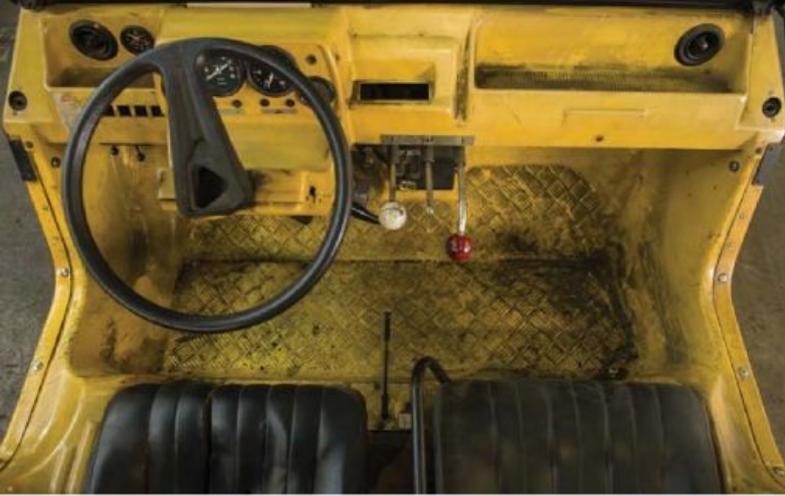
Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation ! Carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique



fait pour durer. D'ailleurs, ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît la version 4x4 pour 4 années supplémentaires. Digne héritière de la 2CV Sahara qui était munie de 2 moteurs et donc de 4 roues motrices, la Méhari 4x4 est un engin aussi exceptionnel aux performances tout-terrain ahurissantes. En effet, sa légèreté, ses suspensions à grands débattements, ses porte-à-faux très courts autorisent des franchissements que de gros 4x4 ne peuvent réussir. Son look n'est pas en reste, avec comme différence pour la version 2 roues motrices : des pare-chocs avant et arrière renforcés, une sortie d'essence à droite, une roue de secours sur le capot en option et des feux arrière monoblocs. Produite à seulement 1213 exemplaires, cette version 4x4 est à acquérir absolument ! Des 3 modèles conservés par doublon par Citroën Heritage, celui-ci a été utilisé par la concession Citroën de la Rue Félix Faure, à Paris. Cette concession proche de Javel, était notamment en charge des voitures des collaborateurs de la marque. Cette Méhari 4x4 servait à monter et descendre les voitures dans les rampes. Les techniciens de la marque lui ont apporté quelques modifications pour faciliter leur travail de tous les jours : une belle histoire d'une vraie Citroën, de l'usine Citroën pour les opérateurs Citroën de la rue Félix Faure.

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

2 000 - 4 000 € sans réserve





099

ECO 2000 SL 10

1984

Après les nombreuses études réalisées par les ingénieurs et techniciens de Citroën sur une petite automobile à très faible consommation, études qui se sont traduites par déjà 3 prototypes tous appelés Eco 2000, la dernière évolution, code Eco 2000 SL 10, se doit d'être la version finale, aboutie, à présenter au public pour sonder sa réaction. Marketing oblige, sa présen-

tation est plus soignée et une maquette de salon est réalisée, peinte d'un joli gris métallisé. La version motorisée qui a subi tous les tests est bien sûr conservée par Citroën Heritage, mais cette maquette de salon, unique, présentée au salon de Paris en octobre 1984, est proposée aux amoureux de la marque et de son contenu technologique.

Maquette.

8 000 - 12 000 € *sans réserve*







100

C4 COUPÉ R-PUR SBARRO

2005

Au début des années 2000, les coupés-cabriolet fleurissent de salon en salon. Citroën ne disposant d'aucun cabriolet dans sa gamme, accepte alors le projet de Sbarro d'étudier un concept de découvrabilité sur sa C4 et donne donc une C4 3 portes à l'école Espera pour sa réalisation. Rapidement, le carrossier développe un système très intelligent de 3 panneaux coulissants du toit vers le coffre, alors que la petite lunette arrière s'escamote elle aussi dans le coffre. L'ensemble en position fermée conserve ainsi l'apparence du C4 coupé voulu par Jean-Pierre Ploué et ses équipes, mais avec un grand toit panoramique vitré, alors qu'une fois ouvert, il transforme réellement la voiture

en un grand cabriolet 4 places avec des arches latérales cependant maintenues, comme deux arceaux de sécurité. Carrossier oblige, Sbarro ne peut s'empêcher d'embellir la voiture avec de très belles jantes, des élargisseurs d'ailes et un double échappement central. Quel dommage que cette voiture n'ait pas atteint le stade de la production, mais si vous la faites passer aux mines pour son immatriculation tout en réglant les points liés à la maquette comme par exemple les élargisseurs de roue hors normes, vous aurez le privilège de rouler dans une auto exceptionnelle et unique.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 10 000 € sans réserve







101

C4 PATEAU

1930 // 31 145 km

Située entre la Citroën B14 et la Rosalie 8, la Citroën C4 que nous présentons est un modèle « dans son jus ». Présentée au salon de Paris en octobre 1928, elle a été dérivée en de nombreuses versions dont ce plateau utilitaire. Notre modèle a quant à lui été fabriqué en 1930. La mécanique moderne et robuste de la C4 se prêtait assez bien à cette version de travail acceptant de lourdes charges. En effet, les cylindres sont coulés d'un seul bloc et le refroidissement à eau se fait

à l'aide d'une pompe de circulation, ce qui n'était pas le cas auparavant. L'allumage est lui aussi modernisé grâce à un distributeur Delco-Rémy. Le carter de la boîte de vitesses est en fonte et non plus en aluminium et le châssis est, rigidifié par des longerons entretoisés. La C4 plateau frise ainsi les 70 km/h, idéal pour transporter une moto d'époque et commencer une collection.

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

3 000 - 6 000 € sans réserve







102

FAF

1980 // 6 093 km

Facile à Fabriquer ; Facile à Financer. Produite à partir de 1973 la Citroën FAF était une voiture dérivée de la 2CV et conçue pour les pays en voie de développement dont la version plastique de la Méhari n'était pas toujours adaptée. En effet, la carrosserie était donc réalisée en panneau de tôle simplement pliée et non emboutie. La FAF a été produite jusqu'en 1979. La voiture a été construite en Grèce, comme la Citroën Pony, au Portugal, en Guinée-Bissau, au Chili, comme la Yagán ainsi qu'en Côte d'Ivoire et, pour quelques-unes, au Sénégal, sous le nom de « Baby Brousse » et en République centrafricaine. Au Vietnam, la FAF s'appelait 'La Dalat' où 3 880 exemplaires ont été construits.

Pour chacune des pièces de la carrosserie était fait un « patron », comme en couture, sur lequel étaient dessinés la forme à découper mais aussi les plis à faire, l'angle, le sens et l'ordre de pliage. Le plan faisait aussi office de notice de montage. C'est probablement le seul véhicule fabriqué selon ce procédé, économique et facilement exportable. La voiture dégage le même charme qu'une Méhari, l'exotisme en plus. Une vraie Citroën, intelligente et novatrice, à collectionner...

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1500 - 3 500 € sans réserve







103

C-TRIOMPHE

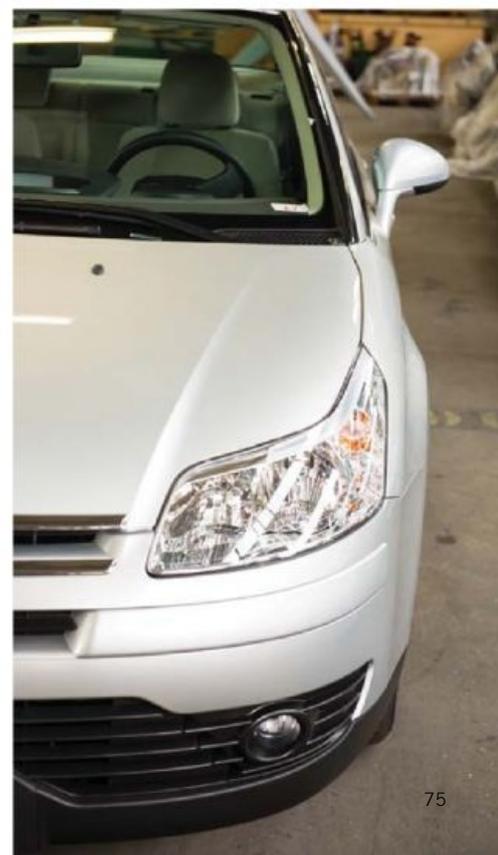
2007 // 4 052 km

Les relations entre Citroën et la Chine remontent à 1992. La production de Citroën en Chine débute en 1992 lorsque le constructeur français y introduit ses ZX Fukang. Fort du succès de ce modèle (produit au sein de l'usine de Wuhan), la marque au double chevron a poursuivi sa conquête. Avec l'ouverture commerciale de l'Empire du Milieu, la demande en produits manufacturés « haut de gamme » ne cesse de croître. Après la C5, importée depuis 2001, c'est une nouvelle venue qui fait son apparition sur un marché ô combien concurrentiel. La C-Triomphe est (en quelque sorte) une C4 tricorps particulièrement allongée. En effet, la longueur du modèle passe de 4,26 à 4,80 m, ce qui lui permet de dépasser sa grande sœur C5 ! Une voiture amusante, rare en France, sans prix de réserve à acheter immédiatement.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

8 000 - 12 000 € sans réserve







104

XM 2.5 TD EXCLUSIVE PHASE 2

2000 // **30 569 km**

Présentée en 1989, la XM déclenche un vrai coup de tonnerre dans la planète Citroën. Tous y revoient une digne descendante des Traction, DS, CX et même SM... Citroën revient sur le haut de gamme après la crise pétrolière avec une automobile au style futuriste et à la technologie innovante. Ligne en flèche acérée, grand porte-à-faux avant mais court à l'arrière, pavillon flottant sur de multiples panneaux vitrés, le tout confère à la voiture beaucoup de dynamisme et de classe. Suivant la grande tradition maison, l'aérodynamisme est aussi soigné avec un Cx inférieur à 0,3. Fabriquée dans l'usine de Citroën à Rennes, en Bretagne, la voiture a fait l'objet de tous les soins qu'une haut de gamme nécessite comme par exemple la présence d'une vitre de sépa-

ration entre l'habitacle et le coffre, articulée, qui isole du bruit venant de ce dernier. L'intérieur est particulièrement cossu offrant une excellente habitabilité, de profonds sièges cuirs, et le fameux volant monobranche Citroën issu de la DS de 1955... L'hydraulique Citroën est bien sûr de rigueur et procure à l'auto un confort extrême qu'aucun de ses rivaux, Allemands et autres, ne peut offrir, le tout allié à une tenue de route de très haut niveau. Cette version, très légèrement restylée, dispose d'un becquet dans le prolongement du hayon, de la finition exclusive et du turbo diesel 2,5 l très coupleux, en bon état avec peu de kilomètres. Un TGV 1^{ère} classe de la route, de l'année 2000 !

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

3 000 - 5 000 € *sans réserve*







105

C8 OXYGÈNE SBARRO

2002 // 1789 km

Le monospace C8 prend la succession de l'Evasion dès 2002. Plus spacieux que son prédécesseur, Sbarro entrevoit immédiatement la possibilité d'en faire une voiture encore plus conviviale en la transformant en salon de plein air. Le projet est très ambitieux et débouche sur des grands panneaux de côté articulés par le bas où deux canapés se déplient, accompagnés de deux tables en verre descendant du pavillon où ils servaient de toit panoramique. Grâce à un mécanisme intelligent et très bien réalisé, vous pourrez ainsi pique-niquer dans un grand confort et partager avec vos passagers un apéritif en plein air, rien que cela ! Quand il vous faudra reprendre la route, le véhicule se

refermera pour reprendre quasiment son aspect d'origine, sans que votre entourage ne se doute de ses capacités de « transformer ». À vous de les impressionner avec ce concept car de carrossier absolument unique en son genre. Le prototype n'est pas roulant, de trop nombreuses modifications de plateforme ne le permettant pas, mais c'est une belle maquette à mettre dans un espace vert et à ouvrir aux premiers rayons du soleil... Aussi original qu'une Citroën ! Le mécanisme d'ouverture n'ayant pas fonctionné depuis longtemps nécessitera sans doute une révision.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

10 000 - 15 000 € sans réserve







106

C4 BERLINE

1932

Après la Type A de 1919, la 5 HP de 1922, puis la B14 de 1926, Citroën lance en 1928 son AC 4 pour André Citroën, 4 cylindres, plus communément appelée la C4. La montée en gamme se poursuit comme les cadences de production. Avec 10 cm de plus en longueur, 9 cm en largeur mais 9 cm plus basse, ce modèle gagne naturellement en prestance sur la route, accentuée par de plus petites vitres et une caisse aux coins rayonnés. Comme toutes les voitures de cette époque, elle dispose d'un solide châssis indépendant sur lequel est posé une caisse tout acier. On n'est en effet plus très loin de la caisse monocoque qui vien-

dra à peine 5 années plus tard avec la Traction révolutionnaire. Doté d'un robuste 4 cylindres en ligne de 1630 cm³ d'une puissance de 30 ch, accouplé à une boîte 3 vitesses non synchronisés, l'AC 4 pouvait emmener ses 1200 kg à près de 90 km/h. Elle gagnera la réputation d'une auto sérieuse, robuste, économique à l'achat et bien finie avec un intérieur en drap et des tapis caoutchouc. Sa robustesse lui vaudra même d'être déclinée en autochenille, les fameuses autochenilles de la croisière jaune d'André Citroën. Le véhicule présenté est à redémarrer (moteur non bloqué) et il manque malheureusement la calandre.

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

2 000 - 4 000 € *sans réserve*







107

BERLINGO VL PHASE 1

1996

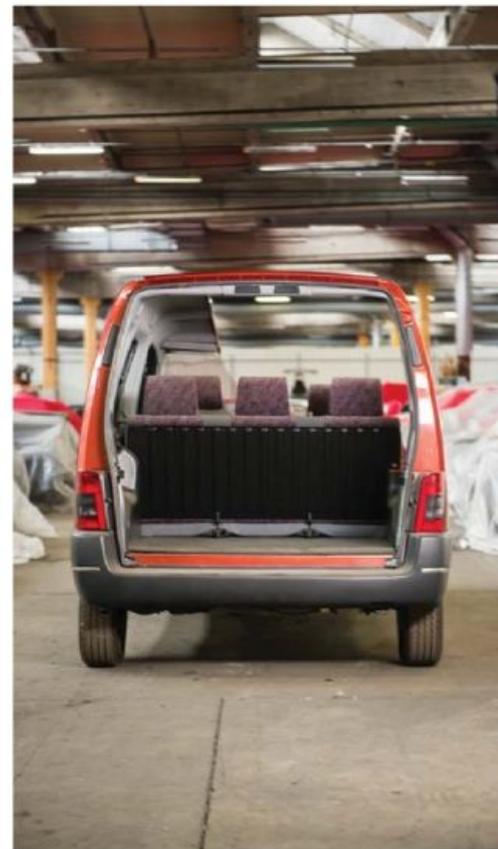
Même sur le créneau du véhicule utilitaire (VU), Citroën apportera sa révolution. Ce fut d'abord les TUB et les H, premiers utilitaires à traction avant autour des années 40. Plus tard le Berlingo, premier petit VU à ne pas avoir une caisse rajoutée sur la version civile, mais complètement intégrée dans le design de la voiture. En effet, sur segment, on connaissait jusqu'alors les C15 pour Citroën, les Express pour Renault, et les constructeurs étrangers avec les Fiesta, Corsa. Toutes reprenaient la moitié de la voiture grand public, sur lequel on venait greffer une grosse caisse fermée par deux portes battantes. Efficace, certes, mais pas beau du tout et assez peu aérodynamique ! Et une fois de plus Citroën innove et crée un nouveau concept, avec une voi-

ture utilitaire ou la partie arrière est parfaitement intégrée dans le design de la voiture grâce à un pare-brise plus haut et un pavillon se raccordant exactement à la caisse. L'ensemble est joliment proportionné et peut même aboutir à une voiture loisir, avec des fonctionnalités intégrées dans le toit. Ce sera le Ludospace. La voiture plaît, rappelle les fonctionnalités multiples d'une 2CV ou d'une 4L et tous les autres constructeurs emboîtent le pas, avec Kangoo, Cargo... Bravo Citroën pour cette innovation reconnue, copiée et définitivement entrée dans les mœurs ! La version proposée ici est une maquette de salon, présentée au salon de Paris 1996. Avec sa carrosserie découpée, l'objectif était de mettre en avant la modularité et l'habitabilité de cette auto.

Maquette.

2 000 - 6 000 € sans réserve







108

DS 3 HDI 90

2009 // 44 km

En 2009, Citroën présente la DS 3 Inside, préfigurant la DS 3 de série du salon de Paris 2009. Le Groupe PSA tente un pari osé de lancer une nouvelle ligne sur le créneau du premium. Ce sera DS, grâce à l'incroyable image de la DS de 1955 dans le monde entier, véritable icône de l'automobile. La DS 3 renou-

vellera le genre, un peu ressassé, de la Mini, avec beaucoup de modernité et de classe. Les ventes seront au rendez-vous. Le modèle ici présenté est une présérie avec des particularités mineures (logo,...).

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 12 000 € sans réserve







109

VISA SUPER (4 CYL)

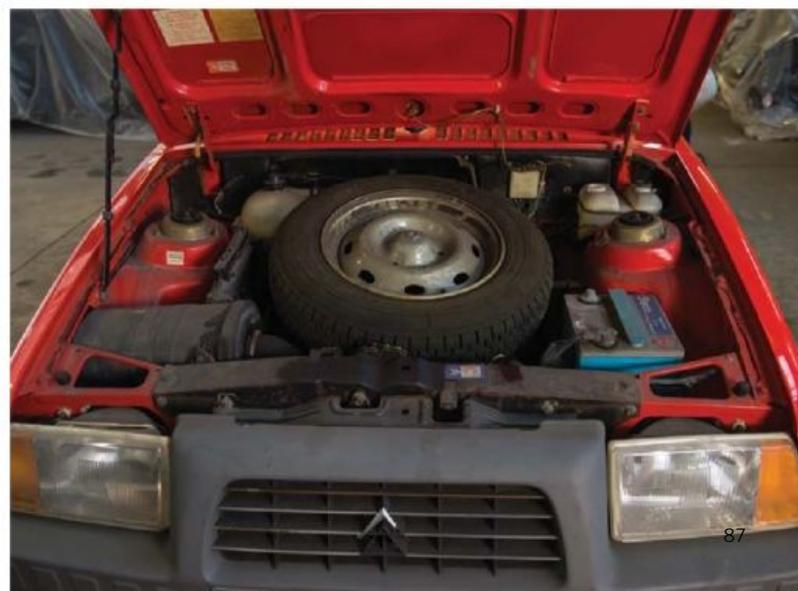
1979 // 11 198 km

La genèse de cette Citroën aura été marquée par plusieurs périodes. D'abord, celle d'un rapprochement possible avec Fiat et l'utilisation d'une plateforme de 127, puis d'un projet 100 % Citroën, pour finalement aboutir à une plateforme de 104 suite au mariage avec Peugeot. L'idée de la 2CV est bien sûr dans la tête des ingénieurs et quand on regarde l'auto présentée en 1978, on y retrouve quelques clins d'œil. Le gros montant arrière, l'originale calandre centrale et la simplicité générale de conception. D'ailleurs, outre le quatre cylindres de la 104 naturellement plus gros et plus puissant, le fameux bicylindre est aussi proposé. Mais d'autres signes distinctifs de Citroën se retrouvent aux 4 coins de la voiture, comme le balai d'essuie-glace central de la CX et les passages de roues arrière de GS. Il est à noter que le mauvais démarrage des ventes a contraint Citroën à rapidement restyler ce modèle, ce qui sera fait avec succès grâce au talent d'Yves Dubernard, alors chez Heuliez. Aussi, ce modèle de première série est à conserver précieusement : peu sont encore en circulation ou même en état de conservation correct !

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1 500 - 3 000 € sans réserve







110
XÉNIA
1980

Introduit au salon de Francfort en 1981, le concept car Xenia basé sur une plateforme de BX pas encore dévoilée (une affaire de mois), frappera par sa modernité extérieure comme intérieure. Dessiné par Trevor Fiore, ce break monocorps aux immenses portes-papillon, d'une forme très cubique et futuriste dispose d'un intérieur digne d'une navette spatiale. Il rencontrera un immense succès et bénéficiera d'une littérature prolifique dans les journaux et revues spécialisés. En effet, bien avant l'heure, il explorera le concept de segment croisé en couplant un design sportif de coupé deux portes, avec un coffre de break et un intérieur de monospace. Une étude très

intéressante qui a été espionnée avec soin par tous les autres constructeurs de la planète. Citroën Heritage propose ici non le concept-car, pieusement conservé, mais sa maquette initiale de style. C'est avec cette sculpture, puisqu'il s'agit d'une vraie sculpture en *clay* (argile synthétique) peinte, que l'artiste a défini les formes exactes de la voiture. Cette sculpture pleine (vitrage aussi en argile) est posée sur un châssis avec de vraies roues. Vous avez ainsi la possibilité d'acquérir une œuvre d'artiste totalement unique et chargée d'histoire, futuriste, technologique et esthétique.

Maquette.

15 000 - 25 000 € *sans réserve*







111

ROSALIE 10L

1933 // **13 601 km**

Officiellement dénommée Citroën 10 L, pour 10 chevaux, la voiture hérite du petit nom donné à la voiture des records des huiles Yacco : Rosalie. En 1931, puis en 1932, César Marchand affronte l'anneau de Linas-Montlhéry pour 300 000 km avec une 8 chevaux Citroën dont est issue notre 10 L. Grâce au talent publicitaire d'André Citroën, et à la performance exceptionnelle de ces records (191 records internationaux de classe

battus !), le nom est devenu célèbre et a bénéficié logiquement au modèle d'origine. Elle est aussi la dernière voiture avant la Traction, celle qui a pris la crise de 1929 de plein fouet et a conduit à la situation financière tendue du constructeur. Une voiture historique à plus d'un titre !

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

3 000 - 6 000 € *sans réserve*







112

BX GTI

1990 // **21 499 km**

À la fin des années 80, les Citroënistes attendent un geste fort de la marque après le rachat par Peugeot et les projets de crise que furent la Visa et la LN. Ils ne seront pas déçus avec la BX, même si la voiture tranche avec les lignes fluides des DS, XM et CX... : bien que dessinée à l'extérieur de la maison par Bertone, repris d'un concept car fait pour Volvo, c'est une vraie Citroën ! Présentée en 1982, la BX affiche des lignes droites et anguleuses, mais résolument modernes et dynamiques. On dirait même un coupé à 4 portes tant sa ligne est basse et tendue. L'intérieur, lui aussi, est bien Citroën. On y retrouve les satellites parfaitement intégrés de part et d'autre du volant, monobranche... naturellement ! Le modèle sera un grand suc-

cès avec plus de 2 300 000 véhicules produits, déclinés en berline, break, 4X4 et sera même aligné dans le championnat du monde des rallyes avec une version très affûtée. Cela légitimera la sortie des versions GTI et GTI 16 S fort de respectivement 125 et 160 chevaux, cette dernière capable d'atteindre 220 km/h sur les *Autobahn*. La voiture issue des réserves Citroën Heritage et proposée à la vente est une version GTI à 2 soupapes par cylindre de 1905 cm³, 125 chevaux, flirtant avec les 200 km/h. Ce modèle est en bon état avec peu de kilomètres.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 10 000 € *sans réserve*







113

XANTIA ACTIVA V6

1997 // **1 575 km**

Lancée en 1993, la Xantia est une vraie Citroën, sous tous ses aspects. Le nom d'abord, qui reprend le traditionnel X des CX, XM, AX... L'hydraulique ensuite, poussé ici à son extrême avec le système Activa qui supprime l'inclinaison de la caisse dans les virages et bien sûr le style moderne avec le typique porte-à-faux long à l'avant, court à l'arrière. Après le succès d'estime de la XM, c'est de nouveau Bertone qui remporte le projet de la remplaçante de la BX, Marc Deschamps toujours aux crayons. Elle reprend les principaux

thèmes de cette XM avec un design en flèche, un petit becquet arrière masque le hayon. Elle en tire une certaine élégance et beaucoup de dynamisme. L'intérieur n'est pas en reste et est reconnu par les journalistes comme dégageant un sentiment de qualité et de luxe, parfaitement en phase avec le comportement exceptionnel de l'hydraulique Citroën, surtout en Activa et avec cette motorisation V6 inédite (moins de 2 600 exemplaires produits).

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

5 000 - 8 000 € *sans réserve*







114

ZX BERLINE « REFLEX » 1.9 D PH. 2

1996 // 1765 km

Présentée en 1991, en pleine guerre du Golfe, la ZX se positionne entre l'AX et la BX, sur le segment M1 porteur, du milieu de gamme. Dessinée en commun avec Bertone, qui rappeleons-le, a œuvré précédemment sur la BX et la XM, elle en reprend le capot plongeant et le dessin des phares. Par contre, le profil avec sa 3^e vitre caractéristique est un clin d'œil à la

2CV. L'ensemble est surtout très bien proportionné et reçoit rapidement le succès escompté. La version 3 portes s'illustrera brillamment en rallye-raid, notamment le Dakar. Le modèle de la collection Citroën Heritage est une berline 5 portes phase 2 de 1996.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

800 - 1 500 € sans réserve







115

JUMPY « ATLANTE DES NEIGES »

2007 // 558 km

Construit sur la base du Jumpy, l'Atlante des Neiges a été imaginé pour faire la navette de votre hôtel aux pistes de ski. Sbarro et ses élèves ont commencé par allègrement découper le toit du véhicule de base, puis ont supprimé les portes pour vous faire entrer par l'arrière comme dans un bus scolaire américain et ont fini en étanchéifiant tout l'habitacle. Celui-ci est donc en plein air pour recevoir 5 skieurs tout équipés, combinaisons, gants, bonnets, chaussures. Mais ce véhicule est aussi un splendide cabriolet à 6 places, le plus spacieux qui n'ait jamais existé. Idéal pour se promener au bord de la plage ou à la chasse, dans des bois comme à la montagne, vous ne passerez pas inaperçu, mais n'oubliez pas de prendre 6 cirés dans le coffre au cas où la météo se dégraderait ! Si par hasard vous n'aimez pas les sports d'hiver, rien n'empêche donc d'imaginer une version pour les vacances d'été dans votre propriété. Ce prototype, basé sur le Jumpy, est équipé d'un moteur diesel 1,6 l de 110 chevaux. Il est roulant dans un espace privé, ou devra faire l'objet d'une homologation à titre.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

15 000 - 20 000 € sans réserve







116

MÉHARI 4X4 VERTE

1979 // 11 408 km

Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation ! Carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique fait pour durer. D'ailleurs, ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît la version 4x4 pour 4 années supplé-

mentaires. Digne héritière de la 2CV Sahara qui était munie de 2 moteurs et donc de 4 roues motrices, la Méhari 4x4 est un engin aussi exceptionnel aux performances tout-terrain ahurissantes. En effet, sa légèreté, ses suspensions à grands débattements, ses porte-à-faux très courts autorisent des franchissements que de gros 4x4 ne peuvent réussir. Son look n'est pas en reste, avec comme différence avec la version 2 roues motrices : des pare-chocs avant et arrière renforcés, une sortie de secours sur le capot en option et des feux arrière monobloc. Produite à seulement 1213 exemplaires, cette version 4x4 est à acquérir absolument ! Celui-ci a aussi (le 2^e du catalogue) été utilisé par la concession Citroën de la Rue Félix Faure, à Paris. Cette concession proche de Javel, était notamment en charge des voitures des collaborateurs de la marque. Cette Méhari 4x4 servait à monter et descendre les voitures dans les rampes. Les techniciens de la marque lui ont apportés quelques modifications pour faciliter leur travail de tous les jours : une belle histoire d'une vraie Citroën, de l'usine Citroën pour les opérateurs Citroën de la rue Félix Faure. Ce modèle-ci nécessite une bonne remise à niveau pour escalader de nouveau les dunes de vos plages préférées, mais tout y est pour bien faire !



Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

2 000 - 4 000 € sans réserve





117

ROSALIE 10 NH

1933

La gamme des Citroën 8, 10 ou 15 est présentée officiellement au salon de Paris d'octobre 1932. Très rapidement surnommé Rosalie à cause de la célèbre voiture des records du même nom, le véhicule ne connaîtra pas un grand succès commercial à l'aune de la crise financière de 1929. Aussi André Citroën confie à Flaminio Bertoni le soin de moderniser l'auto par ce

qui sera un des premiers restylage de l'histoire de la marque. Dans l'esprit aérodynamique de l'époque, celui-ci incline la calandre, courbe les pare-chocs, enveloppe les ailes plus d'autres menus détails. Le véhicule sera alors baptisé 10 NH, pour *Nouvel Habillage*.

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

2 000 - 4 000 € *sans réserve*







118

XM V6 EXCLUSIVE PHASE 2

2000 // 119 500 km

Présentée en 1989, la XM déclenche un vrai coup de tonnerre dans la planète Citroën. Tous y revoient une digne descendante des Traction, DS, CX et même SM... Citroën revient sur le haut de gamme après la crise pétrolière avec une automobile au style futuriste et à la technologie innovante. Ligne en flèche acérée, grand porte-à-faux avant mais court à l'arrière, pavillon flottant sur de multiples panneaux vitrés, le tout confère à la voiture beaucoup de dynamisme et de classe. Suivant la grande tradition maison, l'aérodynamisme est aussi soigné avec un Cx inférieur à 0,3. Fabriquée dans l'usine de Citroën à Rennes, en Bretagne, la voiture a fait l'objet de tous les soins qu'une haut de gamme nécessite comme par exemple la présence d'une vitre

de séparation entre l'habitacle et le coffre, articulée, qui isole du bruit venant de ce dernier. L'intérieur est particulièrement cosu offrant une excellente habitabilité et de profonds sièges cuir. L'hydraulique Citroën est bien sûr de rigueur et procure à l'auto un confort extrême qu'aucun de ses rivaux, Allemands et autres, ne peut offrir, le tout allié à une tenue de route de très haut niveau. Le modèle présenté a été mis à disposition de l'acteur Roger Hanin dans le cadre de la série policière Navarro et a probablement transporté sa sœur, Danielle Mitterrand, épouse du Président Mitterrand, décédé quelques années plus tôt. Elle est équipée d'un autoradio haut de gamme avec chargeur de CD dans le coffre.

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

5 000 - 7 000 € sans réserve







119

PLURIEL CONCEPT

1999

Les dirigeants de Citroën rêvent depuis quelques temps de relancer le mythe de la Méhari. Ce concept se doit d'être moins rustique que la Méhari de 1968. Les fonctions principales de cette dernière doivent être bien présentes, comme le pick-up, la décapotable ou la berline fermée résistante aux intempéries. Les ingénieurs de Citroën, aidés du fournisseur Webasto, aboutiront à ce concept très innovant. Toit ouvrant en toile, basculant sous le plancher du coffre et arches latérales démontables offriront la modularité escomptée. Produite en Espagne, la voiture de série connaîtra un vrai succès d'estime face à tant d'innovation, mais une réussite commerciale mitigée face à tant de complexité. La maquette de style présentée ici est intéressante à plus d'un titre. Elle préfigure déjà bien ce que sera la C3 Pluriel de série, mais avec un clin d'œil très appuyé à la Méhari avec ses stries latérales sur un des flancs, qui ne seront hélas pas retenues sur la série. Avec cette maquette semi-pleine, réalisée à la main par les stylistes de la marque, vous posséderez un des morceaux d'histoire les plus intéressants de Citroën. Aucun autre constructeur n'aura été aussi innovant sur la découvrabilité d'une auto.

Maquette.

7 000 - 9 000 € sans réserve







120

ILTIS

1981 // 10 889 km

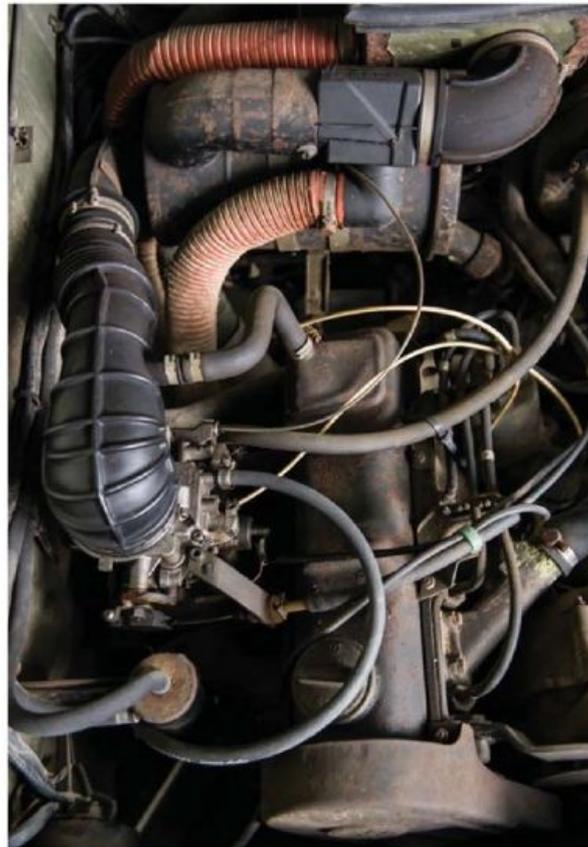
En 1979, Citroën tente sa chance et s'allie avec Volkswagen pour proposer à l'armée française une solution de remplacement à la Jeep. Ainsi, par ce contrat, Citroën obtient la caisse du Volkswagen Iltis, et la possibilité d'y intégrer un moteur de sa gamme. En effet, l'armée française souhaite disposer d'un moteur français afin d'être certaine de l'approvisionnement de pièces de rechange et éviter tout embargo d'une quelconque nation. Le véhicule ici au catalogue a un quatre cylindres en ligne de 1818 cm³ développant

75 ch. La voiture est équipée d'une boîte à quatre rapports, d'un différentiel et d'un réducteur, l'ensemble permet à la voiture de grimper des côtes de 50 %. Côté vitesse maximale, l'Iltis affiche un 130 km/h, et enfin, la voiture est capable de rouler dans 60 cm d'eau. Une superbe auto pour aller rouler en forêt les cheveux aux vents. Le véhicule proposé à la vente est une Iltis non modifiée, au moteur Volkswagen.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

4 000 - 6 000 € sans réserve







121

TRACTION AVANT 11 B « VÉHICULE LABORATOIRE »

1953 // 63 576 km

On ne présente plus la Citroën Traction si chargée d'histoire, d'émotion et de révolution. Imaginée par le génie visionnaire extraordinaire d'André Citroën pour sortir des terribles effets de la crise de 29, il lui aura manqué quelques mois, quelques semaines pour sauver son empire. Sa genèse a été une course contre la montre pour être présentée début 1934. Mais hélas, le temps a malgré tout manqué et André Citroën est chassé de son usine pour manque de trésorerie. Pire, il décédera peu de temps après sans connaître l'immense succès de ce modèle qu'il a voulu et qui aura sauvé la marque. Pour le public et les concurrents, le choc est grand : caisse monocoque tout acier,

ligne basse et effilée, traction avant, freinage hydraulique... Le modèle évoluera vite de la Traction 7 A à la 11 A avec l'accroissement de la cylindrée du moteur. Ce dernier est porté à 1 911 cm³ pour 46 ch à 3 800 tr/min et 11 chevaux fiscaux. Elle recevra de nombreuses améliorations comme un nouveau capot à fentes verticales, pare-chocs droit, coffre proéminent ouvrant par l'extérieur. Le tout dernier modèle est sorti en juillet 1957. Le modèle proposé à la vente est une 11 B de 1953, d'un joli et rare bleu marine et d'une sellerie correcte. Bref, une bonne base de restauration pour une auto à la provenance Citroën.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

5 000 - 7 000 € sans réserve







122

XSARA BERLINE 2.0 L PHASE 1

1997 // **10 089 km**

Chargée de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1997 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendances de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa célèbre grande sœur, la Xsara pré-

sente la même élégance et le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le coupé 3 portes sera présenté seulement quelques mois après la berline 5 portes. Il deviendra particulièrement illustre avec l'arrivée en 2001 d'un certain Sébastien Loeb sur une version WRC. Cette Xsara WRC lui offrira même son premier titre de champion du monde des rallyes en 2004.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1500 - 3 500 € sans réserve







123

XANTIA BERLINE IRAN

2000 // **94 km**

Le groupe PSA a été l'un des premiers constructeurs à s'implanter en Iran. C'est ainsi que Citroën s'est retrouvé aussi à produire dans ce pays, avec des sous-ensembles venant des usines françaises. La voiture conservée dans les collections est un véhicule qui a servi de base à ce projet et explique son état partiellement démonté, bonne base pour des pièces détachées.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

800 - 1 500 € sans réserve







124

C4 CACTUS 1.6 HDI BMP6

2014 // **55 km**

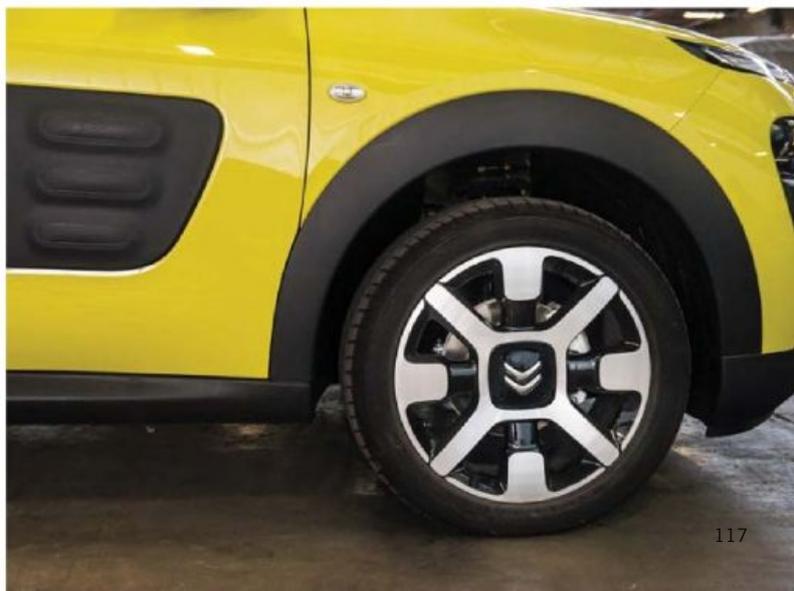
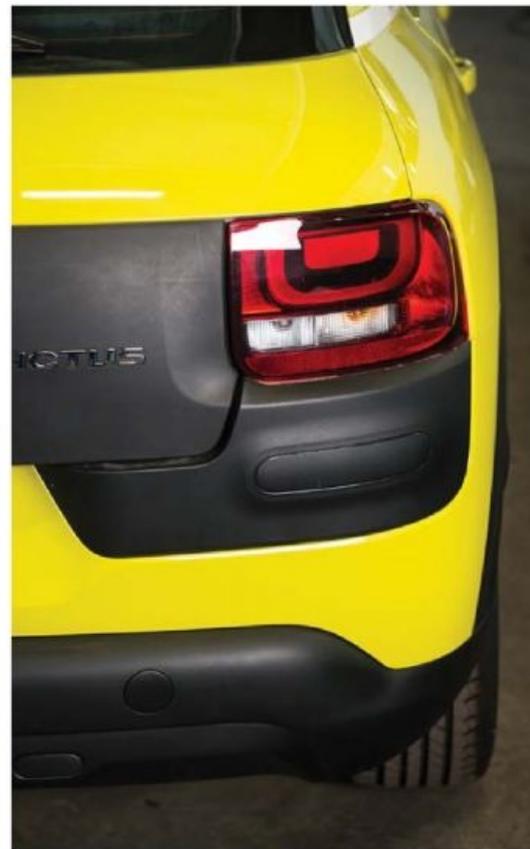
Présenté en 2014, le C4 Cactus est de nouveau une auto innovante dans la gamme Citroën, traduisant son nouveau positionnement au sein du groupe PSA et des marques sœurs Peugeot et DS. Sur le mode SUV, surélevée, la voiture intègre de grandes protections latérales, matelassées appelées les Airbumps : fini les coups de portières dans les parkings ! Une

fois de plus, la réflexion des hommes de Citroën est osée, non seulement avec ces Airbumps mais aussi avec cette image d'un SUV moderne, jeune mais minimaliste et économique. Le modèle présenté est une présérie, quasi neuve !

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

5 000 - 7 000 € *sans réserve*







125
ECO 2000
1983

La crise pétrolière de 1973 a laissé de profonds traumatismes chez les clients comme chez les constructeurs, avec pour Citroën l'arrêt de la fabuleuse SM. Pour répondre à cette situation, les bureaux d'études planchent alors avec frénésie sur les solutions permettant de faible consommation. Même l'État français se penche sur le sujet et dote les constructeurs de fonds pour des projets innovants, parlant déjà de véhicule de série consommant 3 litres au 100 en perspective des années 2000, bien futuriste à l'époque. Citroën sera naturellement un des plus actifs et ira le plus loin dans les solutions avec 4 pro-

totypes, tous appelés ECO 2000. Chaque prototype ira plus loin dans l'innovation et le résultat affiché. La maquette proposée est la version qui a servi de test en soufflerie pour le modèle SA 109, le troisième de la série. Avec un CX de 0,321 et une consommation de 3,5 l, sa version roulante sera même testée par des journalistes. Cette maquette est pleine jusqu'à hauteur des vitrages. Ingénieurs et techniciens ont largement travaillé dessus pour aboutir à la quatrième version encore plus performante. Un morceau de l'histoire technologique de Citroën.

Maquette.

3 000 - 7 000 € *sans réserve*







126

AMI 6

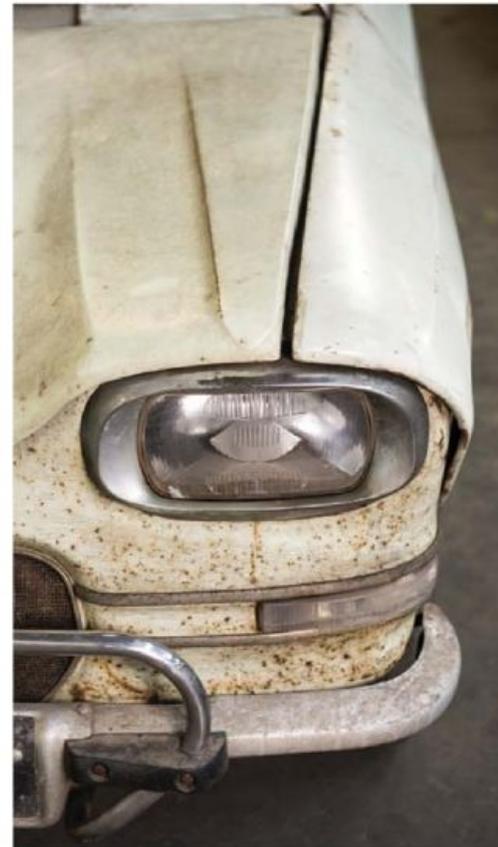
1961 // 17 672 km

Flaminio Bertoni, le célèbre designer, sculpteur de la marque, à qui l'on doit la Traction et la DS, l'a dit, l'Ami 6 est sa plus grande satisfaction et sa préféré. Et quand on regarde l'auto, qu'on la remet dans son époque, il est incontestable qu'elle dégage un charme fou et une recherche stylistique poussée. Sa face est subtilement travaillée avec son capot creusé au milieu, les clignotants encadrés par de belles baguettes chromées et le retour d'aile très dynamique. On peut parler aussi des flancs très travaillés pour la première fois sur une auto, prolongés par l'absence de passage de roue cher à Citroën, mais on ne peut passer sous silence la fameuse lunette inversée qui permet une excellente garde au toit. Bref, on a à faire de nouveau à une vraie Citroën, innovante, confortable et au bruit irremplaçable du bicylindre refroidi par air. Une auto de caractère, atypique, à collectionner sans modération ! Le modèle proposé complet nécessitera une profonde restauration.

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

800 - 1 200 € sans réserve







127

BX GTI « COURSE » PRODUCTION ESPAGNE

1990

Dérivée d'une BX GTI 16 S, cette auto de course a participé au championnat des voitures de production 2.0 l en Espagne. Préparée comme il se doit avec baquet, arceau, suspension mécanique, pneus slicks, c'est une vraie bête de circuit, très originale et qui ne demande qu'à être réveillée.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

10 000 - 15 000 € sans réserve







128

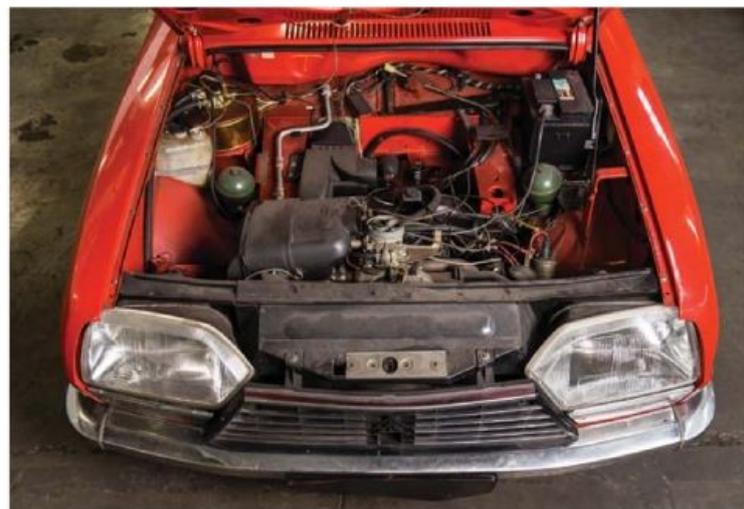
GSPÉCIAL PHASE 2

1977 // 2 078 km

Après 7 ans d'existence, la GS est restylée, ce qui est plus long que la moyenne des concurrents. Normal, les Citroën étant toujours en avance sur leur temps ! C'est donc en 1977 que quelques modifications esthétiques voient le jour, comme la calandre et la planche de bord revue. Un peu plus tard en 1979, une modification majeure voit aussi le jour, pour le client comme pour les ingénieurs : le hayon arrière ! Majeure car cela a imposé une refonte complète de la structure monocoque avec tout ce qui va avec de calcul, d'essai de torsion et de crash test. Cela lui redonnera 9 ans d'existence supplémentaire, aidés par de nombreuses séries spéciales, soit au total, entre phase 1 et phase 2, 16 ans ! Un record pour les concurrents, une normalité pour Citroën, qui par son esprit d'innovation a découvert l'élixir de jeunesse ! 23 ans pour la Traction, 42 ans pour la 2CV, 20 pour la DS... quand les modèles concurrents tiennent péniblement 10 ans ! Le modèle des réserves Citroën est une GSpécial d'un orange très années 70.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

2 000 - 4 000 € sans réserve







129

BERLINGO ESCAPADE SBARRO

2001

Dévoilé en 1996, le Berlingo se présentait comme un compromis de la 2CV et de la Méhari, à la fois boulingueur, ludique et pratique. C'est sur cette base que le carrossier Sbarro avec les élèves de son école Espera sont allés encore plus loin dans le concept. Au salon de Genève 2004 apparaît le fruit de leur réflexion avec cette automobile totalement unique, le Berlingo Escapade. Analysé en profondeur par les ingénieurs Citroën, il intègre de nombreuses solutions très intéressantes comme trois places à l'avant grâce à une planche de bord sans levier de vitesse, un pavillon surélevé de 12 cm avec de grands logements de toit situé au centre de belles surfaces vitrées entrecoupées d'arche faisant office de galerie de toit intérieur et de bancs coulissants dans le pare-choc arrière. La voiture dispose aussi d'un siège passager avant rotatif pour faire salon, d'une banquette arrière surélevée, d'une sellerie inédite et unique, d'une table escamotable dans le coffre et d'un lecteur Radio/CD avec GPS.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 9 000 € sans réserve







130

XM MAQUETTE « PLEXI »

1990

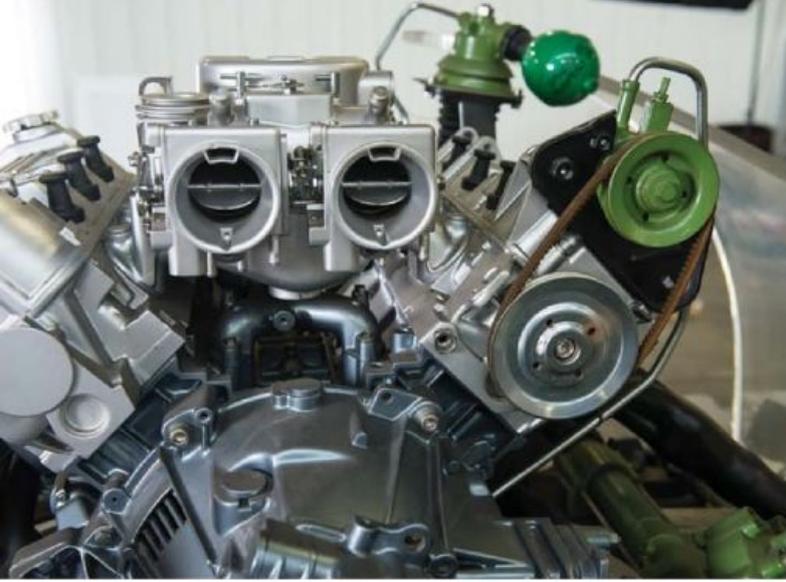
Présentée en 1989, la XM déclenche un vrai coup de tonnerre dans la planète Citroën. Tous y revoient une digne descendante des Traction, DS, CX et même SM... Citroën revient sur le haut de gamme après la crise pétrolière avec une automobile au style futuriste et à la technologie innovante. Ligne en flèche acérée, grand porte-à-faux avant mais court à l'arrière, pavillon flottant sur de multiples panneaux vitrés, le tout confère à la voiture beaucoup de dynamisme et de classe. Suivant la grande tradition maison, l'aérodynamisme est aussi soigné avec un Cx inférieur à 0,3. Fabriquée dans l'usine de Citroën à Rennes, en Bretagne, la voiture a fait l'objet de tous les soins qu'une haut de gamme

nécessite comme par exemple la présence d'une vitre de séparation entre l'habitacle et le coffre, articulée, qui isole du bruit venant de ce dernier. L'intérieur est particulièrement cossu offrant une excellente habitabilité, de profonds sièges cuir, et le fameux volant monobranche Citroën issu de la DS de 1955... L'hydraulique Citroën est bien sûr de rigueur et procure à l'auto un confort extrême qu'aucun de ses rivaux, Allemands et autres, ne peut offrir, le tout allié à une tenue de route de très haut niveau. Pour présenter cette technologie innovante, Citroën a réalisé cette maquette d'une plateforme en plexiglas, illustrant ainsi la position du moteur de l'hydraulique et des trains roulants.

Maquette.

2 000 - 4 000 € *sans réserve*







131

DS 3 'OM' THP 150

2011 // 19 km

En 2009, Citroën présente la DS 3 Inside, préfigurant la DS 3 de série du salon de Francfort 2009. Le Groupe PSA tente un pari osé de lancer une nouvelle ligne sur le créneau du premium. Ce sera DS, grâce à l'incroyable image de la DS de 1955 dans le monde entier, véritable icône de l'automobile. La DS 3 renou-

vellera le genre, un peu ressassé, de la Mini, avec beaucoup de modernité et de classe. Les ventes seront au rendez-vous. Le modèle ici présenté est un modèle unique pour l'Olympique de Marseille. Il ne sera jamais commercialisé ainsi décoré.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

10 000 - 15 000 € sans réserve







132
MÉHARI 4X4 VERTE
 1979 // **11 408 km**

Présenté à point nommé en mai 1968, ce véhicule symbolise la liberté, les loisirs et la jeunesse à lui tout seul. Bien que conçu à l'extérieur par Roland d'Ivoy de la Poype, Jean-Louis Barrault et Jean Darpin, c'est une fois de plus une vraie Citroën avec ses ingrédients habituels d'innovation ! Carrosserie tout en plastique, moteur de Dyane 6, suspension à batteurs, et style atypique fait pour durer. D'ailleurs, ce n'est qu'au bout de 10 ans de carrière qu'apparaît la version 4x4 pour 4 années supplémentaires. Digne héritière de la 2CV Sahara qui était munie de deux moteurs et donc de quatre roues motrices, la Méhari 4x4 est un engin aussi exceptionnel aux performances tout-terrain ahurissantes. En effet, sa légèreté, ses suspensions

à grands débattements, ses porte-à-faux très court autorisent des franchissements que de gros 4x4 ne peuvent réussir. Son look n'est pas en reste, avec comme différence avec la version deux roues motrices : des pare-chocs avant et arrière renforcés, une sortie d'essence à droite, une roue de secours sur le capot en option et des feux arrière monobloc. Produite à seulement 1213 exemplaires, cette version 4x4 est à acquérir absolument ! Des trois modèles stockés par sécurité par Citroën Heritage, celui-ci est le mieux conservé et nécessitera moins de travaux pour sa remise en route, pour les plus impatientes !

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 10 000 € *sans réserve*







133

CX PALLAS AUTOMATIC PHASE 1

1980 // **15 220 km**

Je me souviens de mon premier salon de l'automobile parisien, j'avais 12 ans et je suis resté des heures sur le stand Citroën, fasciné par la CX, dont c'était le lancement officiel, en 1974 ! Sans doute avais-je conscience de l'immense challenge que designer et ingénieur avaient surmonté pour remplacer l'incroyable DS... Ils avaient réussi... et avec quel panache ! Encore une vraie Citroën, une grande Citroën, qui, marquera l'histoire. Quelle ligne, quel Cx (aérodynamique cette fois), quelle technologie, quel tableau de bord, et quelle publicité bien Citroën autour de son berceau ! Les professionnels ne se sont

d'ailleurs pas trompés puisqu'ils l'élisent voiture de l'année en 1975. Le modèle proposé est d'une finition Pallas, très luxueuse, qui se marie parfaitement avec la boîte automatique. Une Citroën élégante, moderne, confortable et à l'excellente tenue de route, au style intemporel et avec un assortiment de couleur original et raffiné ; blanc pour l'extérieur, bleu pour l'intérieur. Sa rareté réside d'ailleurs dans l'alliance de ces couleurs peu diffusées, de sa vraie boîte automatique (et non C-matic) et de sa finition Pallas.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

6 000 - 10 000 € *sans réserve*







134

C CACTUS CONCEPT

2013

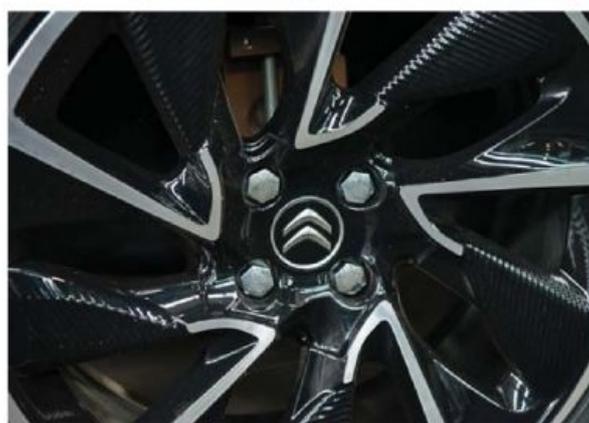
Initié avec un concept car très novateur en 2007 (salon de Francfort), retravaillé sur un deuxième concept en 2014, le C4 Cactus de série est naturellement une auto innovante dans la gamme Citroën, traduisant son nouveau positionnement au sein du groupe PSA et des marques sœurs Peugeot et DS. Sur le mode SUV, surélevée, la voiture intègre de grandes protections latérales, matelassées appelées les Airbumps : fini les

coups de portières dans les parkings !! Une fois de plus, la réflexion des hommes de Citroën est osée, non seulement avec ces Airbumps mais aussi avec cette image d'un SUV moderne, jeune mais minimaliste et économique. Le modèle présenté est une maquette non roulante de présentation interne, un objet de travail, d'art, unique.

Maquette.

8 000 - 12 000 € *sans réserve*







135

C5 BERLINE PHASE 1

2001 // 1 151 km

Présentée en 2000, la Citroën C5 est la première à porter ce nom entre les C4 et C6 déjà connus. Elle a pour objectif de remplacer à la fois la Xantia et la XM. Hélas, son dessin ne ravira pas pleinement les fanatiques de la marque, ni même les designers, dont on dit qu'ils furent un peu trop « orienté » par Jacques Calvet lui-même, patron, certes, mais sans doute pas designer ! Il faudra tout le talent d'un Jean-Pierre Ploué pour transformer

cette citrouille en carrosse lors d'un restylage académique ! Cependant, la voiture est bien une Citroën avec sa suspension hydropneumatique, son confort et sa tenue de route au-dessus du lot. Le modèle est ici en finition Exclusive, intérieur cuir avec à peine plus de 1000 km au compteur, ce qui est très rare pour cette grande rouleuse, une auto presque neuve.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

3 000 - 6 000 € sans réserve







136

AX ÉLECTRIQUE

1995

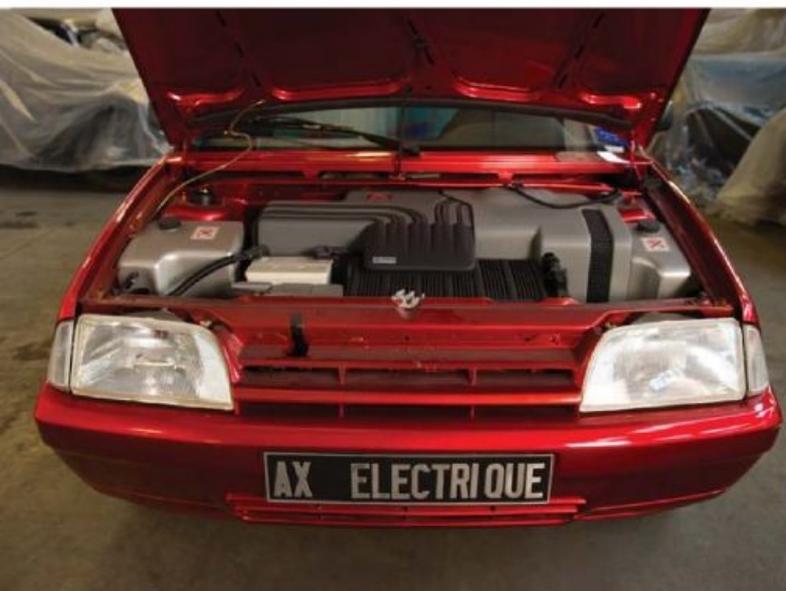
Révolutionnaire selon la publicité de Jacques Séguela, l'AX aurait pu l'être encore plus avec une motorisation électrique. Citroën y travaillait déjà ardemment, on l'a vu avec le concept Citela. Citroën s'essaya donc naturellement sur l'AX au travers de cette maquette d'un beau rouge et d'une finition intérieure spécifique. Ce modèle reflète une étape importante dans l'histoire de Citroën, voire même par conséquent de l'automobile.

C'est en effet la première représentation d'une Citroën électrique de série pour adultes, puisqu'André Citroën lui-même avait choisi ce type de motorisation pour ces jouets d'enfant. Rappelez-vous son objectif était que chaque enfant venant au monde puisse avoir comme premiers mots « Maman, Papa, Citroën ». Cette auto est une belle maquette de présentation, sans batterie.

Maquette.

1500 - 3 500 € *sans réserve*







137

XSARA PICASSO « EL BICHO » SBARRO

2001

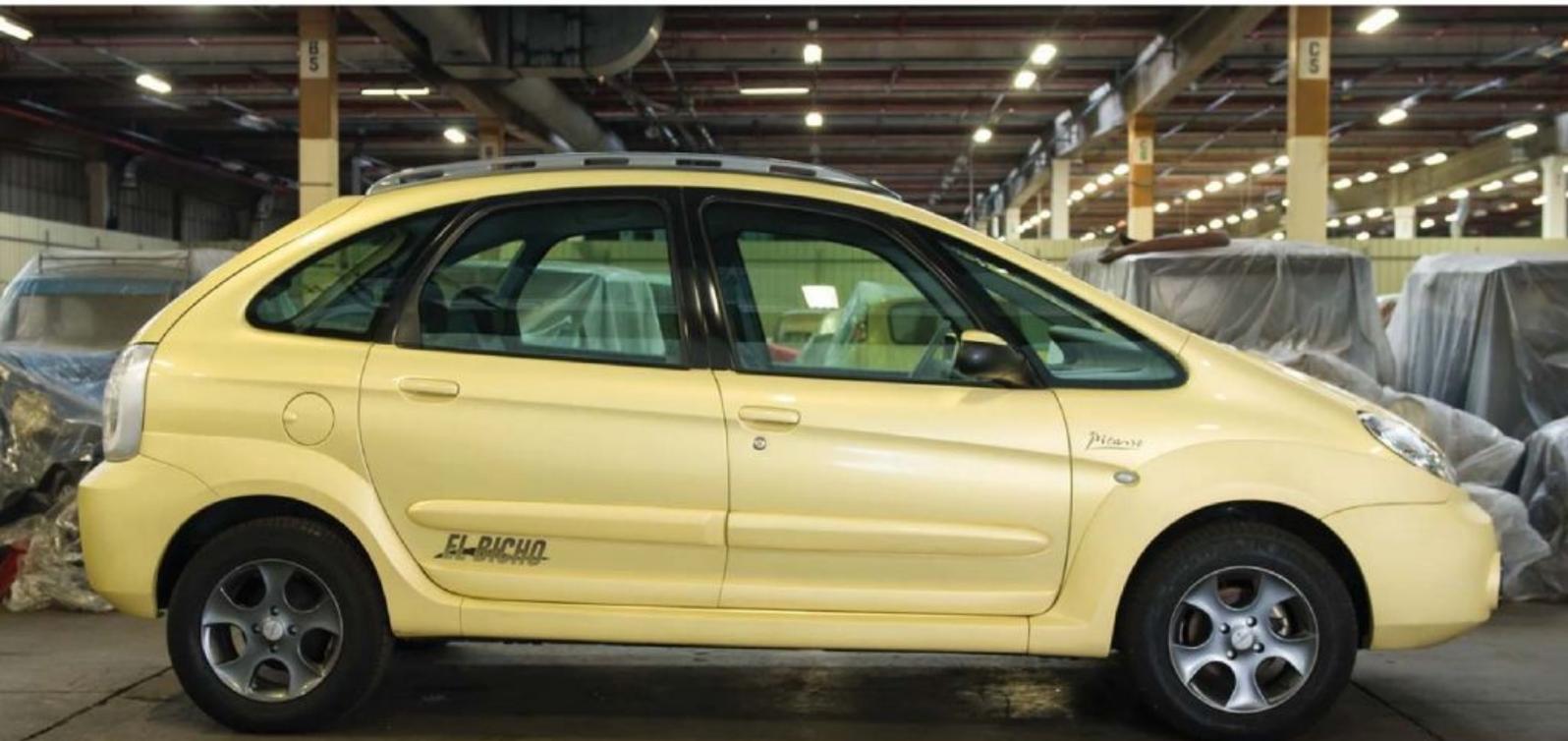
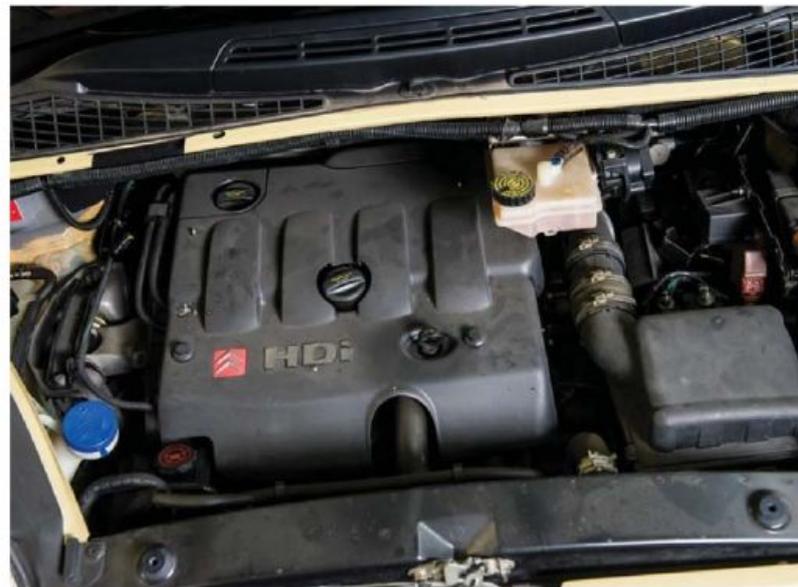
À la fin des années 90, Audi et Volvo ont lancé la mode du véhicule loisir, dérivé d'un modèle de série, avec respectivement l'A6 Allroad et le Crosscountry. Certains constructeurs ont rapidement suivi, comme Renault et son Scenic 4X4. Dans le but de travailler le sujet pour la marque Citroën, et en accord avec les ingénieurs qui ont fourni la voiture de base, Sbarro a présenté en 2001 un tel concept sur le Xsara Picasso. Ce sera le modèle El Bicho. Pour cela, la garde au sol est surélevée avec des pas-

sages de roues élargies, des phares antibrouillards sont intégrés dans le bouclier avant, de gros bas de caisse et des barres de toit soulignent les extrémités de la caisse, et une transmission à motricité renforcée. Peinte dans un jaune pastel, elle arbore son look baroudeur avec beaucoup de panache. La voiture est unique et vous permettra de disposer d'une auto d'un carrossier célèbre.

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

5 000 - 10 000 € *sans réserve*







138
CITELA
1991

À la fin des années 1980, Citroën se rend compte que l'automobile peut devenir un problème en ville et, esprit d'innovation oblige, travaille activement à la recherche de solution. Une des réponses sera ce très intelligent et complet concept Citela présenté au pavillon français de Séville en 1992 pour l'exposition universelle. Complet car il répond aux questions de pollution avec sa motorisation électrique, mais aussi aux spécificités de la circulation en ville comme son petit gabarit, ses roues jumelées à l'arrière pour un court rayon de braquage et une grande surface vitrée couvrant aussi le pavillon. La prise électrique se trouve derrière la plaque minéralogique. D'une

longueur de 2,96 m et d'une largeur de 1,55 m pour 790 kg, son moteur électrique de 72 Volts lui permettait d'atteindre 110 km/h. Ce projet aboutira naturellement aux AX électriques. Dans l'esprit de cette vente, le modèle original est et restera conservé par Citroën Heritage. C'est donc la maquette de salon qui est proposée. Unique en son genre, elle représente exactement ce que ce concept innovant propose, à l'intérieur comme à l'extérieure. Une occasion inespérée de posséder ce qu'imaginait Citroën en véhicule électrique, 25 ans avant l'essor de ce type de motorisation.

Maquette.

10 000 - 12 000 € *sans réserve*







139

XANTIA BERLINE 2.0 L 16V PHASE 1

1993 // **89 km**

Lancée en 1993, la Xantia est une vraie Citroën, sous tous ses aspects. Le nom d'abord, qui reprend le traditionnel X des CX, XM, AX... l'hydraulique ensuite, et bien sûr le style moderne avec le typique porte-à-faux long à l'avant, court à l'arrière. Après le succès d'estime de la XM, c'est de nouveau Bertone qui remporte le projet de la remplaçante de la BX, Marc Deschamps toujours aux crayons. Elle reprend les principaux thèmes de cette XM avec un design en flèche. Mais autant la XM multiplie les panneaux verres avec déflecteur avant et arrière, custode,

vitre de séparation, autant la Xantia est d'une extrême sobriété en la matière. Elle en tire une certaine élégance et beaucoup de dynamisme. L'intérieur n'est pas en reste et est reconnu par les journalistes comme dégageant un sentiment de qualité et de luxe, parfaitement en phase avec le confort exceptionnel de l'hydraulique Citroën. Très bien accueillie par les Citroënistes, comme par les autres, elle sera la dernière vraie grande Citroën du 20^e siècle ! Cette Xantia est pratiquement neuve.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

3 000 - 5 000 € *sans réserve*







140

XSARA BERLINE 1.8 L PHASE1

1997 // **1 867 km**

Chargé de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1997 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendance de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa célèbre

grande sœur, la Xsara présente la même élégance et le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le coupé 3 portes sera présenté seulement quelques mois après la berline 5 portes. Il deviendra particulièrement illustre avec l'arrivée en 2001 d'un certain Sébastien Loeb sur une version WRC. Cette Xsara WRC lui offrira même son premier titre de champion du monde des rallyes en 2004.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1300 - 3 300 € sans réserve







141

C2 SUPER 1600 OGIER 2008

2007

Voici le « showcar » officiel de la superbe Citroën C2 Super 1600 sur laquelle courrait Sébastien Ogier en 2008 dans le Championnat du monde des rallyes catégorie junior. Cette voiture n'a pas, pour des raisons de confidentialité, de moteur mais elle est idéale pour décorer le salon d'un concessionnaire ou le garage d'un amateur ! Reproduction identique de la mythique voiture de rallye : elle a servi de représentation sur différents stands de la marque aux chevrons.

Maquette.

8 000 - 14 000 € *sans réserve*







142

DS 3 HDI 110

2009 // 3 565 km

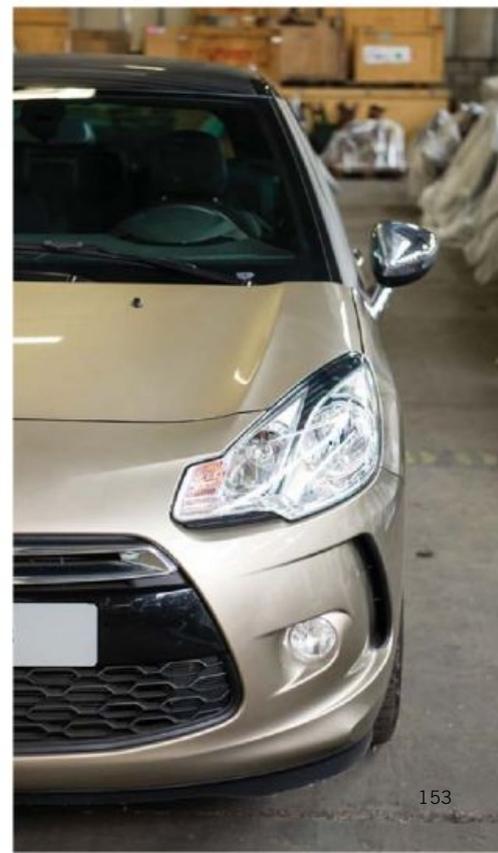
En 2009, Citroën présente la DS 3 Inside, préfigurant la DS 3 de série du salon de Francfort 2009. Le Groupe PSA tente un pari osé de lancer une nouvelle ligne sur le créneau du premium. Ce sera DS, grâce à l'incroyable image mondiale de la DS de 1955, véritable icône de l'automobile. La DS 3 renouvel-

lera le genre, un peu ressassé, de la Mini, avec beaucoup de modernité et de classe. Les ventes seront au rendez-vous. Le modèle ici présenté est une présérie avec des particularités mineures.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

9 000 - 15 000 € sans réserve







143

XSARA BREAK 1.5 D PHASE 1

1998 // **20 082 km**

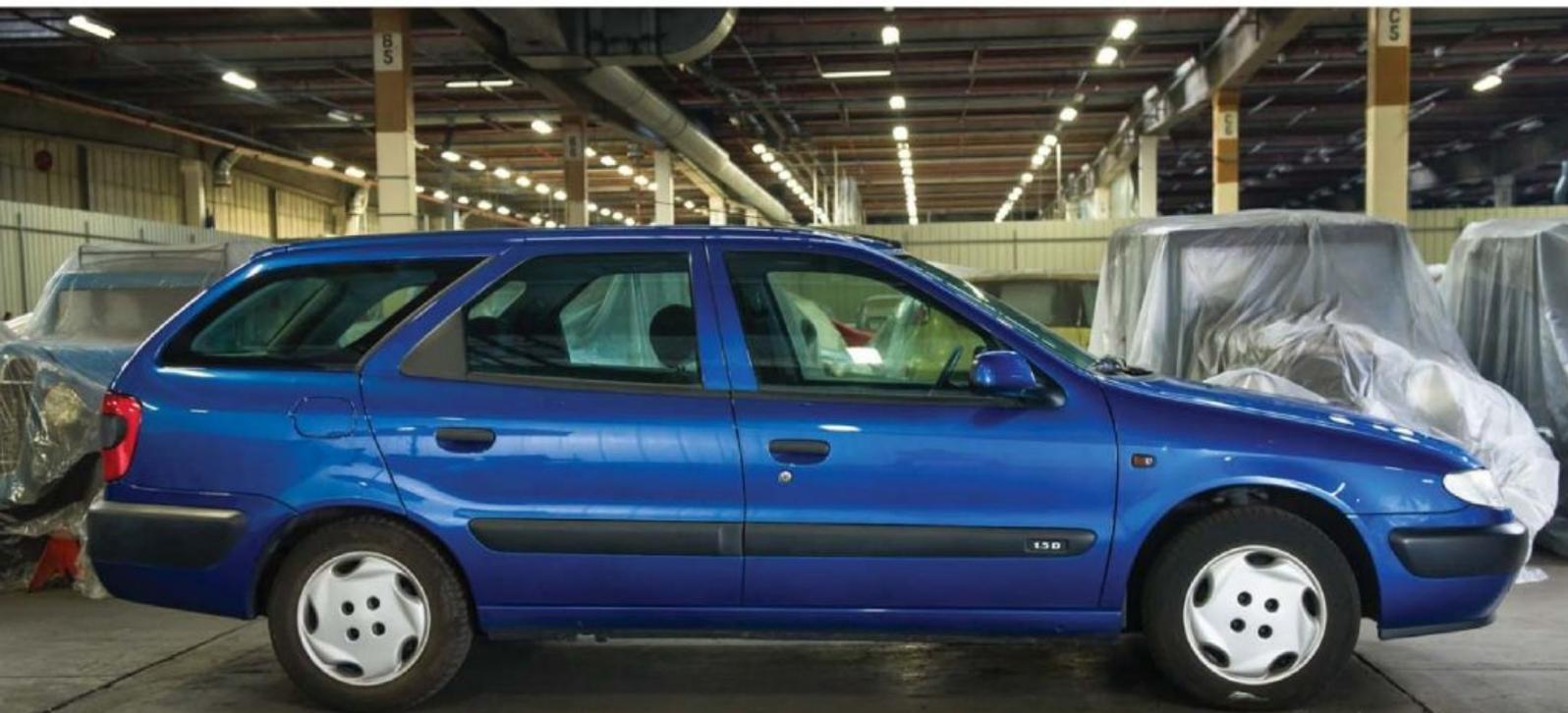
Chargé de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1998 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendance de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et

feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa célèbre grande sœur, la Xsara présente la même élégance et le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le coupé 3 portes puis le break seront présentés seulement quelques mois après la berline 5 portes. Le break ici présenté est équipé d'un moteur 1.5 D comme il était vendu notamment au Portugal.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1100 - 2 100 € *sans réserve*







144

XANTIA BREAK « EXPO »

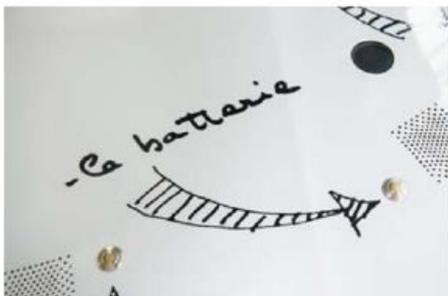
1996

Grâce à d'excellentes relations entre Jacques Calvet, patron du groupe PSA et Gérard Queveau, patron du Groupe Heuliez, ce dernier groupe peut prendre un grand virage pour devenir un carrossier producteur de voiture de série, à l'image d'un Pininfarina ou d'un Bertone. On ne parle pas ici des Peugeot 604 rallongées ou de la R25 Limousine, qui reste des petites séries de carrossiers. En effet, au milieu des années 1980, Citroën lui confie la production complète des breaks BX. Avec beaucoup de succès et de gros investissements (ligne de soudure, cataphorèse, peinture...), Heuliez va produire à Cerizay tous les breaks BX pour la marque. Au vu de cette réussite, Citroën n'hésitera pas à lui transférer aussi la production des derniers breaks CX,

puis de la totalité des breaks XM. Par la force des choses, devenu ainsi un spécialiste des dérivés break, c'est tout naturellement qu'Heuliez produira aussi la totalité des breaks Xantia. Bertone avec son designer fétiche de l'époque, Marc Deschamps, aura réalisé la BX (avant Marc Deschamps), puis la XM et son break et la Xantia. C'est donc aussi ce tandem qui officiera pour le break. Qualifié de très élégant, voire de break de chasse, le véhicule fut une grande réussite et connut un franc succès. Heuliez ira ainsi jusqu'à recruter ce designer pour créer Heuliez Torino en Italie. Le modèle présenté à la vente est une maquette longtemps exposée à la cité des sciences et de l'industrie pour illustrer la recyclabilité d'une automobile en fin de vie.

Maquette.

500 - 1 500 € *sans réserve*







145

BERLINGO GRAND ANGLE SBARRO

1997 // **5 km**

À la demande de Citroën France, Franco Sbarro a étudié en 1997 un véhicule dédié au travail des photographes reporters. Un Citroën Berlingo a alors été fourni. La première opération du carrossier a été une profonde modification mécanique avec la greffe du V6 3 litres de la XM, rien que cela ! Avec une telle puissance, des roues adaptées de 16 X 8 pouces ont naturellement trouvé leurs places dans des passages de roues bodybuildés lui procurant une belle assise. Ensuite, le carrossier s'est penché sur les fonctions nécessaires à un reportage en pleine nature. La transformation la plus extraordinaire est bien sûr le siège coulissant hors de la carrosserie pour lui donner une belle hauteur d'ensemble. Le pavillon, qui suit l'ascension

du siège sert ainsi d'ombrelle pour protéger le reporter de la lumière... ou de la pluie. Il peut ainsi dans un Safari, photographier les animaux tout en les suivant en toute sécurité. Et grâce à la puissance du V6, le jaguar ne pourra s'échapper ! Une fois de plus, notre carrossier a apporté sa touche de design personnel avec des protections de caisse d'une teinte spécifique, d'un bandeau intégrant parfaitement les deux rétroviseurs extérieurs dans le dessin de l'auto, et de deux grands panneaux vitrés sur l'arrière. Avec ce « Berlingo Grand-Angle », vous pourrez chasser en toute quiétude les photos, les étoiles ou le gibier...

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

7 000 - 9 000 € *sans réserve*







146

XSARA BERLINE 2,0 L PHASE 1 DYNALTO

1998

Chargé de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1998 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendances de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa célèbre grande sœur, la Xsara présente la même élégance et le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le modèle proposé ici est très particulier, puisqu'il reçoit le système Dynalto qui remplace à la fois le démarreur et l'alternateur ; une innovation de taille. C'est un moteur électrique placé entre le moteur et la boîte de vitesses ? Électriquement beaucoup plus performant, il réduit la consommation et les émissions polluantes, ajoute du confort et de la sécurité. Ce modèle a aussi permis les premiers essais presse. Il est donc, une fois de plus très rare.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

2 000 - 3 000 € sans réserve







147

XM V6 EXCLUSIVE PHASE 2

2000 // **5 440 km**

Présentée en 1989, la XM déclenche un vrai coup de tonnerre dans la planète Citroën. Tous y revoient une digne descendante des Traction, DS, CX et même SM... Citroën revient sur le haut de gamme après la crise pétrolière avec une automobile au style futuriste et à la technologie innovante. Ligne en flèche acérée, grand porte-à-faux avant mais court à l'arrière, pavillon flottant sur de multiples panneaux vitrés, le tout confère à la voiture beaucoup de dynamisme et de classe. Suivant la grande tradition maison, l'aérodynamisme est aussi soigné avec un Cx inférieur à 0,3. Fabriquée dans l'usine de Citroën à Rennes, en Bretagne, la voiture a fait l'objet de tous les soins qu'une haut de gamme nécessite comme par exemple la présence d'une vitre de séparation

entre l'habitacle et le coffre, articulée, qui isole du bruit venant de ce dernier. L'intérieur est particulièrement cosu offrant une excellente habitabilité, de profonds sièges cuirs, et le fameux volant monobranche Citroën issu de la DS de 1955... L'hydraulique Citroën est bien sûr de rigueur et procure à l'auto un confort extrême qu'aucun de ses rivaux, Allemands et autres, ne peut offrir, le tout allié à une tenue de route de très haut niveau. Cette version, très légèrement restylée, au très faible kilométrage, dispose du fameux aileron dans le prolongement du hayon, du nouveau tableau de bord et de son volant plutôt germanique, de la finition exclusive et du V6 (ES9 de 194 chevaux). Un des derniers somptueux haut de gamme de la marque, qui plus est de l'année 2000.

Vendu avec son certificat d'immatriculation.

4 000 - 6 000 € *sans réserve*







148

C3 « ABSOLUE »

2005

Ce véhicule présenté à la vente est intéressant à plus d'un titre. Il illustre la vie de l'intérieur d'un constructeur automobile comme Citroën, toujours à la recherche de nouvelles idées. Dans le cadre d'un projet de recherche et d'innovations, ce démonstrateur polysensoriel a été réalisé. « Absolue »

propose un style intérieur spécifique où ont été travaillés en harmonie les couleurs et matières, l'espace, les fonctionnalités ainsi que la lumière, le son et l'odeur d'accueil. Vous pouvez tester cette évolution constructeur inédite et unique !

Maquette.

3 000 - 6 000 € *sans réserve*







149

XSARA COUPÉ VTR 1.6 L PHASE 2

2001 // 477 km

Chargé de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1997 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendances de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa célèbre grande sœur, la Xsara présente la même élégance et

le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le coupé 3 portes sera présenté seulement quelques mois après la berline 5 portes. Il deviendra particulièrement illustre avec l'arrivée en 2001 d'un certain Sébastien Loeb sur une version WRC. Cette Xsara WRC lui offrira même son premier titre de champion du monde des rallyes en 2004. Êtes-vous prêt à rouler dans la voiture de Seb? Ce coupé est une version grand froid avec des sièges chauffants et des lave phares.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

3 500 - 5 500 € sans réserve







150

BERLINGO TAXI SBARRO

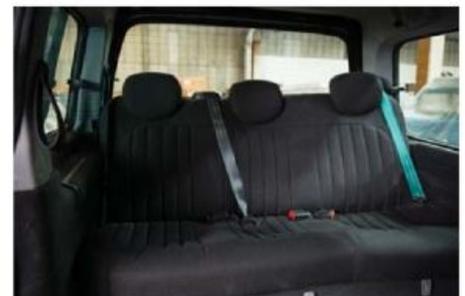
2000 // 1 460 km

Londres est connu pour ses célèbres taxis noirs, spacieux et confortables mais antédiluviens, pollués et très archaïques. Aussi, la grande métropole s'est posée la question d'un renouvellement de ceux-ci, surtout de leur modernisation. Mais le sujet n'est pas aisé. Hors de question de prendre une vulgaire berline existante, shocking, encore moins d'investir des milliards dans un programme spécifique alors que les quantités à produire seront faibles. Sbarro, lui, trouvera une excellente solution, un des meilleurs compromis qui soit : transformer un Citroën Berlingo en taxi londonien. Il suffit juste de lui mettre un capot avec la calandre bien typique, rajouter une borne lumineuse sur le toit, enlever le siège passager avant et le tour est joué.

Franchement, qui ferait la différence entre ce Berlingo et le taxi londonien actuel ? Avec une bonne loupe, peut-être ? Petit raffinement ou humour français, un grand toit en toile Webasto équipe la voiture, sans doute pour profiter pleinement du climat de Londres ! Outre ses volumes se prêtant parfaitement à l'exercice, le Berlingo a le grand mérite d'être moderne, modulable, spacieux, confortable, de disposer de moteur de toutes dernières générations et d'un châssis et de freins modernes... Son seul défaut, rédhibitoire aux yeux de Sa Majesté... c'est d'être Français. Fin du dossier ! Mais si vous voulez parader à Londres, c'est la voiture qu'il vous faut !

Démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

4 000 - 6 000 € sans réserve







151

XANTIA BREAK PHASE 2

2001 // **25 707 km**

Grâce à d'excellentes relations entre Jacques Calvet, patron du groupe PSA et Gérard Queveau, patron du Groupe Heuliez, ce dernier peut prendre un grand virage pour devenir un carrossier producteur de voitures de série, à l'image d'un Pininfarina ou d'un Bertone. En effet, au milieu des années 1980, Citroën lui confie la production complète des breaks BX. Avec beaucoup de succès et de gros investissements (ligne de soudure, cataphorèse, peinture...), Heuliez va produire à Cerizay tous les breaks BX pour la marque. Au vu de cette réussite, Citroën n'hésitera pas à lui transférer aussi la production des derniers breaks CX, puis de la totalité des breaks XM. Par la force des choses, devenu

ainsi un spécialiste des dérivés break, c'est tout naturellement qu'Heuliez produira aussi la totalité des breaks Xantia. Bertone avec son designer fétiche de l'époque, Marc Deschamps, aura réalisé la BX (avant Marc Deschamps), puis la XM et son break et la Xantia. C'est donc aussi ce tandem qui officiera pour le break. Qualifié de très élégant, voire de break de chasse, le véhicule fut une grande réussite et connut un franc succès, poussant Heuliez à recruter ce designer pour créer Heuliez Torino en Italie. Le modèle présenté est de phase 2, après restyling, d'un joli rouge et avec un faible kilométrage.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

2 000 - 4 000 € *sans réserve*







152

C4 CACTUS VTI 82 BMP6

2014 // **7 km**

Présenté en 2014, le C4 Cactus est de nouveau une auto innovante dans la gamme Citroën, traduisant son nouveau positionnement au sein du groupe PSA et des marques sœurs Peugeot et DS. Sur le mode SUV, surélevée, la voiture intègre de grandes protections latérales, matelassées appelées les Airbumps : fini les coups de portières dans les parkings ! Une

fois de plus, la réflexion des hommes de Citroën est osée, non seulement avec ces Airbumps mais aussi avec cette image d'un SUV moderne, jeune mais minimaliste et économique. Le modèle présenté est une présérie, quasi neuve !

Vendu avec son certificat de conformité constructeur pour immatriculation.

12 000 - 17 000 € *sans réserve*







153
TUBIK
2010

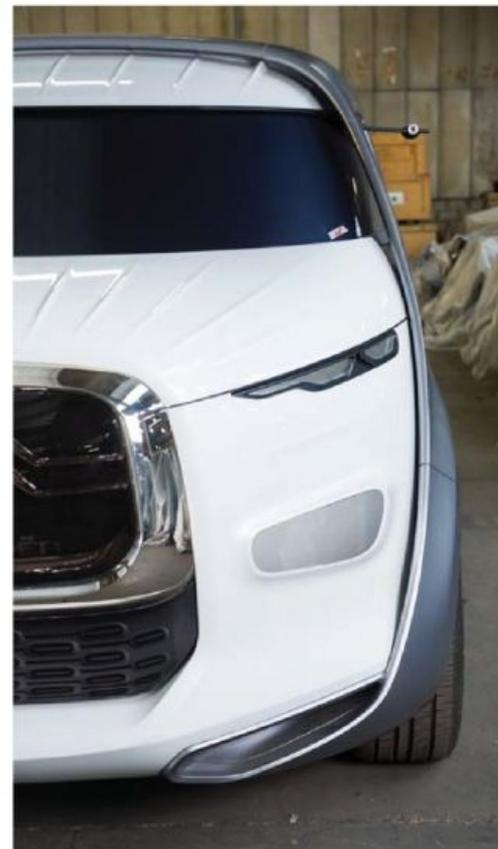
Dans les utilitaires, Citroën a aussi innové, avec le TUB et le Type H, tous deux à traction avant, dérivés de la « Traction ». Mais le Type H a gardé une place particulière dans le cœur des Français. Ce sera le véhicule par excellence de tous les commerçants ambulants, des marchés de ville, et même de la police, avec le surnom de panier à salade (car on secoue la salade dans un panier pour la sécher!!) Fabriqué de 1948 à 1981, il aura eu le temps de marquer les esprits. Aussi, les équipes du design de Citroën ont décidé de lui rendre un vibrant hommage avec le concept Tubik, présenté au salon de Francfort en 2011. Son inspirateur, le Type H de 1947, était réputé être affublé d'un nez de cochon, autre surnom dont

il héritera. Les designers ont réalisés une prouesse en interprétant ce nez, qui devient ici superbe, avec un caractère très fort : un nez de Cléopâtre, cette fois, au charme irrésistible ! Le modèle original roulant est bien sûr conservé par Citroën Heritage mais sa maquette de style peinte est proposée aux amoureux de la marque. C'est une formidable sculpture d'art, d'art moderne, de design, bourrée d'innovation sur le thème du voyage de demain et sur l'évolution de la société et de ses mœurs. Une voiture partage, une voiture pour les familles recomposées, une voiture open-space, une invitation au voyage dans une œuvre d'art moderne. Et elle est absolument unique !

Maquette.

20 000 - 30 000 € *sans réserve*







154

XSARA BERLINE 1.6 L PHASE 2

2001 // **113 km**

Chargé de remplacer la ZX plutôt classique sur le segment M1, Citroën choisit pour sa remplaçante de réaliser une petite Xantia, dont le succès est à juste raison important. Ainsi la Xsara voit le jour en 1997 avec un design en flèche, un petit capot arrière masquant le hayon, pas de vitre de custode et un porte-à-faux arrière court à l'opposé de l'avant. Tendance de l'époque oblige, ces lignes proches de la Xantia seront néanmoins assouplies avec de grandes courbes et quelques rayons bien venus. Phares et feux seront aussi moins acérés. Dans la continuité de sa cé-

lèbre grande sœur, la Xsara présente la même élégance et le même dynamisme, tout cela dans une taille plus compacte et un segment inférieur, valorisant ainsi son propriétaire. Le coupé 3 portes puis le break seront présentés seulement quelques mois après la berline 5 portes. Il deviendra particulièrement illustre avec l'arrivée en 2001 d'un certain Sébastien Loeb sur une version WRC. Cette Xsara WRC lui offrira même son premier titre de champion du monde des rallyes en 2004.

Véhicule de présérie-usine : démarches administratives à effectuer auprès des services administratifs compétents.

1800 - 3 800 € sans réserve







155

C-ÉLYSÉE WTCC

2014

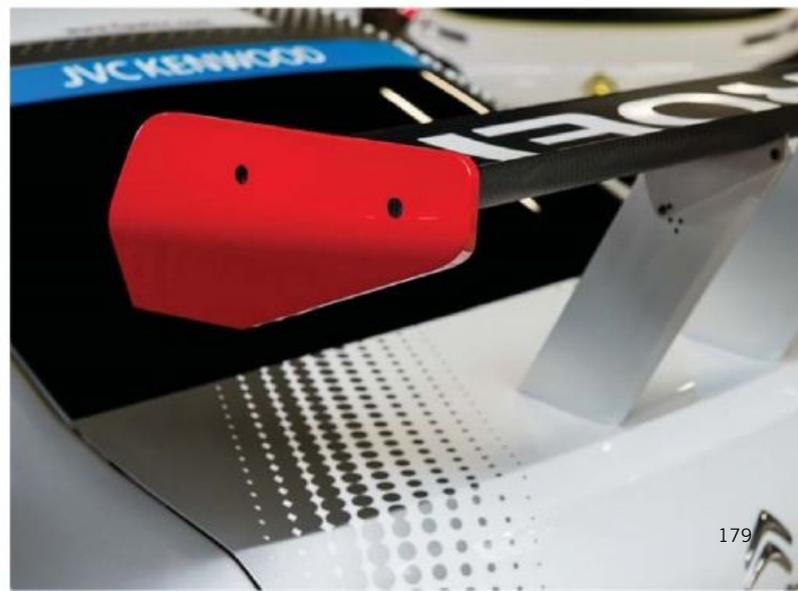
L'histoire de Citroën avec la Chine est une longue histoire d'Amour. L'un des premiers constructeurs européens présents en Chine avec la ZX. Citroën lance en 2012 la C-Élysée réservée au départ à ce marché. Rapidement, les autres constructeurs s'implantent à leur tour dans ce pays tant les enjeux et les volumes sont prometteurs. Pour appuyer son modèle, Citroën décide alors de l'engager dans le championnat WTCC, championnat du monde des voitures de tourisme en 2014 avec

son pilote star, génie du volant, Sébastien Loeb, épaulé d'Yvan Müller et de José Maria Lopez. Dès la première manche, les trois autos remportent les trois premières places : un raz de marée, complété par les titres mondiaux pilote - constructeur en fin de saison, puis en 2015 et 2016. Il s'agit ici d'une maquette de salon mettant en avant ce grand succès sportif de la marque. Une occasion unique de disposer d'un bout de ce palmarès mondial avec cette maquette de salon sans mécanique.

Maquette.

18 000 - 25 000 € *sans réserve*





DIRECTION GÉNÉRALE

Damien Leclere
leclere@leclere-mdv.com

SECRETARIAT GÉNÉRAL

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

ADMINISTRATION DES VENTES

Camille Roque
roque@leclere-mdv.com

COMMUNICATION

Graphisme
Carole Silvestri
silvestri@leclere-mdv.com

Juan Carlos Vega

Photographe
Romain Mathieu

PUBLICITÉS - EVÉNEMENTS - PARTENARIATS

Julia Germain
germain@leclere-mdv.com

PRESSE

Marie Laurence de Rochefort
mlderochefort@yahoo.fr

LOGISTIQUE

Sylvain Farnault
sylvain@leclere-mdv.com

Alex Lacombe
lacombe@leclere-mdv.com

EXPERTISES - INVENTAIRES

Marie-Bénédicte Charreyre
charreyre@leclere-mdv.com

LECLERE

MAISON DE VENTES

T. +33 (0)4 91 50 00 00 - www.leclere-mdv.com

MAÎTRES ANCIENS

Grégoire Lacroix
glacroix@leclere-mdv.com

ART IMPRESSIONNISTE & MODERNE

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

**POST WAR & CONTEMPORAIN
ART URBAIN**

Adrien Lacroix
lacroix@leclere-mdv.com

Assisté de Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

PEINTRES DU MIDI

Thomas Durand
durand@leclere-mdv.com

ORIENTALISME

Thomas Morin
morin@leclere-mdv.com

BIJOUX & MONTRES

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

VINS & SPIRITUEUX

Delphine Orts
orts@leclere-mdv.com

AUTOMOBILES DE COLLECTION - MOTORCARS Maxime

Lepissier
maxime@leclere-mdv.com

Pierre Delagneau
delagneau@leclere-mdv.com

DESIGN

Romain Coulet
coulet@leclere-mdv.com

ART NOUVEAU - ART DECO

Justine Posalski
posalski@leclere-mdv.com

MOBILIER ANCIEN - OBJETS D'ART

Grégoire de Thoury
thoury@leclere-mdv.com

TAPIS

Yohann Gissingner
gissingner@leclere-mdv.com

ARTS D'ASIE

Romain Verlomme-Fried
verlommefried@leclere-mdv.com

ART RUSSE

Ivan Birr
birr@leclere-mdv.com

LIVRES & MANUSCRITS

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

ESTAMPES

Ghizlaine Jahidi
jahidi@leclere-mdv.com

PHOTOGRAPHIES

Guillaume Raoux
raoux@leclere-mdv.com

ARMES ANCIENNES

Alban Degrave
degrave@leclere-mdv.com

CONDITIONS GÉNÉRALES

LECLERE MDV, SARL dont le siège social est 5, rue Vincent Courdouan (13006) à Marseille, n° RCS 492914551, déclaration n°2006-602, TVA intracommunautaire FR05492914551. Damien Leclere et Delphine Orts, commissaires-priseurs de ventes volontaires.

CONDITIONS APPLICABLES À LA VENTE - DROIT APPLICABLE

Les ventes de véhicules et de lots automobilia intervenant par l'intermédiaire LECLERE MDV, ainsi que les présentes conditions générales de ventes qui les régissent à l'égard des enchérisseurs, sont soumises au droit français. Tout enchère portée par les enchérisseurs sous quelque forme que ce soit (téléphone, internet, ordre d'achat...) ou par le biais de tout intermédiaire implique l'acceptation des présentes conditions générales de vente. L'éventuelle nullité d'une clause n'entraînera pas la nullité des autres conditions, qui resteront par ailleurs applicables.

SPÉCIFICATIONS RELATIVES AU VÉHICULE

Les dates et spécifications avancées quant aux véhicules sont celles données par le vendeur, LECLERE MDV agissant en qualité de mandataire de celui-ci. Les documents disponibles et qui seront remis avec le véhicule sont ceux mentionnés dans la fiche de présentation du véhicule. Il appartient à l'adjudicataire de faire le nécessaire pour procéder aux démarches administratives et douanières consécutives à son achat. Le kilométrage indiqué n'est pas garanti. Il a été relevé au compteur du véhicule. Les informations et reproductions communiquées ont pour but de faciliter l'inspection des véhicules par les enchérisseurs éventuels. Les enchérisseurs sont réputés avoir examiné les véhicules qui peuvent l'être librement durant l'exposition préalable à la vente. S'ils n'ont pas la possibilité d'examiner eux-mêmes les véhicules, il leur appartient d'y procéder par toute personne de leur choix. Les véhicules présentés sont des véhicules de collection dont l'état et le fonctionnement ne sont pas ceux des véhicules actuels : leurs performances et conditions de sécurité leurs sont inférieures. Ils ont le plus souvent fait l'objet de restaurations. Leur état mécanique et les usures de leurs pièces varient en fonction de leur ancienneté. Les enchérisseurs acceptent de ce fait un aléa. Un véhicule est vendu dans l'état où il se trouve au moment de son adjudication et aucune réclamation ne sera admise sur ce point une fois l'adjudication prononcée. LECLERE MDV et les experts auxquels il est fait appel à cette fin ont établi les indications figurant au catalogue, étant précisé que celles-ci sont susceptibles de rectifications et amendements, seule la présentation du lot au jour de la l'exposition telle que portée au procès-verbal de la vente aux enchères faisant foi des spécifications convenues. Les experts de la vacation se tiennent à leur disposition pour répondre à toute question. LECLERE MDV ne pourra en aucun être tenu responsable en cas de non obtention d'un certificat d'immatriculation par l'acheteur auprès de l'administration.

ENCHÈRES

Le Commissaire-priseur de ventes volontaires dirigeant la vacation a seul qualité pour déterminer les mises à prix et paliers d'enchères.

MOYENS D'ENCHÉRIR

Il est possible d'enchérir lors de la vente en étant présent ou représenté au jour de la vente, par le biais de sites internet, ou en laissant un ordre d'achat écrit auprès de LECLERE-MDV au plus tard à la clôture de l'exposition.

Les éventuels coûts pour enchérir par tel ou tel moyen incombent à celui qui choisit d'y recourir. Pour être admis à enchérir, toute personne devra préalablement s'être fait enregistrer auprès de LECLERE MDV en lui communiquant ses nom et prénom et en lui remettant copie d'une pièce d'identité en cours de validité. Si l'enchérisseur porte son enchère pour le compte d'un tiers, il devra remettre copie de celle de ce tiers. Si ce tiers est une société, il devra en indiquer la dénomination sociale et justifier être habilité à la représenter en remettant copie de son extrait Kbis ou de tout document équivalent. Pour des raisons techniques ou autres, il est possible que LECLERE MDV ne soit pas en mesure de joindre l'enchérisseur en cas de demande d'enchère téléphonique, ce dont elle ne peut être tenue pour responsable. Les personnes s'étant inscrites disposent d'un droit d'accès et de rectification des informations les concernant, intégrées au fichier client de LECLERE MDV, destinataire de ces données.

FRAIS DE VENTE À LA CHARGE DE L'ADJUDICATAIRE

Outre le prix d'adjudication constaté par le coup de marteau, des frais de vente seront dus en sus par l'adjudicataire. Ces frais sont de 12% ttc.

L'adjudicataire sera tenu indivisiblement de payer le prix d'adjudication augmenté des frais de vente calculés dans les conditions ci-dessus, outre s'il y a lieu tous autres frais particuliers.

EXPORTATION

Il appartient à tout enchérisseur de se renseigner préalablement à la vente s'il envisage d'exporter un véhicule. Le retard ou le refus par l'administration des documents de sortie du territoire ne justifiera pas la remise en cause de la vente ni un quelconque dédommagement. La TVA collectée pourra être remboursée à l'adjudicataire à condition que celui-ci présente dans les délais et forme prévus par la réglementation en vigueur les documents justifiant de l'exportation du véhicule acheté.

ADJUDICATION, PAIEMENT DES SOMMES DUES ET DÉLIVRANCE DU VÉHICULE

La vente est réalisée au comptant et conduite en euros. L'adjudicataire est tenu d'en régler le prix sans délai, par virement, chèque de banque, ou carte bancaire. La délivrance à l'adjudicataire n'interviendra qu'après complet paiement des sommes dues sur le compte de LECLERE MDV et remises des copies de pièces justificatives d'identité des enchérisseurs et adjudicataire. L'enchérisseur ayant porté l'enchère menant à l'adjudication est personnellement responsable du paiement du prix du lot sur lequel il a enchéri, y compris s'il a désigné un tiers pour adjudicataire.

DÉFAUT DE PAIEMENT

À défaut de paiement par l'adjudicataire, le vendeur pourra opter soit pour la remise en vente du véhicule sur réitération d'enchères aux frais de l'adjudicataire après mise en demeure restée infructueuse adressée dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, soit pour la résolution de plein droit de la vente, soit pour l'action en paiement, sans préjudice des dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Dans l'hypothèse d'une résolution, outre le montant des frais de vente, LECLERE MDV sera en droit de demander à l'adjudicataire des intérêts au taux légal sur les frais de vente par jusqu'à complet paiement du prix, outre s'il y a lieu les autres frais engendrés par ce défaut de paiement. Dans l'hypothèse d'une action en paiement, LECLERE MDV sera en droit d'exiger de l'adjudicataire les sommes ci-dessus, outre le prix revenant au vendeur augmenté des intérêts au taux légal jusqu'à complet paiement du prix. Dans l'hypothèse d'une réitération des enchères, l'adjudicataire défaillant sera de plein droit redevable de l'intégralité des coût supplémentaires résultant de sa défaillance, de la différence entre le premier prix d'adjudication et le prix d'adjudication obtenu sur réitération d'enchères si celui-ci lui est inférieur, outre le montant des frais revenant à LECLERE MDV au titre de la première adjudication augmenté des intérêts au taux légal.

LITIGES

En cas de litige concernant l'état du véhicule, il appartient à l'adjudicataire d'agir sur le fondement des vices cachés dans les deux ans à compter de sa révélation, dans la limite de vingt ans à compter de la vente. La responsabilité de LECLERE-MDV se prescrit par cinq ans.

RÉCUPÉRATIONS DES LOTS

Les lots seront à récupérer à partir du lundi 11 décembre jusqu'au vendredi 29 décembre 2017, au

Conservatoire Citroën

Boulevard André Citroën - 93600 Aulnay-sous-Bois

Ouverture du lundi au vendredi : Horaires : 9h00 → 12h00 et 14h→17h

Contact sur place : Monsieur Denis HUILLE – Téléphone : +33 6 45 55 63 67

ORDRE D'ACHAT

VENTE

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

CP : VILLE : PAYS :

TEL. : MOBILE :

E-MAIL :

ORDRE D'ACHAT

ENCHERES PAR TÉLÉPHONE

Tél. :

LOTS	DESCRIPTION DU LOT	LIMITE EN €
N°		

MERCI DE BIEN VOULOIR JOINDRE IMPÉRATIVEMENT UNE COPIE D'UNE PIÈCE D'IDENTITÉ

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessus (les limites ne comprenant pas les frais) ou de me contacter par téléphone.

DATE ET SIGNATURE :

LECLERE
MAISON DE VENTES

PARIS 21, rue Drouot 75009 Paris

MARSEILLE 5, rue Vincent Courdouan 13006 Marseille

T. +33 (0)4 91 50 00 00 / F. +33 (0)4 91 67 36 59 / E. contact@leclere-mdv.com

Catalogues / résultats / live / actualités sur www.leclere-mdv.com



Ferrari 330 GTC de 1966 vendue 820 000€

LECLERE MOTORCARS

Vente d'Avignon en préparation
AVIGNON MOTOR FESTIVAL 2018
Dimanche 25 Mars 2018



Vous souhaitez faire expertiser votre automobile ?

Contact

Maxime Lépiessier

maxime@leclere-mdv.com

+33 6 17 69 84 46

DrouotLIVE.COM