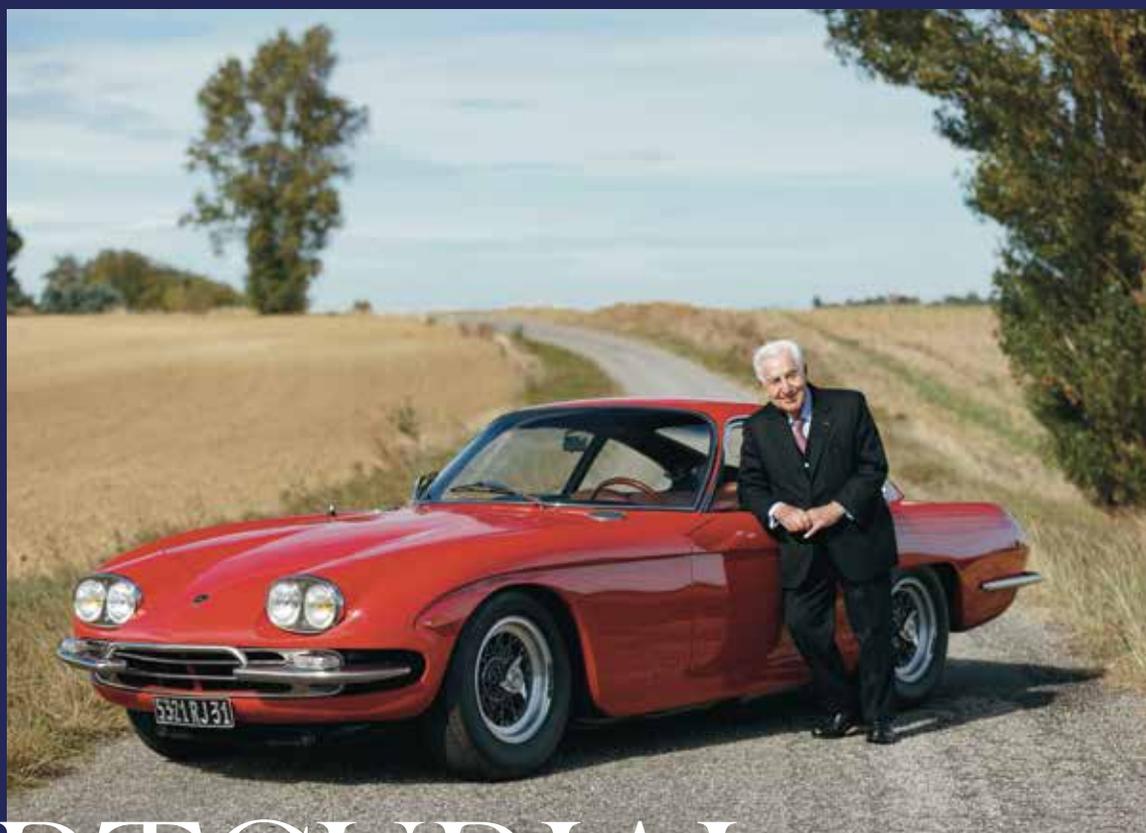


COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

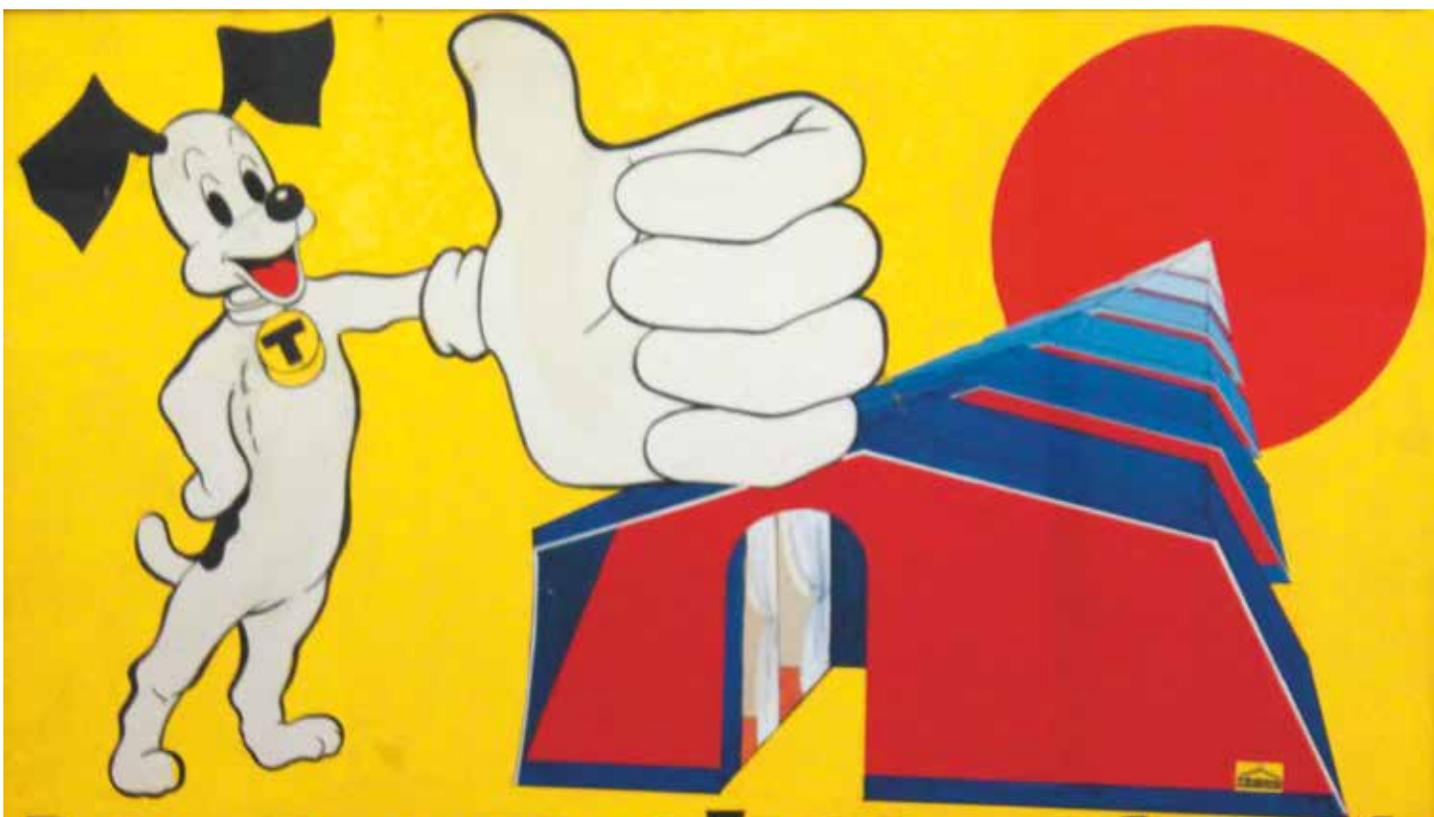
Samedi 2 mai 2020

Auriol

31560 Gibel



ARTCURIAL
// Motorcars



**le camping c'est
TRIGANO**

COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

Samedi 2 mai 2020

Auriol

31560 Gibel

ARTCURIAL
// Motorcars



COLLECTION ANDRÉ TRIGANO

vente n°4014

VENTE/AUCTION

Auriol
31560 Gibel

Samedi 2 mai 2020 - 14h

EXPOSITIONS PUBLIQUES/ PUBLIC VIEWING

Auriol
31560 Gibel

Jeudi 30 avril 2020
11h - 19h

Vendredi 1 mai 2020
11h - 19h

Samedi 2 mai 2020
10h - 14h

Thursday 30 April 2020
11am - 7pm

Friday 1 May 2020
11am - 7pm

Saturday 2 May 2020
10am - 2pm

INFORMATIONS/ENQUIRIES

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com

Commissaire-Preneur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

Matthieu Lamoure
Directeur / Managing director
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 31
Mobile : +33 (0)6 78 13 62 42
mlamoure@artcurial.com

Pierre Novikoff
Directeur adjoint / Deputy director
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 32
Mobile : +33 (0)6 63 25 85 92
pnovikoff@artcurial.com

Antoine Mahé
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 62
Mobile : +33 (0)6 47 65 64 04
amahe@artcurial.com

Benjamin Arnaud
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 11
Mobile : +33 (0)6 13 55 05 29
barnaud@artcurial.com

Arnaud Faucon
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 15
Mobile : +33 (0)6 33 71 56 80
afaucon@artcurial.com

Consultants

Frédéric Stoesser
Tél. : +33 (0)1 42 99 16 38
fredstoesser@gmail.com

Relations clients, administration Client services, administration

Iris Hummel
Directeur des opérations
et de l'administration
Director of operations
and administration
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 56
Mobile: +33 (0)6 08 18 86 58
ihummel@artcurial.com

Anne-Claire Mandine
Administrateur / Administrator
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 73
acmandine@artcurial.com

Sandra Fournet
Administrateur junior
Junior administrator
Tél. : +33 (0)1 58 56 38 14
sfournet@artcurial.com

Comptabilité / Accounting

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 71
salesaccount@artcurial.com

Ordres d'achat / Bids office

Tél. : +33 (0)1 42 99 20 51
Fax : +33 (0)1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

Catalogue en ligne

Online catalogue
www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL Live Bid

Assistez en direct aux ventes
aux enchères d'Artcurial et
enchérissez comme si vous y étiez,
c'est ce que vous offre le service
Artcurial Live Bid.
Pour s'inscrire :
www.artcurial.com



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste



Arnaud Faucon
Spécialiste junior

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable

RACING, FLYING & YACHTING

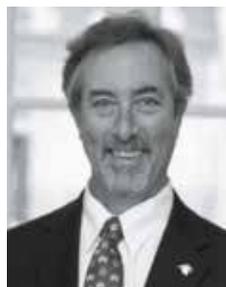
CONSULTANTS



Frédéric Stoesser



Niklas Hannah



Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / AUCTIONEER



Hervé Poulain

EXPOSITIONS PUBLIQUES PUBLIC VIEWING

Auriol
31560 Gibel

Jeudi 30 avril 2020 11h - 19h	Thursday 30 April 2020 11am - 7pm
Vendredi 1 mai 2020 11h - 19h	Friday 1 May 2020 11am - 7pm
Samedi 2 mai 2020 10h - 14h	Saturday 2 May 2020 10am - 2pm

VENTES AUCTIONS

Auriol
31560 Gibel

Samedi 2 mai 2020 - 14h
Saturday 2 May 2019 - 2pm

ACCÈS / ACCESS

En avion :
Aéroport de Toulouse-Blagnac

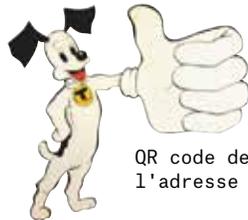
En train :
Gare de Toulouse Matabiau

En voiture depuis Toulouse
(50 km sud-est de Toulouse) :
A61 direction Montpellier
puis A66 direction Pamiers
sortie 1 direction
Auterive/Nailloux

By plane:
Toulouse-Blagnac airport

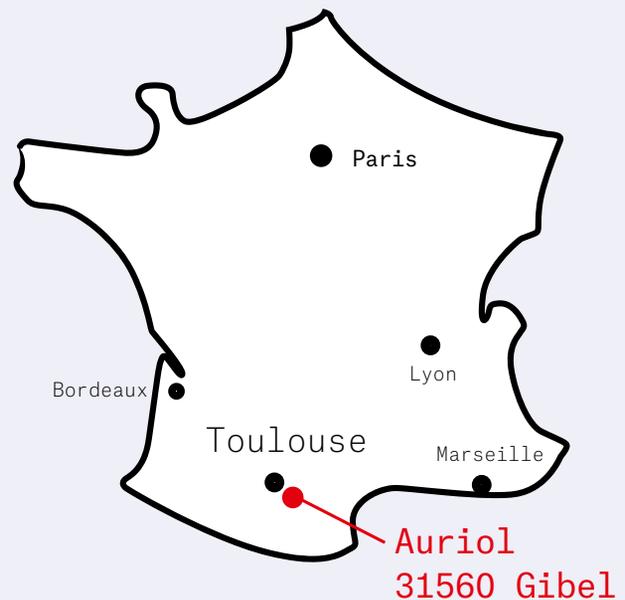
By train:
Toulouse Matabiau train station

By car from Toulouse (50km
south-east from Toulouse):
A61 to Montpellier then A66
to Pamiers, exit 1 to
Auterive/Nailloux



QR code de
l'adresse :

Place QR code:



LIVRAISON & STOCKAGE / DELIVERY & STORAGE

L'enlèvement des véhicules pourra être réalisé à partir du dimanche 3 mai 2020 après règlement intégral. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au lundi 4 mai 2020 inclus et s'élèvent ensuite à 25 € HT par jour et par véhicule. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

The removal of vehicles can take place from Sunday 3 Mai 2020 after full payment. Storage cost is offered free of charge until and including Monday 4 Mai 2020 and will then be charged at €25 + VAT per day per car. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / DIVERS

Les véhicules français de plus de 75 ans et d'un montant supérieur à 50 000 € nécessitent l'obtention d'un passeport d'exportation en cas de sortie hors territoire français et une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités sont prises en charge par Artcurial et sont soumises à des délais (maximum trois mois pour les passeports et un mois supplémentaire pour les licences). Les licences d'exportation de véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine dont les délais d'obtention peuvent varier en fonction du pays. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et ceci dès l'adjudication prononcée.

French vehicles that are more than 75 years old and costing over €50,000 require an export passport in order to be taken out of France and an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time (passport maximum three months, license maximum one month). Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin and the delivery time can be variable depending on the country. The buyer is responsible for insuring his purchases immediately after the sale.

André Trigano, une passion aux cent visages

Après avoir vendu en 2016 toutes ses Citroën avec Artcurial, André Trigano se sépare maintenant de l'intégralité de sa collection, qui présente une incroyable variété de genre, d'époque et d'état : tous les goûts y trouveront leur bonheur.

« J'aimerais donner une autre vie à mes voitures. » Derrière le sourire bienveillant d'André Trigano affleure sa passion. « Il ne faudrait surtout pas qu'elles deviennent des objets inanimés ! » Souvenez-vous : il y a quatre ans, Artcurial avait déjà vendu aux enchères toutes ses Citroën : une quarantaine de modèles qui couvraient la gamme du constructeur français, de 1919 à 1972. Aujourd'hui,

cet amateur de la première heure a décidé de se séparer de l'autre partie de sa collection, quelque 170 voitures dont une centaine en bon état et le reste en attente de restauration, voire en épave.

Mais ce nom de famille vous est certainement familier : le célèbre slogan « Le camping, c'est Trigano » est né de l'esprit fertile d'André, quand il était en charge de la partie commerciale de l'entreprise créée par son père Raymond. « Il avait un petit atelier de fabrication de bâches, à Paris », raconte André. « En 1936 s'est présentée une dame, dont le mari travaillait chez Renault, et qui souhaitait une toile pour s'abriter, à l'occasion des nouveaux congés

André Trigano, a multifaceted passion

Having sold all his Citroëns through Artcurial in 2016, André Trigano is now parting with the rest of his collection, with an incredible variety in terms of type, age and condition offering something for everyone.

"I'd like my cars to have another life." A great deal of passion lies beneath the genial smile on André Trigano's face. "Above all, they must not become inanimate objects!" Let's go back. Four years ago Artcurial sold his Citroëns at auction : some forty models covering the French manufacturer's entire range, from 1919 to 1972. Today, this long-term enthusiast has decided to sell the

other part of his collection, around 170 cars, a hundred of which are in good condition and the rest in need of restoration, in various states of repair and disrepair. You will know the name. The famous slogan "Le camping, c'est Trigano" was thought up by André while in charge of the commercial side of the business founded by his father Raymond. "He had a small workshop making tarpaulin in Paris", explains André. "One day in 1936, a lady turned up whose husband worked at Renault, looking for a canvas shelter to use during the new paid holidays. With my brother Gilbert, they designed what would become known as the Trigano tent." The rest of the story is well known: a great industrial adventure that went hand in hand with the development of camping and holidays in France.

"I liked the cars too much to break them!"

Before this successful chapter in his life, André nurtured another passion, for the automobile. During the 1930s, a large Packard parked in the 17th arrondissement in Paris attracted his admiration and caused him to dream. The war brought a halt to the family's activities, and they took refuge in Ariège, where André joined the Resistance ("because it was in my nature"). Shortly after the Liberation, he bought his first car, a Citroën CA : "It had been modified into a van, which was common at the time." The family started selling camping material again and the business flourished, allowing André to indulge his passion through motor racing.

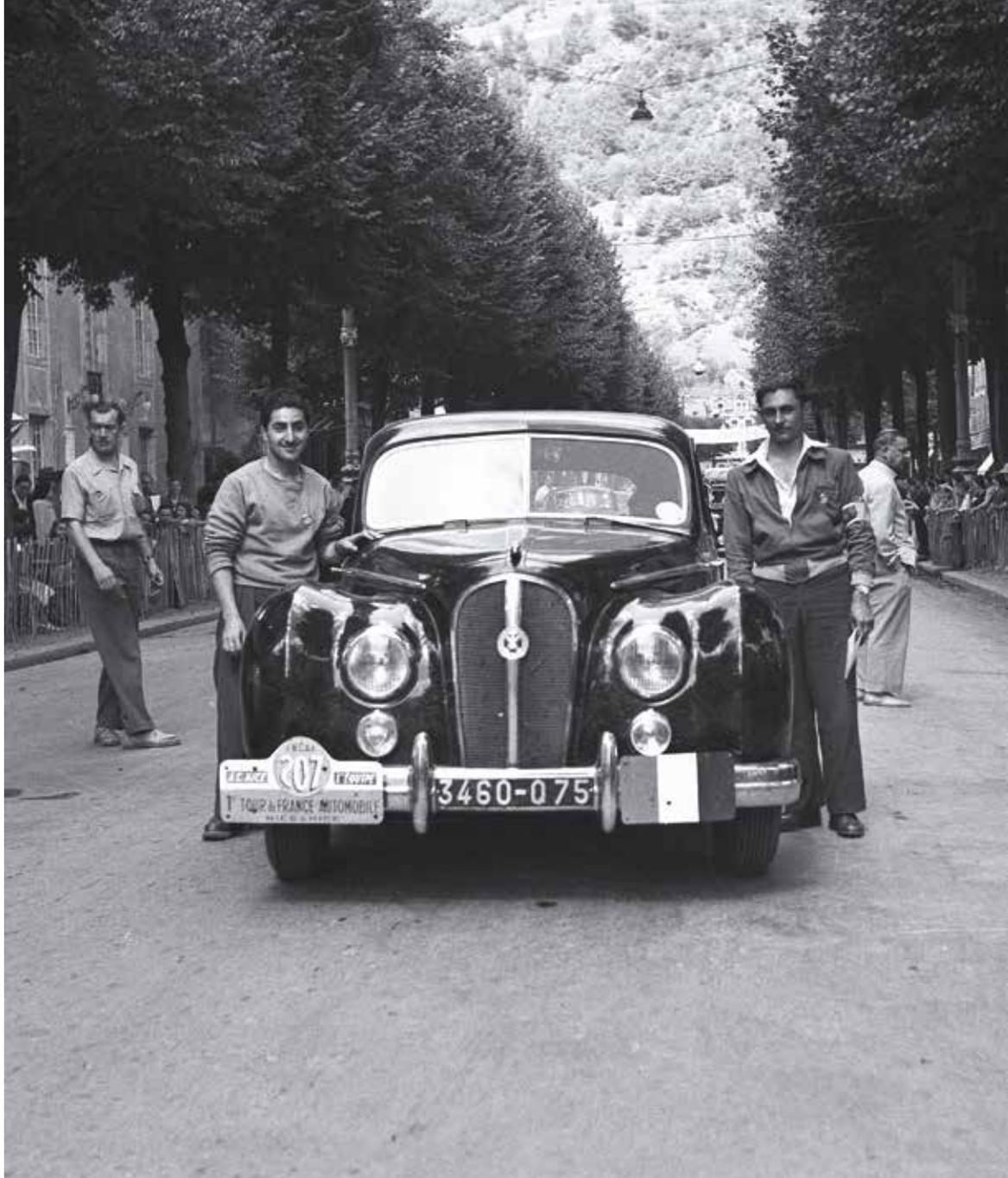


payés. Avec mon frère Gilbert, ils ont dessiné ce qui allait devenir la tente Trigano. » Vous connaissez la suite : une belle aventure industrielle qui a accompagné en France le développement du camping et des vacances.

« J'aimais trop les automobiles pour les casser ! »

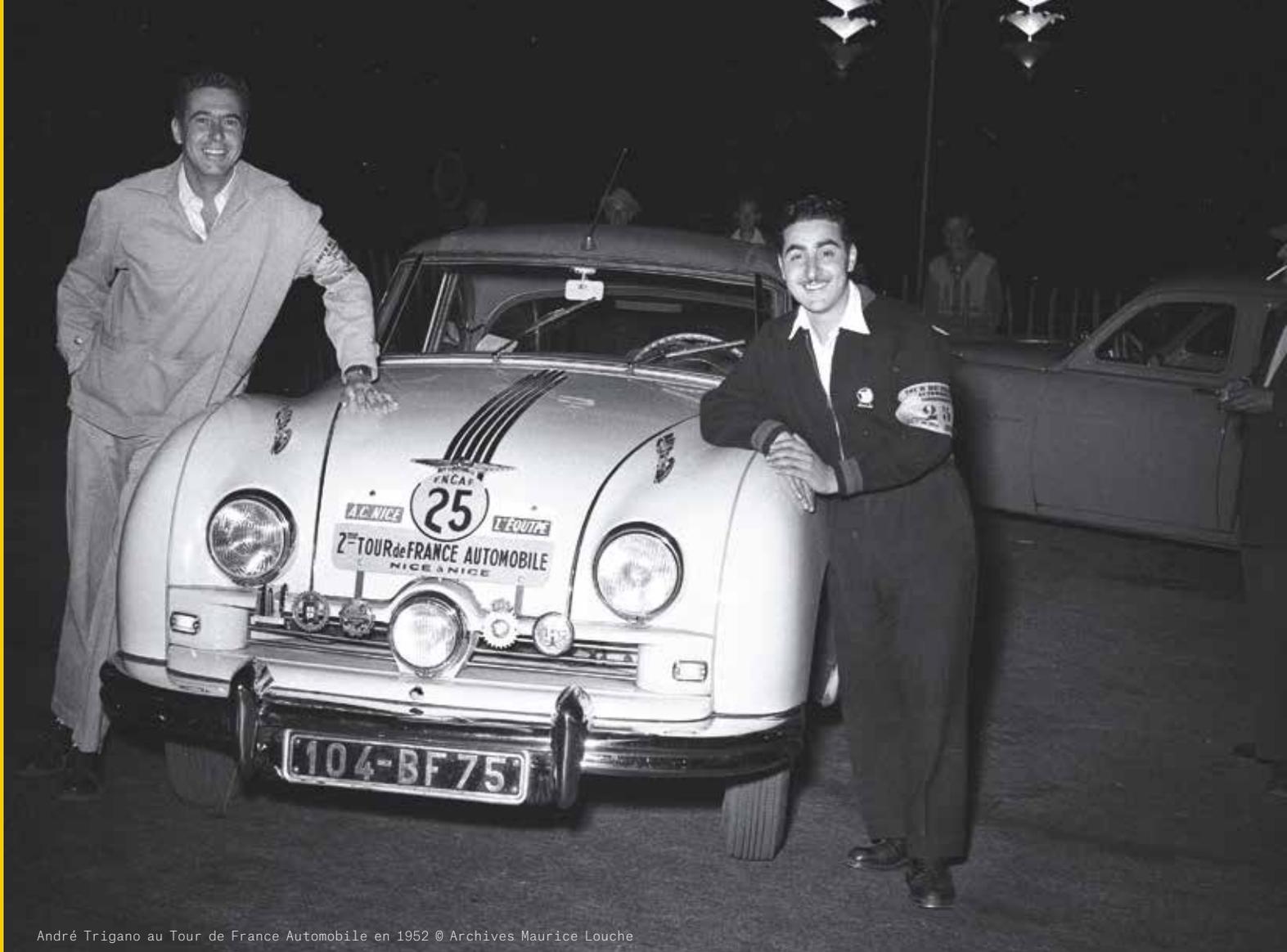
Mais avant ce succès, André caresse déjà une autre passion, celle de l'automobile. Dans les années 1930, une grosse Packard garée dans le 17^e arrondissement l'impressionne, peuplant son esprit de rêves inaccessibles. La guerre met un coup d'arrêt à l'activité de la famille, qui se réfugie en Ariège où André s'engage chez les partisans (« parce que c'était dans ma nature ») mais, peu après la Libération, il achète sa première voiture, une Citroën C4 : « Elle était modifiée en camionnette, comme cela se faisait souvent à l'époque. » La commercialisation de matériel de camping reprend et les affaires se mettent à prospérer, permettant à André de commencer à assouvir sa passion, par le biais de la compétition. « Dès que j'ai eu les moyens d'acheter une voiture qui roulait à peu près, je me suis engagé au Tour de France Automobile. » C'est en 1951 et il est au volant d'une Hotchkiss Anjou 13 CV. L'expérience se solde par un abandon à Lourdes, qui ne le décourage pas car il est quelques mois plus tard au départ du Rallye de Monte Carlo. Cette fois, il a opté pour une plus exotique Austin A90 Atlantic, avec comme coéquipier Georges Houel : « Nous étions partis de Lisbonne et, malgré la neige et le verglas, nous étions parmi les rares à être arrivés à Monte Carlo sans pénalité. Malheureusement, « Jojo »

est allé trop vite dans la descente du col de Braus, sans respecter la moyenne imposée, et nous avons terminé onzièmes, alors que la veille France-Soir avait titré « Un illustre inconnu risque de gagner le rallye » ! Si Georges Houel était haut en couleur, c'était aussi un vrai casse-cou, si bien que j'ai ensuite changé de coéquipier. » C'est Sydney Allard qui remporte la victoire, suivi de Stirling Moss à la deuxième place, ce qui n'est pas rien ! André Trigano continue à courir en rallye avec l'Austin, puis une Traction 15/Six, une Aronde, des Panhard... « Sur une vingtaine d'épreuves, >>>



"As soon as I had the means to buy a car that just about drove, I signed up for the Tour de France Automobile." This was 1951 and he was driving a Hotchkiss Anjou 13 CV. The experience ended in a retirement at Lourdes, but this failed to discourage him and a few months later he lined up for the start of the Monte Carlo Rally. This time he had opted for a more exotic Austin A90 Atlantic, and teamed up with co-driver Georges Houel. "We started from Lisbon and despite the snow and ice, we were one of the few to arrive in Monte Carlo without any penalty.

Unfortunately, 'Jojo' then went too fast down the col de Braus, without keeping to the required time restrictions, and we finished eleventh, a day after the newspaper France-Soir had printed the headline 'A great unknown could win the rally!' Georges Houel was a real character, but also a daredevil, and after that I changed my co-driver." It was Sydney Allard who went on to win, followed by a certain Stirling Moss in second place. André Trigano continued to race the Austin, moving on to a Traction 15/Six, then an Aronde, and Panhards... >>>



André Trigano au Tour de France Automobile en 1952 © Archives Maurice Louche

>>> je n'ai abandonné qu'une seule fois: rapide, mais prudent. J'aimais trop les automobiles pour les casser! »

C'est le terrible accident du Mans, en 1955, qui l'amène à raccrocher son casque et à arrêter définitivement la compétition : « Je faisais partie d'une équipe avec Veuillet et Mouche [équipage célèbre notamment pour avoir engagé pour la première fois une Porsche au Mans, en 1951], dans laquelle il y avait aussi Pierre Levegh. Son décès au Mans nous a beaucoup touchés. »

La plus belle des Lamborghini

Sa passion de l'automobile prend alors progressivement une autre forme, celle de la collection. « J'ai commencé petit à petit à rechercher des voitures que j'avais aimées et qui n'étaient pas dans mes moyens. Dans les années 1960, les anciennes

n'intéressaient personne et ne valaient pas grand-chose, d'autant que je les achetais souvent en état médiocre. »

Parallèlement, il commence à s'offrir pour son usage quotidien des modèles plus prestigieux, comme une Ferrari 212 Inter. « C'était un peu un camion à conduire, je n'ai pas adoré cette voiture. En plus, quand je suis allé la faire réviser, à Modène, on m'a regardé de haut en me faisant comprendre que je ne correspondais pas à la clientèle qu'ils appréciaient pour ce genre de modèle. » Qu'à cela ne tienne, il se tourne vers d'autres marques, moins en vue mais qui vont lui apporter plus de satisfactions, comme Lancia ("la B24 est extraordinairement élégante et mécaniquement très avancée, avec son moteur V6 ») ou Lamborghini. « La 400 GT est pour moi la plus belle des Lamborghini. J'avais une

>>> "Of about twenty races, I only had to retire once. I was fast but pragmatic. I liked the cars too much to break them!" It was the tragic accident at Le Mans in 1955 that persuaded him to hang up his helmet and stop racing altogether: "I was part of a team with Veuillet and Mouche (the team famous for being the first to race a Porsche at Le Mans in 1951), that also included Pierre Levegh. His death affected us badly."

The most beautiful Lamborghini

His passion for cars gradually took on another form, that of collecting. "Little by little I started to search for cars that I had loved but couldn't afford. In the 1960s, no-one was interested in old cars and they weren't worth much, so I often bought them in mediocre

condition."

At the same time he began to buy himself more prestigious models as daily drivers, such as a Ferrari 212 Inter. "It was a bit of a truck to drive, I didn't really like that car. What's more, when I went to get it serviced in Modena, they looked down on me and made me feel that I wasn't the sort of client they expected for that type of car." Not a problem though, he turned to different marques that were less prominent but which gave him greater satisfaction, such as Lancia ("the B24 is extraordinarily elegant and technically advanced with its V6 engine") and Lamborghini. "To me, the 400 GT is the most beautiful Lamborghini. I had a 350 GT but when this new version appeared, with its small rear seats, I bought it new immediately. What I enjoyed most was to drive it hard

350 GT mais quand cette nouvelle version est arrivée, avec ses deux petites places arrière, je l'ai tout de suite achetée, neuve. Mon grand plaisir était de la pousser à fond, sur l'autoroute. La vitesse n'était pas limitée et il m'est arrivé de faire des aller-retour de Paris au sud de la France, soit 2 000 km, pendant un week-end, pour passer le dimanche avec ma famille, en vacances. »

C'est à cette époque qu'il commence à garder les voitures qu'il a achetées neuves, les reprises n'étant guère élevées : la Lamborghini, mais aussi une Iso Rivolta IR300, une Aston Martin DBS V8... « L'Aston était une voiture fantastique. A la fois rapide, très confortable et plus facile à conduire que les voitures italiennes. Je connaissais quelques concessionnaires qui me proposaient des voitures d'essai quasiment neuves, avec un très faible kilométrage. C'est le cas de l'Aston Martin et de la Facel. » Il utilise aussi une Porsche 911 Carrera 3,2 litres rachetée à son fils : « C'était une vraie Porsche, avec un moteur fabuleux, une tenue de route extraordinaire, une boîte superbe, tout en restant relativement confortable pour une voiture de sport. »

Pour la petite histoire, il a même l'occasion de faire le lien entre sa profession et sa passion automobile, en envisageant de travailler avec... Pininfarina. « Je m'étais rendu en Italie pour les rencontrer et leur proposer la fabrication d'une caravane, pour Caravelair. Mais nous ne sommes pas tombés d'accord car les royalties demandées étaient trop élevées. »

Françaises de luxe

Sa collection continue de s'étoffer : « J'ai beaucoup acheté au coup de cœur. Dans les années 1970, j'avais un représentant qui connaissait ma passion et la partageait et, comme il sillonnait la campagne, il m'envoyait des informations sur ce qu'il trouvait. Je ne sais pas s'il a vendu beaucoup de tentes mais j'ai acheté une quarantaine de voitures qu'il m'avait indiquées ! » André Trigano achète aussi parfois aux enchères et, comme il est connu dans la région, certains viennent lui proposer une voiture dont ils souhaitent se séparer. L'ensemble se développe ainsi, sans

fil conducteur précis, mais avec quelques tendances. Il y a Citroën, bien sûr, qui fait l'objet de sa part d'une admiration particulière : « André Citroën était un homme extraordinaire, visionnaire, qui avait le don de la vente. J'ai eu la chance de rencontrer sa fille, Jacqueline Citroën. » Mais il s'intéresse aussi aux voitures françaises de luxe de l'entre-deux-guerres, ou aux grandes marques disparues : « J'ai acheté des Hotchkiss, car j'en avais utilisé en rallye, ou une Salmson Randonnée berline, car je considérais qu'elle manquait à ma série de Salmson. J'ai été également séduit par l'Unic qui apparaît dans le film Monsieur Klein, avec Alain Delon, et j'ai eu envie de l'acheter. Par ailleurs, vous avez des constructeurs comme Packard, Auburn ou, dans un autre genre, Iso, qui n'ont pas eu la notoriété d'autres marques, mais qui n'en sont pas moins intéressantes. Packard, c'était au même niveau que Rolls. » Une époque, toutefois, a sa préférence : « Pour moi, la plus belle période de l'automobile, ce sont les années 1930 à 1940. » Ce qui correspond d'ailleurs aux années de sa première jeunesse. « Les formes pouvaient être superbes et l'évolution était alors très rapide ; on est passé des freins à câbles aux systèmes hydrauliques, des boîtes de vitesses de trois à quatre rapports, et les carrosseries ont beaucoup évolué. »

Abriter, restaurer...

Pour prendre en charge toutes les automobiles qui arrivent à Mazères, il faut s'organiser. André Trigano fait construire un garage où les entreposer et constitue une équipe de trois personnes : un mécanicien, un peintre/tôlier et un électricien qui s'occupe aussi de la sellerie. « J'ai un mécanicien formidable, qui faisait partie d'un groupe de "boat-people" qui fuyaient le Viêt-Nam, à la fin des années 70, et dont nous avons accueilli une cinquantaine dans notre village. »

Ensemble, ils se lancent dans la restauration, démontant tout ce qui est nécessaire, jusqu'à la mise à nu du châssis s'il le faut, pour que les voitures soient impeccables. « C'est une activité passionnante, qui réclame des recherches car nous voulons retrouver les pièces d'origine. >>>

on the autoroute. There were no speed limits and I would drive from Paris to the South of France and back, some 2,000 km, at the weekend, so that I could spend Sunday with my family during the holidays."

It was at this time that he started to keep the cars he bought new, as their part-exchange value was low: the Lamborghini, and also an Iso Rivolta IR300, an Aston DBS V8... "The Aston was a fantastic car. Fast, comfortable and easier to drive than the Italian cars. I knew a few dealers who offered me almost new demonstration cars, with really low mileage. That's the case with the Aston and the Facel." He also drove a Porsche 911 Carrera 3.2 that he bought from his son : "It was a real Porsche, with a fabulous engine, extraordinary road holding and a superb gearbox that was still relatively comfortable for a sports car."

For the record, he even created an opportunity to combine his passion for cars with his job, with a proposition for none other than Pininfarina. "I went to Italy to meet them and proposed building a caravan, for Caravelair. We didn't reach an agreement, however, as the royalties would have been too high."

French luxury

His collection continued to grow: "I bought a lot of cars from the heart. During the 1970s, I had a representative who knew about my love of cars and shared my passion. He used to travel all over the country and he would send me details of what he'd found. I don't know if he sold lots of tents, but I bought around 40 cars that he put me in touch with !" André Trigano also bought cars at auction and as he was known in the region, certain people would also come to him with a car they wanted to sell. And so the collection evolved, without a single theme, but with a few common threads running through it. Citroën was there, of course, being a marque worthy of particular admiration, in his view: "André Citroën was an

extraordinary man, a visionary, with a gift for selling. I was lucky enough to meet his daughter, Jacqueline Citroën." He was also interested in luxury French cars built between the wars, and in the great marques that no longer existed: "I bought Hotchkiss models, as I had used them in rallies, and a Salmson Randonnée saloon, because I decided it was missing from my Salmson series. I was also attracted to the Unic which made an appearance in the film Monsieur Klein, with Alain Delon, and decided to buy one. And then you have manufacturers like Packard, Auburn and in a different genre, Iso, not as well-known as other marques but no less interesting. Packard was on a par with Rolls." However, he has always had one favourite period: "For me, the finest years for the automobile were between 1930 and 1940." This corresponded to when he was young. "There were some superb designs that evolved rapidly ; cable brakes gave way to a hydraulic system, gearboxes went from three to four speeds and the coachwork evolved enormously."

Protecting, restoring...

It required organisation to look after all the automobiles that arrived in Mazères. André Trigano had a garage built to house them and installed a team of three people: a mechanic, a painter/metal worker and an electrician who also took care of the upholstery. "I have a fantastic mechanic, one of the boat-people who fled Vietnam at the end of the 1970s, in a group of 50 that we welcomed into our village."

Together, they threw themselves into restoration, taking apart everything that needed dismantling, down to the bare chassis if necessary, to ensure the cars would be immaculate. "It was a work of passion, requiring research as we wanted to source original parts. But what a joy to bring a neglected automobile back to life, to see it as it would have been when new. The restoration work had to be of the highest standard, as too often I found signs of DIY repairs in >>>

>>> Mais quel bonheur de redonner vie à une épave, de voir une automobile redevenir ce qu'elle était à sa naissance, quand elle était neuve. Il faut que la restauration soit de qualité, car dans les voitures que j'ai achetées, j'ai trop souvent découvert des travaux bricolés, avec de la rouille sous une belle peinture. » De fil en aiguille, André Trigano aménage un petit musée privé qu'il ouvre volontiers à son entourage et même, toujours généreux, aux écoles ou à ceux qui le sollicitent.

Une incroyable diversité

Aujourd'hui, grâce à ces choix spontanés, la collection montre une extrême diversité où les modèles de très grande diffusion côtoient les machines les plus rares, d'une modeste 2 CV à la Lamborghini 400 GT achetée neuve. On y trouve aussi des voitures d'apparat ou limousines de luxe avec séparation-

chauffeur. « J'aime les carrosseries coupé-chauffeur et les voitures confortables. Vous savez, pendant des années j'ai régulièrement effectué le trajet entre Paris et l'Ariège, je roulais beaucoup. » Les voitures de la collection partagent aussi la particularité de faibles, voire très faibles kilométrages, et d'être depuis longtemps dans la collection. Certaines ont été achetées à leur premier propriétaire, comme la Rolls-Royce Silver Spur de Marcel Dassault.

En plus des deux bâtiments « officiels » qui abritent la collection en bon état, deux hangars réservent encore quelques surprises. Dans une ambiance « sortie de grange », l'on y découvre dans une demi-pénombre, sous une couche de poussière, des Simca Cinq, Mathis, Rosengart, Peugeot et Renault, mais aussi des machines plus exotiques comme une Ford Abeille modifiée en break

>>> *cars I bought, with rust hiding beneath the lovely paintwork." One by one, André Trigano put together a small private museum that he opened up to his entourage and, being ever generous, to schools and individuals who asked him.*

An amazing diversity Today, thanks to his spontaneous choices, the collection displays a huge diversity, with mass production models sitting alongside much rarer cars, from a modest 2CV to the Lamborghini 400 GT he bought new. There are also official state cars and luxury limousines with separate driver compartments. "I like these coupé-chauffeur bodies and comfortable cars. You know, during the time when I had to travel regularly between Paris and Ariège, I drove a lot." What the cars have in common is limited - in some cases very low

- mileage and they have all been in his collection for a long time. Some were bought from their first owner, such as Marcel Dassault's Rolls-Royce Spur.

In addition to the two 'official' buildings that conserve the collection in good order, there are two hangars containing further surprises. In a barn-find setting, in semi-darkness and under a layer of dust sit Simca Cinqs, Mathis, Rosengarts, Peugeots and Renaults, alongside more exotic machinery such as a Ford Abeille modified into an estate (perhaps by Pichon-Parat), a small three-wheel Solyto utility vehicle, a few Lincolns including a Premiere and a Zephyr C12 coupé...Further on, the restoration workshop reveals an Austin A90 like the one used by Trigano in the Monte Carlo Rally, just being finished, next to a Floride S on a ramp and



(peut-être par Pichon-Parat), un petit utilitaire Solyto à trois roues, quelques Lincoln dont une Premiere et une Zephyr V12 coupé... Plus loin, l'atelier de restauration accueille une Austin A90 du même type que celle utilisée par André Trigano au Rallye de Monte Carlo, en cours de finition, à côté d'une Floride S sur un pont et d'un imposant Chevrolet Blazer comme neuf.

« En fait, cette diversité reflète l'image de l'automobile sur un siècle, avec des hauts et des bas, un peu comme l'histoire de ma vie. Toutes les voitures ont leur charme, que ce soit une Simca Cinq ou une Lamborghini, et j'ai autant de plaisir à les regarder ou les utiliser. »

D'ailleurs, il est pour lui hors de question de les laisser immobiles : « Tous les week-ends, nous sortions deux ou trois voitures pour les faire rouler, en décapotant l'été et en se couvrant l'hiver. Parfois nous partions en balade avec quelques amis, et il arrivait qu'une voiture tombe en panne, généralement pour un problème d'allumage ou un carburateur bouché, ce qui donnait lieu à une halte bricolage. Nous avons d'ailleurs constaté que l'essence moderne se transformait en goudron dans les réservoirs, une raison de plus de ne pas laisser les voitures trop longtemps à l'arrêt. »

« Elles risquent de rester statiques... »

Alors après tant d'années dédiées à cette passion, pourquoi se séparer de l'intégralité de la collection ?

« J'ai déjà vendu toutes les Citroën. J'avais atteint mon objectif de réunir la gamme, et j'y trouvais moins d'intérêt. Soit dit en passant, plusieurs acheteurs de ces voitures sont restés en contact avec nous, nous donnent des nouvelles ou nous demandent des informations. »

Et les autres voitures ? « J'ai 94 ans et j'ai eu la chance de connaître une vie professionnelle et publique très active. » On pourrait presque dire qu'il a bénéficié de plusieurs vies, entre sa passion pour l'automobile, ses entreprises et ses mandats électoraux de député, conseiller général et maire de Mazères, puis Pamiers (élu 19 fois en tout !).

« Aujourd'hui je n'ai plus le courage



de conduire et ne prends donc plus le volant le week-end comme j'en avais l'habitude. De plus, mes deux fils ne s'intéressent pas à cette collection, l'entretien de l'ensemble est coûteux et, donc, ces voitures que j'ai tant aimées risquent de rester statiques et de dépérir. Or une voiture qui ne roule pas, ce n'est plus une automobile, c'est un simple objet inanimé. J'aimerais donc leur donner une autre chance, qu'elles puissent connaître une deuxième ou une troisième vie. Comme la collection est très variée, la vente permettra à des amateurs de tous âges et de tous horizons de s'y intéresser ou de trouver quelque chose correspondant à leurs moyens. Il y a des épaves à restaurer aussi bien que des voitures de sport en parfait état. »

Une passion à transmettre

Pourtant, après avoir consacré à cette collection tant de cœur, tant d'énergie, n'y a-t-il pas une forme de regret ? « Ni regret ni remord ! » s'exclame André Trigano en souriant. « Une fois que la décision est prise, je passe à autre chose et vais de l'avant ! » Et les bâtiments, vont-ils se remplir de... vide ? « Oh non, j'ai des projets pour les utiliser. » Des projets, des idées, des activités : voilà ce qui le fait avancer. Toujours bienveillant et modeste, direct et sans détour, André Trigano est à l'image de son slogan, facilement détourné : « La passion, c'est Trigano ! » Elle ne manquera pas de rejaillir sur ceux qui auront le bonheur d'acquérir une des voitures de cet ensemble original et attachant !

an imposing Chevrolet Blazer that looks like new.

"In fact, this diversity reflects the story of the automobile over the course of a century, with its ups and downs, a little like the story of my life. Every car has its charm, whether it's a Simca Cinq or a Lamborghini, and I've had as much pleasure looking at them as driving them."

It is out of the question to leave them unused. "Every weekend, we would take two or three cars out to give them a drive, with the hood down in the summer and up in the winter. Sometimes we'd go out with a few friends, and from time to time one of them would break down. It was usually just an ignition problem or a blockage in the carburettor, which gave rise to a quick repair stop. We also found that modern fuel turns to tar in the tank which is another reason not to leave the cars unused for too long."

"They risk remaining static..."

After so many years dedicated to this passion, why part with the entire collection? "I've already sold all the Citroëns. Once I had achieved my goal of bringing the whole range together, I found it less interesting. By the way, several buyers of these cars have kept in touch with us, to give us news or ask for information."

And the other cars? "I'm 94 years old and I've been lucky enough to have a very active professional and public life." One could say he has enjoyed several lives, with his passion for automobiles, his

business career and his elected posts as deputy, general councillor and mayor of Mazères, then Pamiers (elected 19 times in total!). "I'm not brave enough to drive anymore and no longer take to the wheel at the weekend like I used to. What's more, my two sons are not interested in this collection, maintaining it is costly and so there's a risk that these cars I love so much will just stand still and deteriorate. A car that doesn't drive is no longer a car, it's just an inanimate object. I would like to give them another chance, so they can enjoy a second or a third life. As the collection is very varied, it will appeal to enthusiasts of all ages and from all walks of life. Everyone should be able to find something corresponding to their means. There are restoration projects as well as sports cars in perfect condition."

A passion to pass on
However, having put his heart and soul into this collection, does he have any regrets? "No regret, no remorse!" exclaims André Trigano with a smile. "Once the decision is made, I turn to other things and move on!" And the buildings, will they be ...empty? "Oh no, I have plans to use them." Plans, ideas, activities : this is what keeps him going. Well meaning, modest and straightforward, André Trigano's slogan could just as easily be describing himself: "La passion, c'est Trigano !" This passion is bound to rub off on those lucky enough to acquire one of the cars in this original and delightful collection !

INDEX

A-B

1927	Amilcar CGSS roadster	169
1931	Amilcar C3S Coach	212
1933	Amilcar Type C3 Coupé	263
1970	Aston Martin DBS V8	124
1935	Auburn 653 Cabriolet avec spider	162
2001	Audi TT 1,8 T	195
1951	Austin A90 Atlantic Sport	210
1962	Austin A135 Princess Limousine	211
1966	Austin Mini Moke	208
1956	Austin-Healey 100 (BN2) roadster	218
1923	Benjamin type C Biplace Sport	168
1926	Berliet VI Torpédo	224
1932	Berliet 944 VILS	225
C.1968	Berliet PCMR-E	238
C.1970	Berliet PGR	237
1969	BMW 2000 CS	180
1975	BMW 525 Berline	252
1983	BMW 524 TD (E24)	253
1990	BMW 750ia	179
1980	Boston Whaler Montauk 17'	184

C

1947	Cadillac 7533 Imperial Fleetwood	157
1954	Cadillac 6267 Eldorado Cabriolet	203
1966	Cadillac De Ville Cabriolet	202
1996	Cadillac Seville Luxury Sedan (SLS)	191
C.1970	Caravane Trigano 315 T	183
C.1927	Chenard & Walcker Torpédo	256
1976	Chevrolet Blazer Cheyenne K5 350ci	234
1928	Chrysler Series 60 2 doors sedan	230
1935	Chrysler Airflow Imperial 8	129
1936	Chrysler Junior Limousine	228
1951	Chrysler Série C51 Windsor Deluxe	158
1925	Citroën 5HP Type C3 Coupé	220
C.1928	Citroën C4 bétaillère	248
C.1930	Citroën C4 Berline six glaces	249
1934	Citroën Rosalie 10 BL Berline	258
1951	Citroën Traction 11B	199
1952	Citroën Traction 11B	209
C.1966	Citroën 2CV AZAM	266
1968	Citroën ID 19	214
1974	Citroën 2CV AZA2	101
1985	Citroën 2CV6 Special	198
1985	Citroën Acadiane	221
	Citroën Visa 4 portes	268

D-F

1965	Daimler Majestic Major Limousine	121
1988	Daimler 3,6L	123
1933	Delage D6-11 Berline	170
1952	Delage D6 3L Limousine Guilloché	159
1950	Delahaye 135 M Cabriolet Guilloché	152
	Dodge WC54	246
1952	Dodge WC56 Command Car	247
1960	Facel Vega HK 500	174
1962	Fiat 500 D	250
1968	Fiat 500 110 F	116
1971	Fiat 500 110 F	117
1935	Fiat 508 Balilla 6CV Coach	146
C.1935	Fiat Balilla en châssis	147
1919	Ford T	125
1928	Ford AF Coach	127
C.1930	Ford A Coach	126
C.1930	Ford A Coach	245
C.1930	Ford A Torpédo	201
1931	Ford A Limousine	160
1953	Ford Abeille Break	185

H-I-J

1990	Honda Civic 1.4 16V	197
1933	Hotchkiss 411 Cabourg	110
1935	Hotchkiss 617 "Biarritz"	154
1936	Hotchkiss 486 "Vichy"	172
1951	Hotchkiss Anjou 1350	112
1952	Hotchkiss Grégoire Berline	111
1953	Hotchkiss Anjou 2050	113
1957	Hotchkiss Jeep Willys M201	213
1975	Innocenti Mini Cooper 1300	207
1966	Iso Rivolta IR300	181
1974	Jaguar XJ12 Série 2	189
1989	Jaguar XJS V12 Coupé	122
1993	Jaguar XJ40 RHD	200
1952	Jeep Willys Type MB	130
1952	Jeep Willys Type MB	131

L-M

1967	Lamborghini 400 GT 2+2	182
1957	Lancia B24 S Aurelia Convertible	219
1968	Land Rover Série II A 88' Hardtop	132
1934	Licorne type L 760	109
1980	Ligier JS4	135
C.1947	Lincoln Continental 76H Coach	243
C.1957	Lincoln Premiere Four-Door Sedan	155
C.1936	Lincoln Zephyr V12 Sedan 2 portes	242
1938	Lincoln Zephyr V12 Coupé	244
1939	Lincoln Zephyr V12 Coupé	241
1936	Matford Type V8-72 Alsace	128
1937	Matford Type V8-78	166
C.1924	Mathis Type P Cabriolet 2 places	167
1932	Mathis PYC Berline	222
C.1967	Mercedes-Benz 250 S Berline (W108)	254
1972	Mercedes-Benz 300 SEL 3,5L	190

P

1937	Packard 120 Berline	161
1952	Panhard Dyna X 86 Berline	102
1954	Panhard Junior X87 Cabriolet	103
1958	Panhard Dyna Z12	137
1963	Panhard PL17 Tigre Relmax S	164
C.1964	Panhard PL17 B L6	239
1966	Panhard 24 bt	163
1929	Peugeot 177 R Berline Weymann	259
1932	Peugeot 201 E Coupé de Luxe	108
1933	Peugeot 201 C Berline	106
1934	Peugeot 201 BR Coach	107
1934	Peugeot 301 D Limousine	232
1935	Peugeot 201 D	261
1938	Peugeot 302 Berline	264
1938	Peugeot 402 Légère Berline	265
1939	Peugeot 402 Limousine	204
1952	Peugeot 203 Berline Luxe	270
1978	Peugeot 604 V6 Ti	178
1986	Peugeot 205 XT 3 portes	236
2001	Peugeot 106 Electric	235
C.1928	Peugeot 177 M Berline luxe	240
C.1940	Peugeot 202 Berline	205
1973	Pontiac Grand Safari 455ci	233
1980	Porsche 924	196
1986	Porsche 911 Carrera 3.2 SC Cabriolet	217

R

1926	Renault NN Torpédo 4 places	138
1929	Renault NN 2 Berline	139
C.1930	Renault KZ4 Conduite intérieure	257
C.1932	Renault Primaquatre	231
1933	Renault KZ 1 Torpédo	140
1933	Renault Monaquatre YN2 Berline	260
1933	Renault Primastella (PG8) Berline	229
1936	Renault Primaquatre Berline (ACL1)	262
1939	Renault Novaquatre (BDR2)	141
1954	Renault 4 CV Sport	142
1956	Renault Frégate Transfluide	186
1957	Renault Juvaquatre Dauphinoise	143
1962	Renault Floride S	144
1967	Renault 4 par Arman	145
1981	Renault 5 Le Car Van	188
1986	Renault 25 V6 Limousine	177
1992	Renault Clio Baccara	175
1992	Renault Safrane V6 Baccara	176
2002	Renault Vel Satis V6 3.0L	192
2011	Renault Mégane "Floride"	187
1950	Riley RMB Berline	120
1962	Rolls-Royce Phantom V James Young	133
1983	Rolls-Royce Silver Spur	193
C.1952	Rosengart LR4SA Ariette Coach	269

S

1936	Salmson S4D Berline	150
C.1936	Salmson S4 D Berline	149
C.1951	Salmson G72 Randonnée	255
1951	Salmson S4-61L Berline	173
1955	Salmson 2300 S	151
1934	Simca-Fiat (SAFAP) 11cv Berline	148
1936	Simca-Fiat 5 Coupé tôle	114
1937	Simca 5 Coupé	223
1939	Simca 5 Découvrable	115
1939	Simca 5 Découvrable	206
C.1939	Simca 5 Coupé	136
1949	Simca 6	251
1952	Simca 9 Berline	165
1956	Simca Régence	119
1961	Simca Chambord	118
1956	Solyto New-Map TC7	134
C.1937	Studebaker President 8	156

T-U-V

1928	Talbot M67 Limousine familiale	226
1939	Talbot-Lago T15 Cadette Berline	171
1965	Triumph TR4A IRS	105
1972	Triumph Spitfire MK IV	104
1936	Unic U6 B Coupé-chauffeur Binder	227
1926	Voisin C4 S Coach	153
1969	Volkswagen Coccinelle 1300	215
1972	Volkswagen Coccinelle 1302	267
1973	Volkswagen 1303 LS Cabriolet	216
2004	Volkswagen Phaeton W12 Phase 1	194

INFORMATION IMPORTANTE / *IMPORTANT INFORMATION*

Nous informons les acheteurs que l'ensemble des véhicules de la collection ont été peu utilisés ces dernières années s'agissant d'une collection muséale. Ils sont donc vendus en l'état, sans contrôle technique et devront bénéficier d'une révision générale avant de reprendre la route.

We inform buyers that all the vehicles in the collection have been little used during the last years as they are part of a museum collection. They are sold as presented and therefore require recommissioning before being driven on the public roads.



1



2

1
FIAT 130HP F2
Grand Prix de France 1907

Maquette à l'échelle 1/8^{ème}
 par Pocher

En plastique moulé et métal,
 de couleur rouge; quelques
 accidents et manques.

*Molded plastic and metal,
 red; some damages and
 missing parts.*

400 - 600 €
 Sans réserve



3

2
ROLLS-ROYCE PHANTOM II
Sedan Coupe 1932

Maquette à l'échelle 1/8^{ème}

En plastique moulé et métal, de couleur
 grise et ivoire; quelques accidents et
 manques.

*Molded plastic and metal, grey and
 ivory, some damages and missing parts.*

400 - 600 €
 Sans réserve



4

3
BUGATTI 35
Grand Prix de Lyon 1924

Art Collection Auto,
 Jean-Paul Fontenelle, à l'échelle 1/8^{ème}

Maquette en acier, laiton et aluminium,
 sièges en cuir, tableau de bord finement
 détaillé, roues en aluminium de type
 Grand Prix avec pneus en caoutchouc.

L : 49 cm. (19 1/4 in.)

*Model made of steel, brass, and
 aluminum, leather seats, finely
 detailed dashboard, Grand Prix aluminum
 wheels with rubber tires.*

1 500 - 2 500 €
 Sans réserve

4
ALFA ROMEO SC 2300
MONZA 1931

Maquette à l'échelle 1/8^{ème} par Pocher

En plastique moulé et métal, aux
 couleurs de la Scuderia Ferrari;
 quelques accidents et manques.

L : 46 cm. (18 in.)

*Molded plastic and metal, in Ferrari
 Scuderia color scheme, some damages and
 missing parts.*

400 - 600 €
 Sans réserve

5
ALFA ROMEO SPIDER TOURING
Grand Sport 1932

Maquette à l'échelle 1/8^{ème} par Pocher

En plastique moulé et métal, de couleur
 blanche et bleue, dans sa vitrine à fond
 miroir ; quelques accidents et manques.

L : 50 cm. (19 3/4 in.)

*Molded plastic and metal, white and
 blue, in its mirrored showcase, some
 damages and missing parts.*

500 - 800 €
 Sans réserve



5



6



7



8

6

**ALFA ROMEO
SPIDER TOURING
Grand Sport 1932**

Maquette à l'échelle 1/8^{ème}
par Pocher

En plastique moulé et métal,
de couleur blanche et bleu; quelques accidents et manques.

L : 50 cm. (19 3/4 in.)

*Molded plastic and metal,
white and blue some damages
and missing parts.*

400 - 600 €
Sans réserve

7

**MERCEDES-BENZ
500 K-AK
Cabriolet 1935**

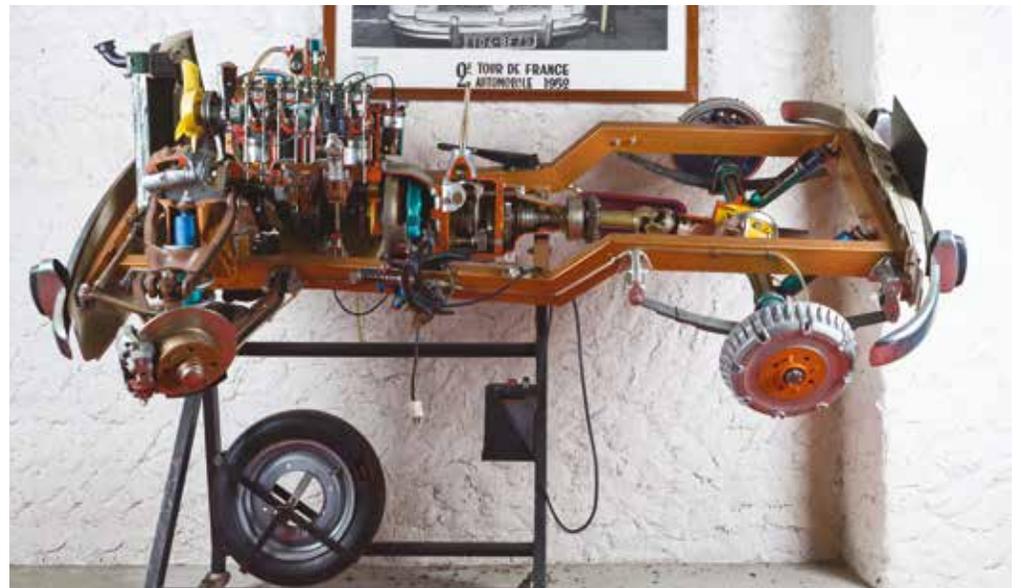
Maquette à l'échelle 1/8^{ème}
par Pocher

En plastique moulé et métal,
de couleur noire; quelques accidents et manques.

L : 63 cm. (24 3/4 in.)

*Molded plastic and metal,
black; some damages and
missing parts.*

400 - 600 €
Sans réserve



9

8

AVION DE TOURISME BIMOTEUR

Maquette à l'échelle 1/8^{ème}

Maquette sur socle, équipée de deux
moteurs thermiques à hélices.
Vendue en l'état.

*Model on pedestal, equipped with two
propellers. Sold as is.*

1 000 - 2 000 €
Sans réserve

9

**MODÈLE D'APPRENTISSAGE
EN COUPE D'UN CHÂSSIS
D'AUTOMOBILE**

Circa 1970

Modèle sur socle et électrifié.
Visiblement complet.

*Electrified model on pedestal. Appears
to be complete.*

2 000 - 3 000 €
Sans réserve

10



10
**ENSEIGNE
LUMINEUSE RENAULT**

Circa 1970

Enseigne double face
sur pied, électrifiée.

*Double sided sign
on stand, electrified.*

1 000 - 1 500 €
Sans réserve



11

11
**SIMCA 5
Ensemble moteur /
boîte de vitesses**

Moteur et boîte de vitesses sur socle.
Le moteur est équipé de sa dynamo,
son démarreur, son carburateur et son
allumeur. Vendu en l'état.

*Engine and gearbox on a stand. The engine
is equipped with its dynamo, starter,
carburetor and igniter. Sold as is.*

200 - 300 €
Sans réserve



13

12
**SALMSON S4
Ensemble moteur / boîte de vitesses**

Moteur équipé de son démarreur, sa
dynamo et son carburateur. Il est
accouplé à une boîte de vitesses
électromagnétique Cotal. Vendu en
l'état.

*Engine equipped with its starter, its
dynamo and its carburetor. Coupled to a
Cotal electromagnetic gearbox. Sold as is.*

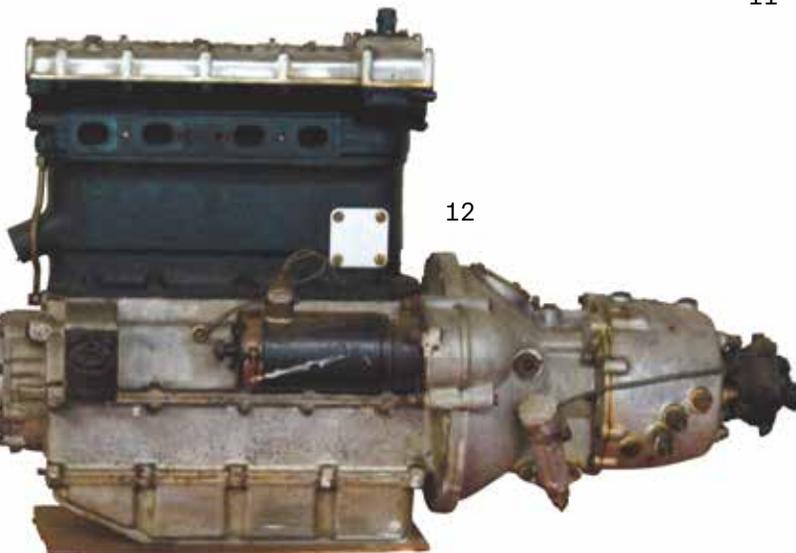
2 000 - 3 000 €
Sans réserve

13
**JAGUAR XJ12
Ensemble moteur / boîte de
vitesses**

Moteur V12 5.3L et boîte de
vitesses automatique sur socle.
Ce moteur aurait été
reconditionné par M. Cazaruc
(Ariège Automobile). Vendu en
l'état, sans garantie.

*5.3L V12 motor and automatic
gearbox on a stand. This engine
had been refurbished by M. Cazaruc
(Ariège Automobile). Sold as is,
without guarantee.*

800 - 1 200 €
Sans réserve



12



14



15



16



17

14

MANUFRACTANCE Bicyclette Hirondelles

Vélo pour femme complet, à réviser.
Cadre brasé à la main. Offert par la
manufacture à André Trigano.

*Complete women's bike, to be
refurbished. Hand brazed frame, offered
by the manufacturer to André Trigano.*

200 - 300 €
Sans réserve

15

ALPHA KARTING

Châssis n°CIK003 885

Karting équipé d'un moteur 2 temps à
réviser. Vendu en l'état.

*Go-kart fitted with a two stroke engine
to be refurbished. Sold as is.*

300 - 600 €
Sans réserve

16

1968 – HONDA MONKEY Z50M

Cadre n°106615

Remplaçant du CZ100 à partir de 1967, le
Monkey Z50M offrait un guidon repliable
et une selle escamotable, mais surtout
un nouveau moteur 49 cm³ à arbre à cames
en tête. Collector, cet exemplaire
est une première main en strict état
d'origine, qui n'affiche que 465 km !
Son moteur n'est pas bloqué, et après
une remise en route, il fera le bonheur
de son nouveau propriétaire.

*Replacing the CZ100 from 1967, the
Monkey Z50M offered folding handlebars
and a retractable seat, but most
importantly a new 49cm³ engine with
an overhead camshaft. This example is
one owner from new in strict original
condition only displaying 465km! Its
engine hasn't seized, and after a
restart, it will ensure the happiness of
its new owner.*

1 000 - 2 000 €
Sans réserve



18

17

BUGATTI 55 ROADSTER De La Chapelle – Stimula

Exemplaire n°541

Cette élégante voiture thermique pour
enfant propose une carrosserie deux
tons, bleu et crème, en polyester. Son
châssis tubulaire reçoit un moteur
thermique Honda. La sellerie est en skaï
noir et l'ensemble est bien conservé
mais devra être révisé.
Eligible au Little Big Mans.

L : 205 cm. (80 3/4 in.),
l : 95 cm. (37 1/2 in.)

*This stylish child's car features a two-
tone body, blue and cream, in polyester.
Its tubular chassis is powered by a
Honda engine. The upholstery is finished
in black and the whole vehicle is well
preserved, but will have to be revised.
Eligible for Little Big Mans.*

5 000 - 8 000 €
Sans réserve

18

BMW 328 JUNIOR De La Chapelle – Stimula

Exemplaire n°83

Cette charmante voiture thermique
pour enfant a été fabriquée à Lyon. Sa
carrosserie en fibre de verre repose
sur châssis tubulaire, et l'ensemble
est emmené par un moteur Honda à quatre
temps. Le beau tableau de bord est
équipé de 3 compteurs Jaeger, dont un
compteur de vitesse qui affiche 23.2km
parcourus depuis l'origine. La sellerie
est quant à elle en skaï rouge et
l'ensemble est bien conservé, mais devra
être révisé.
Eligible au Little Big Mans.

L : 224 cm (88 in.),
l. : 86 cm (33 3/4 in.)

*This charming child's car was created
in Lyon. Its fiberglass body rests on
a tubular chassis and is driven by a
four-stroke Honda engine. The beautiful
dashboard is equipped with 3 Jaeger
counters, including a speedometer
that displays 23.2km traveled since
the origin. The upholstery is in red
sкаи and the entire vehicle is well
preserved, but will have to be revised.
Eligible for Little Big Mans.*

5 000 - 8 000 €
Sans réserve

101

1974 CITROËN 2CV AZA2

Carte grise française
French title

Châssis n° 9126460

2.000 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette Citroën 2cv est complète et a été repeinte dans une teinte orange. Nous avons noté des traces de corrosion au niveau des planchers. Affichant 78 582 km et bien conservée par ailleurs, elle devra bénéficier d'une remise en état complète.

This Citroen 2CV is complete and has received a respray in orange finish. We have noticed some corrosion on the cabin floors. With 78,582km and well preserved, the vehicle is in need of a full refurbishment.

102

1952 PANHARD DYNA X 86 BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 473645

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Affectueusement surnommée « commode Louis XV », cette Panhard Dyna X 86 a été restaurée par les équipes du musée. La carrosserie a bénéficié d'une peinture de teinte violette. L'intérieur en drap gris a bénéficié également d'une restauration. Dans un état attrayant, elle affiche 49 733 km au compteur. Elle devra faire l'objet d'une remise en route afin de profiter d'une populaire originale.

Affectionately nicknamed "chest of drawers Louis XV", this Panhard Dyna X 86 has gone through a restoration by the museum team. The body had been painted in a purple hue. The grey cloth interior has also benefitted from a restoration. Presented in a nice condition with 49,733km on the clock, the car will need an overhaul in order to hit the road again.

1954 PANHARD JUNIOR X87 CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 856809

15.000 - 20.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Rare version cabriolet

• 2^{ème} main

• Vendu neuf en France

• *Rare convertible version*

• *2 owners from new*

• *Sold new in France*



Cette Dyna Junior est une rare version cabriolet, apparue en fin de vie de ce modèle rustique. Elle se distingue du roadster par ses poignées de portes extérieures, ses vitres remontantes et ses « retours » de pare-brise plus réduits. S'agissant du modèle X87, elle disposait du moteur plus puissant de 851 cm³ et entrait dans la catégorie des 5cv.

André Trigano nous a confié avoir acheté cette voiture à son premier propriétaire qui habitait dans le 17^{ème} arrondissement de Paris et l'avait obtenu auprès du concessionnaire SACAM. A l'époque, ce dernier

lui avait indiqué que le faible kilométrage affiché au compteur était celui d'origine. Depuis, la voiture a bénéficié d'une remise en état. Sa peinture bleue nuit refaite présente un bel aspect et se marie à merveille avec le bel intérieur en skaï rouge. La capote est en bon état d'usage et le compteur affiche aujourd'hui 9 635 km. Nous avons noté que la plaque constructeur est absente de la cloison pare-feu. Après les vérifications d'usage, elle constituera un élégant petit cabriolet à la ligne absolument unique.

This Dyna Junior is a rare convertible version, which appeared at the end of the production of this model. It is distinguished from the roadster by its exterior door handles, its rising windows, and its smaller side parts of the windshield. The X87 model actually had a more powerful engine with 851cc.

André Trigano told us that he purchased this car from the first owner who lived in the 17th arrondissement of Paris and who had bought the car from the SACAM dealer. The previous

owner told Trigano that to the low mileage was original. Since that time the car has been refurbished. Its midnight blue paint is in nice condition and goes well with the red leatherette interior. The top is in good condition and the odometer now shows 9,635km. We note that the manufacturers plate is missing from the car's firewall. After the usual checks it will be an elegant little cabriolet with an absolutely unique design.

1972 TRIUMPH SPITFIRE MK IV

Carte grise française
French title

Châssis n° 1FH17514L

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Vendu neuf en France
- Bel état de présentation
- Version MK IV

- *Sold new in France*
- *Pretty state of preservation*
- *MK IV version*



Avant de s'appeler Spitfire, ce séduisant cabriolet britannique porte chez Triumph le nom de code de « Bomb ». Harry Webster et son équipe, chargés de concevoir cette sportive destinée à répondre à la petite Austin-Healey Sprite, décident d'en demander le dessin à Giovanni Michelotti, qui vient de signer la Triumph Herald.

Cette jolie Spitfire a été vendue neuve en France, ainsi que le confirme sa plaque d'importateur, il s'agit en conséquence d'une conduite à gauche d'origine. Cette version appartient à la génération MK IV qui dispose toujours du moteur 1.3L mais bénéficie d'un intérieur revisité et

d'un dessin de carrosserie modernisé. Elle a fait l'objet d'une remise en état et a été repeinte dans sa teinte orange délicieusement typée seventies. La carrosserie est saine et l'habitacle est quant à lui d'origine. Le compteur affichait 81 529 km lors de notre examen. La capote est en bon état. Le compartiment moteur est propre, l'ensemble ayant visiblement été démonté et une révision de principe devrait lui permettre de reprendre facilement la route. Dans un joli état de conservation, elle ne manquera pas de séduire les collectionneurs souhaitant rouler dans un petit roadster anglais accessible.

Before the car inherited its current Spitfire name, the car was affectionately nicknamed the "Bomb". Harry Webster and his team, responsible for designing a direct competitor to the Austin Healey Sprite, decided to ask Giovanni Michelotti, who had just designed the Triumph Herald.

This pretty Spitfire was sold new in France, confirmed by its import plate, and is therefore an original left hand drive. This version belongs to the MK IV generation which is still equipped with the 3L engine but benefits from a redesigned interior and modernized body design. It has

been the subject of a refurbishment and has been repainted in a typically 70s orange. The body is sound and the interior in original condition. The odometer reads 81,529km. The roof is in good order. The engine bay is clean, the whole has obviously been dismantled and a general service should make the car roadworthy again. This seductive British roadster will make a great cruiser and enjoyable addition to anyone's collection.

1965 TRIUMPH TR4A IRS

Carte grise française
French title

Châssis n° CTC53998L
Moteur n° CT54098E

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Version la plus aboutie
- Intéressante version européenne
- Depuis 38 ans dans la collection

- *Most successful version*
- *Interesting European version*
- *For 38 years in the collection*



Ultime évolution de la TR4, la version A IRS offrait quelques chevaux supplémentaires et surtout une suspension arrière à roues indépendantes qui améliorerait grandement son comportement dynamique.

L'exemplaire présenté a été acheté en 1981 par André Trigano auprès d'un amateur du Val de Marne, en même temps que la Spitfire de la collection.

Sa carrosserie, de teinte blanc diamant, a été repeinte, et les soubassements traités. L'habitacle en skaï noir avec passepoil couleur

carrosserie est en état d'usage, tout comme la capote. Le compteur, gradué en km/h, indique 85 926 km, et nous avons noté l'absence de l'autoradio et de son antenne. La ligne d'échappement a été remplacée. Cette voiture est dépourvue de sa plaque constructeur et devra bénéficier d'une révision générale avant de reprendre la route sur de longues distances. Rares sont les exemplaires aux spécifications européennes entre les mêmes mains depuis tant d'années.

Considered to be the ultimate version of the TR4, the A IRS edition offered extra horsepower and most importantly a rear suspension with independent wheels which improved the driving characteristics.

The model on offer was purchased by André Trigano in 1981 from an enthusiast from Val de Marne, together with the Spitfire from the collection.

Its diamond-white body was repainted and the underbody retreated. The black leatherette interior with body colored piping

is in used condition, as is the hood. The odometer in km reads 85,926 km and we noted the absence of the cars radio and its antenna. The exhaust system has been replaced and the constructor plate is missing. This car will have to go through a general overhaul before taking to the roads again. This is a rare opportunity to acquire a European model which was in the same hands for so many years.

1933 PEUGEOT 201 C BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 487372

1.500 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



La version confort de la 201 était dotée de roues avant indépendantes, de dimensions plus généreuses et d'une présentation plus recherchée. Cette sympathique berline a bénéficié d'une restauration ancienne et qui est aujourd'hui patinée. Sa carrosserie porte une teinte bicolore originale et gaie. Quant à l'intérieur, il a également été refait. Nous avons noté qu'il manquait certains éléments du tableau de bord. A l'arrière, l'ensemble est complété d'une malle coquille, typique des berlines de l'époque. Ce modèle attachant mérite une remise en état.

The comfort version of the 201 was equipped with independent front suspension, more space, and a more sophisticated presentation. This sedan received a restoration many years ago and is now presented with its patina. The body bears an original and cheerful two-tone hue. As for the interior, it has been redone. We noted that some elements of the dashboard are missing. At the rear, it is equipped with a trunk shell, typical of the sedans of the time. This endearing model deserves an overhaul.

1934 PEUGEOT 201 BR COACH

Carte grise française
French title

Châssis n° 658691

2.000 - 4.000 €
Sans réserve
No reserve



La version BR se différencie de la B par son moteur « amorti », en réponse au moteur flottant de Citroën. On notait également les premiers efforts consentis à l'aérodynamisme. Cet exemplaire est une version BR4, c'est-à-dire sur châssis court, habillée en coach. Il est entré dans la collection d'André Trigano en 1972, dans l'état dans lequel il est encore aujourd'hui. Ce modèle intéressant mérite que sa restauration ancienne soit reprise. Nous avons noté qu'il manquait la cuve de carburateur.

The BR version differed from the B by its "cushioned" engine, in response to the Citroën floating engine. It was also the first advancements made towards aerodynamics. This example is a BR4 version, that is to say on a short chassis, finished in a coach body style. It entered the André Trigano collection in 1972, in the condition it still is today. This interesting model deserves another thorough restoration. We noted that the carburettor bowl is missing.

1932 PEUGEOT 201 E COUPÉ DE LUXE

Carte grise française
French title
Châssis n° 502321

8.000 - 12.000 €
Sans réserve
No reserve



La version E de la 201 est une petite série produite durant un an et dont la particularité était d'être allégée. L'exemplaire présenté, acheté dans le Lot, a bénéficié d'une restauration il y a peu par les équipes du musée. Sa carrosserie a été repeinte dans une jolie teinte bleue avec ailes noires, tandis que son habitacle a été refait en velours gris. Ce joli petit coupé attrayant ferait sans aucun doute le bonheur d'un jeune collectionneur souhaitant découvrir l'esprit des automobiles d'avant-guerre.

The "E" version of the 201 was a short production lasting only a year which focused on making a lighter version. The example we present, purchased in the Lot, was recently restored by the museum team. Its bodywork has been repainted in a pretty blue hue with black fenders while its interior has been redone in a grey velvet. This handsome coupe would be a great addition to any young collectors' batch of cars who is looking for a unique pre-war driving experience.

1934 LICORNE TYPE L 760

Carte grise française
French title
Châssis n° 75619

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Produite entre 1931 et 1935, la L760 constituait un milieu de gamme avec son moteur 4 cylindres à soupapes latérales de 1450 cm³ qui la faisait entrer dans la catégorie des 8cv.

Cette automobile est rentrée dans la collection d'André Trigano en décembre 1972. Elle appartenait précédemment à un propriétaire champenois depuis 1955. La restauration ancienne dont elle a bénéficié a contribué à sa bonne conservation. Cette voiture peu courante mériterait aujourd'hui une remise en route, voire une restauration pour l'amateur exigeant. Cette Licorne est dans la tradition des petites berlines de l'époque.

Produced between 1931 and 1935, the L760 was the midrange model equipped with a four cylinder side valves engine with a 1,450cm³ bore. This car entered the André Trigano collection in December of 1972. It had been previously owned by collector in the Champagne region since 1955. The older restoration has contributed to its good conservation. This unusual car deserves an overhaul or even a restoration for a demanding enthusiast to preserve the tradition of these small pre-war sedans.

1933 HOTCHKISS 411 CABOURG

Carte grise française
French title

Châssis n° 35859

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Modèle victorieux au Monte Carlo 1932

• Belle remise en état

• Depuis 48 ans dans la collection

• *1932 Monte Carlo winner model*

• *Nice state of presentation*

• *48 years in the collection*



L'Hotchkiss 411 tient une place particulière dans l'histoire d'Hotchkiss puisqu'elle est la première à remporter, en 1932, le Rallye Monte Carlo. La marque s'illustrera ensuite à cinq reprises lors de ce rallye exigeant, mettant en valeur ses performances et sa fiabilité.

La version présentée est dénommée Cabourg, puisqu'il s'agit d'une berline 4 places. Elle a été acquise en août 1971 par André Trigano auprès d'un parisien qui la détenait depuis 1955. La voiture a plus récemment bénéficié d'une restauration complète par l'équipe

du musée. Ainsi, la belle carrosserie a retrouvé son lustre d'antan avec une belle robe noire soulignée de filets rouges dont on trouve un rappel dans la couleur des jantes à rayons. La sellerie en drap de laine gris a bénéficié d'une remise en état complète poussant le soin du détail jusque dans la remise en état du filet vide-poche au-dessus du pare-brise. Élégante avec ses beaux phares Marchal et ses pare-chocs accessoires, cette Hotchkiss n'attend qu'un nouveau propriétaire pour reprendre la route.

The Hotchkiss 411 holds a special place in the history of Hotchkiss since it was the first to win the Monte Carlo Rally in 1932. The brand then distinguished itself on five occasions during this demanding rally, highlighting its performance and reliability.

The example on offer is a 4-window sedan called Cabourg. It was acquired in August 1971 by André Trigano from a Parisian who had owned it since 1955. More recently, the car has been completely restored by the museum

team. Thus, the bodywork is in beautiful condition with its black livery and red coachlines, also the colour of the spoke rims. The grey wool cloth upholstery has been completely refurbished, pushing the attention to detail like the restoration of the pocket net above the windscreen. Elegant with its beautiful Marchal headlights and accessory bumpers, this Hotchkiss is waiting for its new owner.

1952 HOTCHKISS GRÉGOIRE BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 581

18.000 - 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Modèle rare (247 exemplaires de série)

• Technique hors du commun

• Etat de présentation homogène

• *Rare model (just 247 made)*

• *Technologically outstanding*

• *In a homogeneous state*



D'après l'ouvrage de M.A. Colin sur la marque, cette Hotchkiss Grégoire a été livrée neuve le 28 mars 1952 à un M. Desbordes, par l'intermédiaire de l'agent Pigeon, de Bordeaux. Elle a rejoint la collection Trigano en 1977, en provenance du Lot-et-Garonne où elle était immatriculée depuis 1961. « Ce modèle a été un échec commercial alors qu'il représentait une réussite technique », nous a indiqué André Trigano. « Trop en avance sur son temps, un peu comme la Chrysler Airflow. »

Il est vrai que cette voiture traduisait les idées chères à l'ingénieur J.-A. Grégoire : traction avant, moteur en porte-à-faux, structure en aluminium coulé, suspension indépendante à flexibilité variable, forme profilée... Même si

certaines de ces techniques avaient déjà été expérimentées sur les Tracta et autres projets, cela faisait beaucoup pour un seul modèle, en plus d'un tout nouveau moteur quatre-cylindres à plat. Malgré d'indéniables qualités routières et une faible consommation soulignées par la presse, la voiture n'a pas résisté à un prix élevé, des problèmes de fabrication et sans doute une allure trop originale.

Cet exemplaire en bon état de présentation et ayant bénéficié d'une restauration ancienne affiche 22 663 km. Il séduira inmanquablement les connaisseurs sensibles à la tentative d'un ingénieur de sortir des sentiers battus et de rechercher une forme d'idéal technique.

According to M.A. Colin's book on the marque, this Hotchkiss Grégoire was delivered new on 28 March 1952 to a Mr. Desbordes, through the Pigeon dealership of Bordeaux. The car joined the Trigano collection in 1977, and had been registered since 1961 in Lot-et-Garonne. "This model was a commercial failure while representing a technical success," André Trigano told us. "Too far ahead of its time, like the Chrysler Airflow."

It is true that this car translated the ideas dear to the engineer J.-A. Grégoire: front-wheel drive, cantilever engine, cast aluminum structure, independent suspension with variable flexibility, and an aerodynamic shape. Even if some of these technologies had already

been tested on the Tracta and other projects, it was a lot for one model. Plus, there was a brand new flat four engine. Despite the dynamic handling and the low fuel consumption, the high price, manufacturing issues, as well as challenging looks curtailed sales.

This example presents well and has benefited from a restoration some years ago, with the odometer displaying 22,663 km. It will certainly attract enthusiasts and those who appreciate out-of-the-box concepts and innovative technologies.

1951 HOTCHKISS ANJOU 1350

Carte grise française
French title

Châssis n° 2515

12.000 - 16.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration
- Modèle intéressant
- Fiable et confortable

- *Pretty restoration*
- *Interesting model*
- *Reliable and comfortable*



En 1950, Hotchkiss présente un tout nouveau modèle, l'Anjou, disponible en 4 et 6 cylindres. Son style est moderne, influencé par les productions américaines de la fin des années 40. La 1350 correspond à la version 4 cylindres 2,3 L de 13 cv fiscaux. Avec son châssis de 2,92 m d'empattement, c'est une berline bourgeoise spacieuse, confortable et bien finie.

La berline d'André Trigano a bénéficié d'une restauration complète de qualité. Ce dernier en avait fait l'acquisition en souvenir de l'exemplaire avec lequel il avait participé au Tour de France

Automobile. Sa carrosserie, a été repeinte en gris métallisé et affiche un très bel aspect général. L'intérieur, restauré, est de belle facture avec moquettes et cuir verts, offrant une finition particulièrement luxueuse. Cette automobile fut vendue par les établissements SOFIA dans le 17^{ème} arrondissement de Paris ainsi que l'indique une plaque fixée sur la malle arrière. A côté, une autre plaque rappelle que ce modèle est équipé de suspensions Grégoire. Il est rare de trouver une Hotchkiss 1350 ayant bénéficié d'une restauration aussi poussée, les amateurs apprécieront.

In 1950 Hotchkiss released a new model, the Anjou, available in four or six cylinders. Its design was modern having been influenced by American productions of the 1940s. The 1350 corresponds to the four cylinder 2,3L version producing. With its 2,92 meter wheelbase chassis, it is a spacious sedan, comfortable, and well finished.

The André Trigano sedan benefitted from a complete quality restoration. He had acquired it in memory of the model with which he had participated in the Tour de France Automobile.

Its body was repainted grey metallic and is found in good condition. The luxurious interior was restored and is finished in green leather with green carpets. It was sold by SOFIA in the 17th arrondissement of Paris as indicated by a plate fixed on the rare trunk. Another plate tells us that this car is equipped with Grégoire suspensions. It is rare to find a Hotchkiss 1350 which has undergone such thorough restoration, this would be a great addition to any collection.

1953 HOTCHKISS ANJOU 2050

Carte grise française
French title

Châssis n° 11204
Moteur n°13747

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Berline haut de gamme
- Mécanique performante
- Belle remise en état

- *High end sedan*
- *Performing engine*
- *Good state of presentation*



Avec l'Anjou 2050 présentée en 1950, la marque du « juste milieu » s'adressait davantage au segment des berlines haut de gamme. En effet, avec son moteur six cylindres 3.5L qui développait une centaine de chevaux, elle offrait une ligne moderne, un habitacle confortable et une tenue de route exceptionnelle, grâce notamment au système de suspension arrière à flexibilité variable conçu par Albert Grégoire.

Cette élégante berline 2050 présente une restauration de très belle qualité. La peinture noire est bien tendue et l'alignement des ouvrants est satisfaisant.

L'intérieur, quant à lui, a été refait en skaï bordeaux et les boiseries ont été revernies. La mécanique est accouplée à une boîte de vitesses manuelle sur cet exemplaire. Après une révision de principe, cette automobile satisfera l'amateur souhaitant envisager de longues distances à des moyennes élevées, dans le confort d'un habitacle agréable.

Il est rare de trouver une berline 2050 dans un tel état de présentation, d'autant plus qu'il s'agit d'un modèle particulièrement désirable pour ses performances et sa fiabilité.

With the Anjou 2050, presented in 1950, the brand lent itself to the high end sedan segment. Indeed, with its 6 cylinder 3.5L engine that developed around 100hp, it offered a modern look, a comfortable interior and exceptional handling, thanks to the variable-flexibility rear suspension system designed by Albert Grégoire.

This elegant sedan 2050 underwent a high quality restoration. The black paint is well tensioned and the alignment of the opening is satisfactory.

The interior has been redone in burgundy leatherette and the woodwork has been varnished. The engine is paired to a manual gearbox on this example. After a general service, this car will satisfy the enthusiast who wishes to consider long distances in the comfort of a pleasant interior.

It is rare to find a 2050 sedan in such a state of presentation, especially since it is a particularly desirable model due to its performance and reliability.

114

1936 SIMCA-FIAT 5 COUPÉ

Carte grise française
French title
Châssis n° 5042

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette adorable Simca 5 coupé est entrée dans la collection de Trigano en 1968. D'ailleurs, son immatriculation n'est composée que d'une seule lettre. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne et paraît saine. Elle se présente aujourd'hui dans une sobre couleur noire avec un intérieur en drap écreme. Témoignage émouvant, on retrouve l'étiquette de vidange datant de 1963 collée sur le montant de porte, le compteur affichait alors 11 305 km. La voiture n'a que peu roulé depuis car elle affiche aujourd'hui 15 968 km. Elle devra bénéficier d'un redémarrage afin de pouvoir profiter de cette élégante voiture populaire.

This adorable Simca 5 coupe entered the Trigano collection in 1968. It went through a restoration some time ago and seems sound. It is presented in a classic color combination of black paint and cream cloth interior. We discovered a note attached to the car's door jam, stating the 1963 mileage of 11,305 km. The car has not been driven much from that date and displays only 15,968km on the clock today. It will need to benefit from an overhaul to bring it back to proper running order.

115

1939 SIMCA 5 DÉCOUVRABLE

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 041896

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Immatriculé en 1954 dans l'Ariège comme l'indique sa plaque d'immatriculation, cet exemplaire sera à restaurer entièrement. Il s'agit d'une intéressante version découvrable dotée d'un volant accessoire et de sièges provenant d'un coupé.

Registered in 1954 in the Ariège region as indicated by its license plate, this model will need to be completely restored. This is an interesting version with a fold down roof, an accessory steering wheel and seats from a coupé.

116

1968 FIAT 500 I10 F

Carte grise française
French title
Châssis n° 1751351

8.000 - 12.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce bel exemplaire a été vendu neuf en France, ainsi que le confirme sa plaque d'importateur. Il a été acheté par André Trigano à Paris, en 1992, et a plus récemment bénéficié d'une restauration complète par les équipes du musée. Il n'a que très peu roulé depuis. Accompagnée de sa notice du conducteur, cette 500 possède tous les atouts de la petite citadine de charme.

This beautiful example was sold new in France, as confirmed by its importer plate. It was purchased by André Trigano in Paris during 1992 and has recently benefited from a complete restoration by the museum team. The car has been driven very little since. Accompanied by the driver's note, this 500 still holds all the charm of an Italian city car.

117

1971 FIAT 500 I10 F

Carte grise française
French title
Châssis n° 2534609

3.000 - 4.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette Fiat 500 a été vendue neuve en France et se trouve en état d'usage. Nous avons noté une trace d'accrochage au niveau de la face avant et des traces de corrosion. Le Neiman est hors d'usage et le tableau de bord comporte un autoradio Philips d'époque. Cet exemplaire à restaurer est complet et son intérieur est en état correct.

This Fiat 500 was sold new in France and is now in used condition. We noted a trace of collision at the front and some traces of rust. The Neiman immobilizer is not operating and the dashboard features a vintage Philips car radio. This example needs to benefit from a restoration although its interior is in decent condition.

1961 SIMCA CHAMBORD

Carte grise française
French title

Châssis n° 226637

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même propriétaire depuis 1969 !
- 3^{ème} main
- Bel état de conservation

- *Same owner since 1969 !*
- *Three owners from new*
- *Nice condition*

Au salon de l'Automobile de Paris d'octobre 1957, Simca présente sa nouvelle Chambord au dessin très inspiré des lignes américaines. Toujours équipée du V8 de 2 351 cm³ développant 84 cv, elle sera produite jusqu'en 1961.

Avant d'entrer dans la collection d'André Trigano en 1969, cette voiture n'avait connu que deux propriétaires. Le dernier étant un chauffeur de l'Aude. C'est sans doute le faible nombre de propriétaires et le kilométrage affiché de 60 738 km qui expliquent le bel état général de

cet exemplaire. En effet, son intérieur en drap et skaï est en état d'origine et bien préservé, tout comme ses moquettes. Elle dispose toujours, en outre, de son manuel d'utilisation d'origine. La carrosserie, quant à elle, a été repeinte dans sa sobre teinte noire d'origine. Il s'agit donc d'un bel exemplaire, dans un état de conservation rare, qui méritera une révision de principe avant d'envisager de longs trajets.

At the Paris Motor Show in October 1957, Simca presented its new Chambord with a very American design inspiration. Still equipped with the 2,351 cm³ V8 producing 84 hp, it will be manufactured until 1961.

Before entering André Trigano's collection in 1969, this car had only known two owners, the last one being a driver from Aude. It is undoubtedly the small number of owners and the 60,738 km on the clock that explain its good overall condition. Indeed, its

interior in fabric and leatherette is in original condition and well preserved, as are its carpets. In addition, it still has its original user manual. The bodywork has been repainted in its original sober black colour. It is therefore a beautiful example, in a rare state of conservation, which will deserve a general service before considering long journeys.



1956 SIMCA RÉGENCE

Carte grise française
French title

Châssis n° 48823

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Haut de la gamme Vedette
- Belle restauration
- Mécanique V8

- *Range topping*
- *Nice restoration*
- *V8 engine*



Développée par Ford SAF, la nouvelle Vedette sera commercialisée par SIMCA. Il s'agit d'une toute nouvelle voiture qui n'a plus en commun avec la Ford Vedette que son moteur V8 de 2351 cm³, développant maintenant 80 cv. Sa nouvelle carrosserie monocoque adopte un dessin très américain et recevra plus ou moins d'ornements chromés, en fonction de son rang dans la gamme, le haut de gamme étant la Régence que nous présentons.

Celle-ci a été achetée par André Trigano en 1983, alors qu'elle était entre les mains de son second

propriétaire depuis 1958. Notre collectionneur se souvient avoir été séduit, à l'époque, par l'état de conservation de la voiture. Depuis, il a confié sa restauration complète aux équipes du musée. Ainsi la carrosserie a été repeinte dans son élégante teinte bicolore gris et crème tandis que l'intérieur a également été entièrement restauré. Sous le capot, le V8 a bénéficié d'une remise en état et le compartiment moteur témoigne de la faible utilisation qui a été faite de la voiture depuis la restauration. Ce bel exemplaire, bien restauré, rend hommage à ce modèle haut de gamme de SIMCA.

Developed by Ford SAF, the new Vedette was marketed by SIMCA. It was a brand new car that has nothing in common with the Ford Vedette except for its V8 engine of 2351 cc, now developing 80 hp. Its new monocoque body adopted a very American design and received more or less chrome ornaments, depending on its rank in the range. The range topper was the Régence that we present.

It was bought by André Trigano in 1983, having been in the hands of the second owner since 1958. Our collector recalls being seduced by the state of conservation of the

car. Since then, he had entrusted its complete restoration to the museum team. The bodywork has been repainted in its elegant grey and cream two-tone color while the interior has also been completely restored. Under the hood, the V8 has benefited from a refurbishment and the engine compartment reflects the low use of the car since the restoration. This beautiful and well restored example pays tribute to this high-end model of SIMCA.

1950 RILEY RMB BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 52358

6.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Rare conduite à gauche

• Mécanique noble

• Intérieur luxueux

• *Rare left hand drive model*

• *Noble engine*

• *Lavish interior*



C'est en 1946 que la Riley RMB vient seconder sa petite sœur, la RMA, sortie un an plus tôt. Avec son empattement plus long et son beau moteur 2.5L à double arbre à cames en tête et culasse hémisphérique, elle accède enfin à ses prétentions de berline sportive. Elle sera produite à 6 900 exemplaires jusqu'à 1952.

Cette élégante berline Riley fut très certainement destinée au marché français, ainsi que le laissent présumer sa conduite à gauche, son compteur en km/h ou encore ses optiques de phares Marchal. Archétype de la luxueuse berline anglaise des années 50,

elle se présente dans une sobre teinte vert sombre mariée à un bel intérieur en cuir beige. Son toit est, conformément à l'origine, habillé de vinyle noir. Elle a été restaurée anciennement par les équipes du musée et devra bénéficier d'une révision complète. Cette voiture est l'occasion de circuler, pour un prix raisonnable, à bord d'un habitacle luxueux, au son d'une mécanique noble. Peu d'automobiles de cette époque regroupent tant de qualités, sachez en profiter.

It was in 1946 that the Riley RMB came to support its little sister; the RMA, released a year earlier. With its extended wheelbase and 2.5L DOHC engine with hemispheric cylinder head, it finally met its claim to be a sports sedan. Riley made 6,900 examples until 1952.

This elegant Riley sedan was certainly intended for the French market, as one can tell by its left hand drive configuration, its km/h odometer, and its Marchal lights. An archetypal 1950s luxury sedan, it is finished in an elegant, dark, green hue paired to

a beautiful beige leather interior. Its roof is finished in black vinyl, according to the original configuration. It has been restored a while ago by the museum team but will have to undergo a complete revision. This elegant car is an opportunity to drive, at a reasonable price, in a luxurious interior, to the sound of a noble mechanics. Few cars of this era have so many good qualities, know how to take advantage of them with this wonderful example.

1965 DAIMLER MAJESTIC MAJOR LIMOUSINE (DR450)

Carte grise française
French title

Châssis n° 136465

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Version limousine
- Mécanique performante
- Française, conduite à gauche

- *Limousine version*
- *High performance*
- *French origin, left hand drive*



La Daimler Majestic Major était une grande berline de luxe produite à Coventry par Daimler entre 1960 et 1968. Dès 1961, une version limousine sur un châssis rallongé était proposée à la clientèle. Elle conservait le moteur V8 4.5L qui, avec ses 220 cv, faisait d'elle une « voiture de sport », tel que l'avait décrit le magazine Motor Sport lors de son essai à l'époque. En effet, elle pouvait atteindre 190 km/h et s'avérait stable à grande vitesse.

La version limousine que nous présentons est d'autant plus remarquable qu'elle fut délivrée neuve en France, et qu'à ce titre, elle fait partie des rares exemplaires offrant une conduite à gauche. Immatriculée pour la première fois en février 1965 elle a ensuite été enregistrée dans les Hauts de Seine en 1976. C'est en 1980 qu'André Trigano en fait l'acquisition. Dans un bel état général

de présentation, elle rend hommage au raffinement à l'anglaise. Sa carrosserie aux éléments bien alignés a été repeinte dans une élégante combinaison noir et gris argent. À l'intérieur tout n'est que luxe, avec le superbe tableau de bord en bois précieux d'origine et richement équipé. Le compartiment conducteur est en état d'origine avec son cuir patiné. L'habitacle arrière exerce un pouvoir d'attraction sur les visiteurs, les boiseries et autres chromes lui confèrent une atmosphère particulièrement fastueuse. Seul l'assise et le dossier de la banquette arrière ont été refaits, tandis que deux strapontins complètent ce salon. Dans un état de conservation enviable cette automobile de qualité mérite la révision qui lui permettra de retrouver la route. Seules quelques unités de limousine conduite à gauche ont dû être produites.

The Daimler Majestic Major was a large luxury sedan produced in Coventry by Daimler from 1960 to 1968. In 1961 a limousine version on a longer chassis was introduced. It kept the 4.5L V8 engine which with its 220hp, made it a "sports car" as described by Motor Sport Magazine at the time. It could reach a top speed of 190km/h and was stable at high speeds.

The limousine version we present is all the more exceptional as it was delivered new in France and as such is one of the rare left hand drives. First registered in February 1965 it was then registered in Haut de Seine in 1976. In 1980 André Trigano acquired the car. In a nice general state of presentation it pays tribute to English refinement. The body has been repainted in an elegant

black and silver grey combination. Inside everything is luxurious with the beautiful dashboard finished in original precious wood and generous equipment. The driver's cockpit is in original condition with leather that shows the usual patina. The rear cabin is finished with woodwork and chrome giving it a sumptuous atmosphere. It features two folding seats and only the seat and backrest of the rear seat have been redone. In an enviable state of conservation, this very rare LHD car deserves an overhaul to be put back on the road.

1989 JAGUAR XJS V12 COUPÉ

Carte grise française
French title
 Châssis n° SAJJNAEW4BM162646
 10.000 - 15.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Vendu neuf en France
- Entretien suivi
- Belle combinaison de couleurs

- *Sold new in France*
- *Followed service history*
- *Beautiful color combination*



Succéder à la légendaire Jaguar Type E n'est pas simple. La XJS, présentée en 1975, s'en sort bien, avec une ligne très originale et une personnalité qui s'oriente vers le grand tourisme. Equipée du noble V12 qui a fait ses premières armes sur la Type E Série 3, elle offre des performances de haut niveau alliées à un confort et un silence de fonctionnement que ne connaissaient pas sa devancière.

L'exemplaire présenté a été vendu neuf en 1989 par le Garage Saint Antoine de Fontainebleau ainsi que nous l'apprend son carnet de service. Son premier propriétaire parisien était visiblement soigneux puisque la voiture dispose toujours de son manuel d'utilisation, de son

procès-verbal de réception aux mines (barré rouge) daté du 14 juin 1989, et d'un ensemble de documents, dont un dossier de factures qui atteste des différentes révisions effectuées. Cet élégant coupé a rejoint la collection Trigano en 2007 alors qu'il appartenait depuis 2005 à un collectionneur de Toulouse. Avec 106 588 km au compteur, il conserve aujourd'hui un bel état de présentation, particulièrement mis en valeur par sa belle teinte gris anthracite métallisé, allié à l'intérieur en cuir tan bien conservé d'origine. Avec sa ligne originale et ses performances de premier ordre, le coupé XJS est la voiture idéale pour s'adonner aux joies du grand tourisme avec distinction.

To be the successor to the legendary E-Type is not easy. The XJS, introduced in 1975, tried to tackle that issue with an original design and grand touring oriented look and feel. Equipped with the noble V12 which made its first appearance in the Series 3 E-Type, it offers high performance combined with a complete package of quiet, smooth, and torquey comfort.

The example presented was sold new in 1989 by the Saint Antoine Garage in Fontainebleau, as stated in its service booklet. Its first Parisian owner was obviously careful with the car since it comes with its owner's manual and various other pieces of

important paperwork, including the homologation document and service records. In 2007 this elegant coupe joined the Trigano collection having been purchased from a collector in Toulouse who owned it since 2005. With 106,588km on the odometer the car remains in a nice state with its grey metallic paintwork and well preserved original tan interior. The XJS's performance, looks, and comfort make it an excellent grand tourer and desirable classic!

1988 DAIMLER 3,6L

Carte grise française
French title
 Châssis n° SAJDKALH4AA551143
 5.000 - 8.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Historique limpide
- A peine plus de 36 000km !
- Version luxueuse de la Jaguar !

- *Clear history*
- *Just over 36 000km*
- *Luxurious version of Jaguar*



Daimler était réputé pour ses versions haut de gamme sur base Jaguar. La Daimler 3.6L s'inscrivait dans cette tradition, puisqu'elle reprenait la carrosserie de la Jaguar XJ40 Sovereign et sa mécanique 3.6L 24 soupapes. Elle s'en distinguait cependant par sa calandre nervurée typique et son niveau d'équipement supérieur : ABS, vitres teintées, correcteur d'assiette, pont autobloquant, toit ouvrant électrique, sièges chauffants, ou encore tablettes arrières repliables en ronce de noyer.

Le superbe exemplaire présenté a été acheté neuf auprès du concessionnaire Jaguar de Paris en 1988. Sa pochette contenant

l'ensemble des carnets nous indique qu'elle fut révisée par Baillard Automobiles à Toulouse au début des années 90 alors qu'elle avait 12 000 km. Aujourd'hui, le compteur affiche à peine plus de 36 000 km, et explique l'état de préservation exceptionnel de cette belle automobile. L'intérieur en cuir beige est superbe et se marie à merveille avec la teinte bleu nuit métallisée de la carrosserie. Avec son historique limpide et son état rare, cette Daimler constitue une occasion unique de rouler à bord d'une automobile prestigieuse pour un prix sans commune mesure avec la qualité de sa conception.

Daimler was renowned for its high-end Jaguar-based versions. The Daimler 3.6L was part of this tradition, as it took over the bodywork of the Jaguar XJ40 Sovereign and its 3.6L 24-valve engine. However, it was distinguished by a ribbed grille and its superior equipment level: ABS, tinted windows, level control, limited-slip differential, electric sunroof, heated seats, and folding rear shelves in burl walnut.

This example was bought new from the Jaguar dealer in Paris in 1988. The pouch with all the manuals tells us that it was

serviced by Baillard Automobiles in Toulouse in the early 90s when it had 12,000 km. Today, the odometer displays just over 36,000 km, and explains the exceptional state of preservation of this beautiful car. The beige leather interior looks great and blends perfectly with the midnight blue metallic body color. With its clear history and rare condition, this Daimler is a unique opportunity to ride in a prestigious car for a price beyond comparison.

1970 ASTON MARTIN DBS V8

Carte grise française
French title

Châssis n° DBSV 810106 L
Moteur n° V/540/083

90.000 - 130.000 €
Sans réserve / **No reserve**

- Rare version conduite à gauche / boîte mécanique

- Etat de conservation exceptionnel

- Deuxième main, 23 529 km d'origine

- **Rare left-hand drive version / manual gearbox**

- **Exceptional condition**

- **Second hand, original 23,529 km**



Cette voiture a connu un début de carrière peu banal : vendue à un acheteur de Nice, elle lui a été livrée par la route. Mais, décédé juste après, il n'a pas pu l'utiliser et elle est remontée à Paris, par la route à nouveau. « Quand je l'ai achetée », nous a raconté André Trigano, « elle n'avait parcouru que les 2 000 km de cet aller-retour dans le sud. » Il l'a ensuite utilisée pour son usage personnel, parcourant régulièrement le trajet entre Paris et l'Ariège. « Un jour, je me suis fait arrêter par les gendarmes du côté de Vierzon et j'ai cru qu'ils voulaient me verbaliser, mais ils désiraient juste regarder le moteur ! » Sous le capot, les

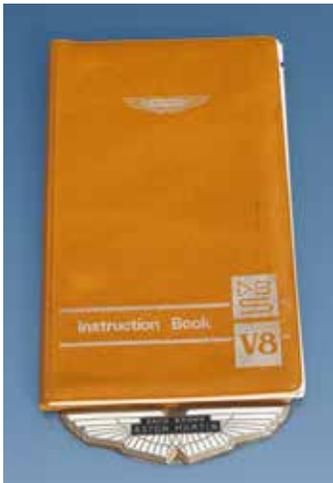
superbes tubulures d'admission rappellent la personnalité exclusive du V8 quatre arbres de 5,4 litres à injection, 325 ch, conçu par Tadek Marek. Avec cette mécanique, la DBS disposait enfin de la puissance correspondant à son gabarit et de performances dignes des meilleures GT de l'époque, comme le confirme notre collectionneur : « De toutes les voitures de sport que j'ai utilisées, l'Aston est celle que j'ai préférée. Elle était très confortable et plus facile à conduire qu'une voiture italienne comme la Lamborghini 400 GT. »

Cet exemplaire, équipé de la climatisation optionnelle, fait partie des rares versions à

This car has experienced quite an unusual career start: sold to a buyer in Nice, the car was delivered to him by road. However, having died shortly after, the car was not used and therefore went back to Paris, again by road. "When I bought it, the car had only done 2,000 km of this back and forth trip in the south" says André Trigano. He then drove it regularly for his personal use between Paris and Ariège. "One day, I was stopped by the police near Vierzon and thought they were about to reprimand me however, they just wanted to look at the engine!" Under the bonnet,

the superb intake manifolds confirm the exclusivity of the 325 hp 5.4-litre four-cam V8 engine designed by Tadek Marek. With this engine, the DBS finally had the power fit for its size and a performance worthy of the best GT cars of that era, as stated by our collector: "Out of all the sports cars I've driven, the Aston is my favorite one. It was very comfortable and easier to drive than an Italian car, like the Lamborghini 400 GT".

Equipped with the optional air conditioning, this example is one of the rare versions with manual gearbox (estimated at 130 units) and left-hand drive



boîte mécanique (estimées à 130 unités), et en conduite à gauche, ce qui doit représenter une dizaine d'exemplaires. Grise d'origine, elle avait été repeinte en bleu ciel à la demande d'André Trigano. Le compteur affiche 23 529 km d'origine, et l'intérieur est magnifiquement préservé, avec une sellerie superbe, un autoradio Autovox et des garnitures impeccables. A l'époque vendu plus cher qu'une Ferrari Daytona, ce bel exemplaire à l'historique limpide et à l'état d'origine exceptionnel ne peut qu'attirer l'attention des amateurs.

(which should represent about 10 examples). Originally in grey, it was repainted in sky blue colour following Andre Trigano's request. It has an original mileage of 23,529 km and the interior is beautifully preserved with superb upholstery, an Autovox autoradio and impeccable fittings. With a more expensive price tag than a Ferrari Daytona at the time, this beautiful example can only attract enthusiasts' attention thanks to its transparent history and the exceptional original condition.



1919 FORD T

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 9580004

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Monument de l'histoire de
l'automobile

• Bel état

• Mécanique fiable

• *Monument to the history of the
automobile*

• *Good condition*

• *Reliable mechanicals*



Quinze millions d'exemplaires vendus en dix-neuf ans: ces chiffres impressionnent encore aujourd'hui. Ils traduisent le succès de la Ford T, lancée en 1908 et qui s'appuie sur une conception simple et robuste. Haute sur pattes et dotée d'une suspension souple, la Ford T est alors parfaitement adaptée aux conditions de circulation aux Etats-Unis, où pistes et chemins creux attendent l'automobiliste dès qu'il s'éloigne de la ville. Son gros quatre cylindres 2,9 litres offre un couple important, qui s'accommode parfaitement de la transmission à deux rapports. Après sa présentation en 1908, la Ford T va bénéficier au fil des ans

d'améliorations très progressives, qui concernent plus la forme que la mécanique. La calandre va s'adoucir, de même que la ligne générale des différentes carrosseries disponibles. Cette jolie Ford T a bénéficié d'une restauration en carrosserie puis qu'elle a été repeinte en noir avec filets rouges. La sellerie est d'origine et bien conservée à l'exception des assises qui ont été refaites. La capote en toile ne présente pas de déchirure. Une révision mécanique et un contrôle général seront à envisager. Offrez-vous un véritable morceau de l'histoire des Etats-Unis !

15 million examples were sold in 19 years : these are figures which are still impressive today. They prove the success of the robust and simple to run Model T. Sitting on a fairly high ride height and equipped with supple suspension the car was well adapted to the road conditions in the United States at the time where tracks and paths await the motorist as soon as he leaves the city. Its 2.9L 4 cylinder engine offers high torque and was well paired to its two-speed transmission. After its introduction in 1908, the Ford T will benefit over the years from

very progressive improvements, which concern more the shape than the mechanics. The grille was smoother, as will the general line of the various bodywork styles available. This pretty Ford T had benefited from a nice bodywork restoration since it was repainted black with red bodylines. The upholstery is original and well preserved except for the seats which have been redone. Its canvas top has no tears. A mechanical service and a general look over needs to be considered. Treat yourself to a real piece of American history!

CIRCA 1930 FORD A COACH

Sans titre de circulation
Unregistered

12.000 - 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Intéressant coach
- Belle restauration
- Avant-guerre utilisable

- *Interesting coach*
- *Pretty restoration*
- *Usable prewar car*



La Ford A est venue remplacer en 1927 le mythique modèle T au succès planétaire. Cette succession sera une réussite, puisque le modèle A rencontra l'engouement du public, notamment grâce à sa mécanique robuste et puissante lui permettant une grande polyvalence.

Cette version coach a bénéficié d'une restauration complète de qualité par les équipes du musée. La carrosserie a été restaurée et repeinte dans son élégante teinte bicolore,

bleu et noir. La sellerie a également été entièrement refaite en tissus, tout comme l'électricité et la mécanique. Un alternateur a été adapté et l'ensemble n'a visiblement que très peu roulé depuis la restauration. Le travail de remise en état soigné dont a bénéficié cet intéressant modèle met en valeur la qualité des réalisations de Ford à cette époque.

The Ford A replaced the mythical Model T in 1927 after a worldwide success. This succession would prove to be well received since the Model A met the public's expectations with its robust and powerful mechanics giving it a great versatility.

This coach version underwent a complete restoration by the museum team. The bodywork has been restored and repainted in its elegant bicolor paintjob of black

and blue. The interior has been reupholstered in fabric. Electrical and mechanical components have also been revised with the addition of an alternator. The car has not moved much since its restoration. The meticulous restoration work on this interesting model highlights the quality of Ford's achievements at that time.

127

1928 FORD AF COACH

Carte grise française
French title
Châssis n° 254578

2.000 - 4.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce sympathique coach a été acheté par André Trigano en 1967, alors qu'il était déjà immatriculé à Paris. Il a depuis bénéficié d'une remise en état ancienne qui devra être reprise. La carrosserie porte la plaque du garage Ford Service Saint-Lambert, à Paris dans le 15ème arrondissement. Il s'agit d'un projet intéressant qui mérite l'intérêt d'un amateur.

This nice coach was purchased by André Trigano in 1967 having already been registered in Paris. It has since benefitted from an older restoration that will need to be resumed. The body bears its Paris Ford Service Saint-Lambert garage plate. This is an interesting project that deserves the interest of an enthusiast.

128

1936 MATFORD TYPE V8-72 ALSACE

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 5297

2.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



La marque Matford fut le fruit d'un accord entre Mathis et Ford, qui tourna très rapidement à l'avantage de la firme américaine. La version V8-72 était équipée d'un V8 de 13CV fiscaux et tentait ainsi d'apporter une alternative plus économique à sa grande sœur, la V8-48 qui développait 21cv fiscaux. L'exemplaire présenté a été repeint en brun métallisé. Les vitres latérales et la lunette arrière sont brunies tandis que l'intérieur en drap rouge bordeaux est en état d'usage. Cette voiture complète et bien conservée devra bénéficier d'une remise en état.

The Matford brand was a result of an agreement between Mathis and Ford, which quickly turned into an advantage for the American firm. The V8-72 version was powered by a V8 and provided a more economical alternative to its big sister, the V8-48. The example offered has been repainted in metallic brown. The side / rear windows are browned and the burgundy cloth interior is in used condition. This complete and well preserved car would need to benefit from an overhaul.

1935 CHRYSLER AIRFLOW IMPERIAL 8 LIMOUSINE (CV)

Carte grise française
French title

Châssis n° 6603597

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Vendue neuve en France
- Moteur 8 cylindres en ligne
- Véritable pièce de design

- *Sold new in France*
- *Inline 8 cylinder engine*
- *A piece of design*



La Chrysler Airflow est une excellente illustration du mouvement artistique appelé Streamline Moderne qui prend racine au début des années 30 et consiste à appliquer des formes fluides à des objets usuels, notamment en architecture, ou pour les transports. L'Airflow sera ainsi une des premières automobiles à s'intéresser à l'aérodynamique et à en proposer l'interprétation au grand public. Cependant, il semblerait que cette démarche soit arrivée trop tôt dans l'histoire pour que ce modèle récolte le succès escompté. Sa production ne durera qu'entre 1934 et 1937.

Cette Chrysler Airflow a intégré la collection en 1983, elle était alors entre les mains du même propriétaire parisien depuis 1963.

Fait incroyable, nous avons retrouvé dans le dossier le certificat d'avril 1935 qui atteste du paiement des droits de douane lorsque la voiture a été importée en France. Nous avons également relevé une facture de 1972, lorsqu'André Trigano avait procédé à une remise en route de la voiture qui n'avait visiblement pas roulé depuis longtemps.

Signe d'une voiture soignée, elle dispose toujours de son instruction book d'origine. Originale, cette pièce de design semble en état d'origine et a simplement été repeinte par le passé. Complète, avec ses attributs spécifiques au marché français (phares Marchal, compteur en kilomètres), cette pièce de collection ne manquera pas d'attirer l'attention de connaisseurs.

The Chrysler Airflow is a perfect example of the artistic movement called Modern Streamline which took root in the early the 1930s and consists of applying fluid shapes to everyday objects, particularly in architecture or transport. The Airflow will thus be one of the first cars to feature aerodynamics.

However, it would appear that this approach occurred to early in history for this model to be as successful as expected. Its production only lasted between 1934 and 1937.

This example joined the collection in 1983 and had been owned by the same person in Paris since 1963. We have found the file of the car, the certificate

dated April 1935 which attests the payment of the customs duties when the car was imported into France. There is also a bill from 1972 showing an overhaul of the car which obviously had not been running since a while.

A sign of a well kept car, it still has its original owner's manual. It seems to be in original condition and has only been painted in the past. Complete, with its specific attributes to the French market (Marchal headlights, odometer in kilometers), this original car item will not fail to attract the attention of connoisseurs.

1952 JEEP WILLYS TYPE MB

Carte grise française
French title

Châssis n° ITM49959 (selon carte grise)

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette Jeep MB a été achetée en 1980 par André Trigano par hasard, alors qu'elle était stationnée au bord d'une route vers Cahors. Elle avait fait l'objet d'une restauration ancienne à l'occasion de laquelle elle avait été modernisée et accessorisée. Ainsi, nous avons noté la présence de jantes accessoires, d'un autoradio ou encore d'une montre de tableau de bord. Son état de présentation homogène et son allure de baroudeuse sont une invitation pour partir à l'aventure.

This Jeep MB was purchased in 1980 by André Trigano by chance, when he saw it parked at the edge of a road on the way to Cahors. It had gone through a restoration many years ago in which it had been modernized and accessorized. We noted the accessory rims, a radio and a dashboard watch. In its homogenous state of presentation, the car waits for new adventures with its future owner.

1952 JEEP WILLYS TYPE MB

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 028556

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette voiture est complète et a bénéficié d'une remise en état amateur qui sera à reprendre. Sa carrosserie porte la trace de réparations anciennes. La sellerie ainsi que la capote sont en état d'usage. Après une vérification complète, elle trouvera parfaitement sa place dans une résidence secondaire à la campagne.

This car is complete and has benefited from an amateur refurbishment that will need to be resumed. The body has some traces of older repairs. The upholstery and the hood are in used condition. After a complete check over, it will fit perfectly in a second home in the countryside.

1968 LAND ROVER SÉRIE II A 88' HARDTOP

Carte grise française
French title

Châssis n° 24431410D

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Première main !

• 40 556 km d'origine

• Belle remise en état

• *Single owner*

• *Original 40,556 km*

• *Nice condition*



La gamme Land Rover se composait entre 1958 et 1971 de deux séries (II et IIA) proposées sur la base de deux châssis : le court de 88 pouces et le long de 109 pouces. La mécanique 4 cylindres pouvait être essence ou diesel et 6 cylindres en option pour le châssis long. L'ensemble pouvait être habillé d'un large choix de carrosseries.

L'exemplaire présenté appartient à la série IIA et repose sur le châssis court, motorisé par le 2.3L essence. Sa carrosserie correspond au modèle Hardtop, puisque son toit était amovible. Il fut acheté neuf par André Trigano en septembre 1968 afin de pouvoir circuler aisément dans son exploitation agricole. Ce dernier nous a par ailleurs confié qu'il s'en était

servi durant certaines campagnes électorales, avec des panneaux servant de support aux affiches fixés sur ses flancs ! Il n'a que très peu roulé et n'a pas subi les outrages du temps. De livrée vert sombre à l'origine, il a été repeint dans son actuelle teinte lors d'une remise en état poussée dont il a bénéficié il y a une dizaine d'années. Son état est aujourd'hui superbe, et les 40 556 km affichés au compteur sont ceux parcourus depuis l'origine ! Cette version est équipée de deux banquettes rabattables à l'arrière, permettant de profiter de cette icône tout terrain en famille ou entre amis. Il s'agit certainement d'un des Land Rover les plus désirables aujourd'hui sur le marché.

Between 1958 and 1971, the Land Rover range consisted of two series (II and IIA), offered on the basis of two chassis: 88 inch (short) and 109 inch (long). The 4-cylinder engine was available in petrol or diesel and 6-cylinder as an option for the long chassis.

The example on offer is a series IIA and has a short chassis configuration, powered by the 2,3L petrol engine. Its bodywork corresponds to the Hardtop model with a removable hood. It was purchased new by André Trigano in September 1968 in order to drive easily around his farm. He mentioned that he had used the car during various electoral campaigns, with panels used to

support the posters fixed on its sides. It has driven very sparingly and has not suffered the ravages of time. Originally finished in dark green, it was repainted in its current shade during a thorough overhaul around a decade ago. The car is in superb condition today with only 40,556 km since new. This version is equipped with two folding rear seats allowing to enjoy this off-road icon with family or friends. It is certainly one of the most desirable Land Rovers on the market today.

1962 ROLLS-ROYCE PHANTOM V LIMOUSINE JAMES YOUNG

Carte grise française
French title

Châssis n° 5LCG67
Moteur n° PV33C

100.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare, surtout en version James Young
- Finition exceptionnellement luxueuse
- État d'origine intouché
- Voiture de stars et de chefs d'État

- *Rare model, especially the James Young version*
- *Highly luxurious finish*
- *Untouched original condition*
- *The car of movie stars and heads of state*



Ce qui frappe sur cette voiture, c'est le luxe extraordinaire de la finition, en particulier dans le compartiment arrière. Les sièges profonds, en cuir beige, sont entourés de toutes sortes d'attentions pour les occupants :

rideaux, miroirs, petites lampes, cendriers, allume-cigares et vide-poches bien sûr, mais ils disposent aussi de leurs propres commandes pour la radio, le chauffage, l'air conditionné et les vitres électriques. Des tablettes repliables, avec>>>

What stands out on this car is the highly luxurious level of finish, particularly in the rear passenger compartment. The sumptuous beige leather seats are surrounded by an array of special features for its passengers including curtains,

mirrors, compact lights, ash-trays, cigar lighters and pockets, as well as individual controls for the radio, heating, air-conditioning and electric windows. There are fold-down tables with mirrors on the back of the front seats, a >>>





>>> miroir, sont disposées devant eux, une petite armoire peut recevoir les bouteilles d'apéritif et deux instruments Smiths leur indiquent l'heure et la vitesse de la voiture. Deux petits strapontins complètent l'équipement, le tout étant habillé de cuir et de bois vernis massif, distribué sans compter, les pieds foulant une moquette en laine de vigogne. A l'avant, domaine du chauffeur, la planche de bord en bois porte de nombreux instruments ainsi qu'un autoradio. Pour les années 1960, c'est un niveau de luxe qui n'est égalé par aucune autre automobile du marché.

Il faut dire que la Phantom V est à l'époque, pour Rolls-Royce, le modèle le plus prestigieux et le plus exclusif, celui qui est réservé à sa clientèle de chefs d'État, de têtes couronnées et de stars, à commencer par la reine d'Angleterre qui en a connu deux officielles. Parmi d'autres utilisateurs célèbres se comptent John Lennon (avec le célèbre exemplaire peint dans le style d'une roulotte tzigane), Elton John, Elvis Presley, le Shah d'Iran, le roi de Norvège, le président Tito... Chaque exemplaire était exécuté selon les souhaits des clients, et ils présentent donc tous des différences de présentation ou de finition.

Selon André Trigano, « Cette voiture avait appartenu à la famille Pozzo di Borgo et elle était en exposition chez le concessionnaire Lamborghini parisien où je faisais entretenir ma voiture. Il me l'a proposée pour la somme de 110 000 francs, mais ça ne m'intéressait pas. C'était peu après mai 1968 et ce genre de modèle n'était pas très bien vu, et donc difficile à vendre ! Finalement, au bout de deux ans, il me l'a cédée pour la moitié du prix initial... » La voiture avait été très bien entretenue et présentait un excellent état d'origine qui a été, depuis, préservé. « Elle est dotée d'un toit ouvrant et d'une barre de maintien, à l'arrière, ce qui permet de se tenir debout. »

Sur les 832 Phantom V produites de 1959 à 1968, la majorité ont été carrossées par Mulliner Park Ward et 217 exemplaires seulement par James Young, dont cette voiture fait partie. Elle présente une autre particularité, un couvercle de malle très bombé, ce qui permet un volume de chargement considérable. C'est probablement le seul exemplaire de ce style. Elle porte sa plaque d'identification de Franco-Britannic Autos, à Lavallois, prouvant qu'elle était bien destinée à la France. Elle est équipée d'une boîte automatique et du V8 de 6,2 litres propre à cette considérable machine et qui l'emmène à des

>>> small drinks cabinet and two Smiths instruments displaying the time and the speed of the car. Two small folding seats complete the line-up of equipment, with the whole interior lavishly appointed in leather and solid lacquered wood, complemented by vicuna wool carpets underfoot. In the driver's compartment, the wooden dash features an impressive display of instruments and a radio. For the 1960s, this was a level of luxury not matched by any other car on the market.

At the time, the Phantom V was Rolls-Royce's most prestigious and exclusive model, reserved for a clientele featuring heads of state, celebrities and royalty, beginning with the Queen Elizabeth II who had two official cars. Other famous names associated with this model included John Lennon (with the well-known car painted in the style of a gypsy caravan), Elton John, Elvis Presley, the Shah of Iran, the King of Norway and President Tito. Each example was built to the client's specification and they all differed in details of presentation and finish.

According to André Trigano, "This car used to belong to the Pozzo di Borgo family and was on show at the Lamborghini

dealer in Paris where I had my car looked after. He offered it to me for the sum of 110 000 francs, but I wasn't interested in that. It was around May 1968 and this type of model wasn't very popular and was therefore tricky to sell. Finally, some two years later, he let me have it for half the original price..." The car had been very well maintained and was in excellent, original condition, and has been carefully preserved since. "It has a sun-roof and a hand rail at the back so you can stand up."

Of the 832 Phantom Vs produced between 1959 and 1968, the majority were bodied by Mulliner Park Ward, and just 217 by James Young, of which this is one. Another special feature, the boot lid is highly curved, giving a large boot space. This is probably the only example with this styling. The car has the identification plate for Franco-Britannic Autos, of Lavallois, confirming that it was destined for France. There is an automatic gearbox and the correct 6.2-litre V8 engine capable carrying this imposing machine at very respectable speeds, in silence and unrivalled comfort. We discovered the notebook and service book in the glove box.



vitesse plus qu'honorables, dans un silence et un confort sans égal. Nous avons retrouvé dans la boîte à gants le notebook, ainsi que le carnet de service.

Cette Phantom V est une voiture rare, de très grand prestige, riche d'une présentation d'un extrême raffinement, préservée dans un magnifique état d'origine et qui n'a sans doute connu que deux propriétaires : des qualités qui en font une véritable pièce d'exception.

This Phantom V is a rare and highly prestigious car, offering the height of sophistication. It has been preserved in magnificent, original condition, having probably only had two owners from new. Qualities making this a truly exceptional piece.



134

1956 SOLYTO NEW-MAP TC7 FOURGONETTE

Carte grise française
French title
Châssis n° 72101

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



La société SOLYTO (Société LYonnaise de Tolerie) proposait ce petit utilitaire à 3 roues, distribué par la filiale New-Map. Cet exemplaire a été acheté par André Trigano en 1989 alors que c'était une première main. En état d'origine, à l'exception du faisceau électrique, et complet, ce véhicule ludique constitue un formidable projet de restauration.

The company SOLYTO (Société LYonnaise de Tolerie) created this small, three wheeled utility vehicle and distributed it through its subsidiary "New Map". This example was purchased by André Trigano in 1989 from its first owner. In original condition with the exception of the electric harness, this vehicle is complete and would be a fun restoration project.

135

1980 LIGIER JS4

Sans titre de circulation (véhicule sans permis)
Unregistered (licence-free car)
Châssis n° JS47815

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette voiturette sans permis fut achetée neuve par André Trigano pour un de ses fils, auprès du Garage Boutic, établi à Fronton dans la Haute-Garonne. En strict état d'origine et bien conservée, elle n'affiche que 3 705 km et nul doute qu'elle pourra reprendre la route à peu de frais.

This small licence-free car was bought new by André Trigano for one of his sons, from the Garage Boutic, located in Fronton in Haute-Garonne. In strict original condition and well preserved, it has only 3,705 km and no doubt it will be able to return to the road at little cost.

136

CIRCA 1939 SIMCA 5 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 047475

1.000 - 2.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce coupé tôlé est complet et a visiblement bénéficié d'une remise en état ancienne. Les planchers ont fait l'objet d'une réparation sommaire qui sera à reprendre lors de la restauration complète qu'il mérite.

This Simca 5 coupé is complete and has obviously benefited from an old restoration. The floors have been briefly repaired and will have to be redone during the complete restoration it deserves.

137

1958 PANHARD DYNA Z12 GRAND STANDING

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 1068165

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



L'option Grand Standing distinguait la Dyna pour le millésime 1958 par un traitement plus luxueux de sa carrosserie, avec une peinture bi-tons délimitée par un jeu de baguettes en aluminium. Cet exemplaire constitue une base de restauration intéressante puisque complet en grande partie.

The Grand Standing option distinguished the 1958 Dyna by a more luxurious treatment of its bodywork, with a two-tone paint delimited by a set of aluminium rods. This model is an interesting restoration base as it is largely complete.

1926 RENAULT NN TORPÉDO 4 PLACES

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 27860

6.000 - 8.000 €

Sans réserve
No reserve



1926 est le dernier millésime durant lequel les Renault reçoivent un monogramme rond, avant d'être remplacé par le célèbre losange. Cette intéressante version torpédo appartenait auparavant à un toulousain puis est entrée dans la collection d'André Trigano il y a de nombreuses années. Sa restauration est plus récente, ainsi qu'en témoigne sa belle peinture et sa sellerie en skaï noir. En état général satisfaisant, ce charmant torpédo sera en mesure de reprendre la route à peu de frais.

1926 was the last year in which Renaults received a round monogram, before being replaced by the well-known losagne logo. This interesting torpedo version previously belonged to a gentleman from Toulouse before it was acquired by André Trigano many years ago. Its restoration is more recent, as evidenced by its nice paintwork and black leatherette upholstery. In a generally satisfactory condition, this charming torpedo will be able to hit the road again with little cost.

1929 RENAULT NN 2 BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 111781

4.000 - 6.000 €

Sans réserve
No reserve



Véritable succès commercial, la Renault NN connut sa dernière année d'existence en 1929, après six années de production. Ainsi que le confirme sa plaque de police, cette NN2 était la propriété d'un vendeur de cycles qui résidait à Noyon dans l'Oise. Elle fut restaurée par le passé tant pour la carrosserie que pour l'habitacle. Cette restauration ancienne sera à reprendre et ce modèle attachant mérite l'attention des amateurs de la marque au losange.

Undeniable commercial success, the Renault NN knew its final year of production in 1929, after six years of manufacturing. Confirmed by its police plate, our NN2 was owned by a bicycle vendor from Noyon. Both the interior and bodywork had been restored some time ago. This restoration should resume in order to bring this car back to its former glory

140

1933 RENAULT KZ I TORPÉDO

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 10251

5.000 - 8.000 €
Sans réserve
No reserve



Evolution de la version KZ, la KZI s'en distinguait notamment par son moteur à culasse détachable.

Cet exemplaire bleu avec ailes noires et filets crème a bénéficié d'une restauration ancienne selon les standards des années 80 et qui sera à reprendre. Nous avons noté la présence d'une porte qui donnait auparavant accès au coffre. Il s'agit d'un grand torpédo classique qui a belle allure et constitue un projet intéressant.

An evolution of the KZ model, the KZI can be distinguished by its detachable cylinder head engine. This blue example with black fenders and cream lines benefitted from an older restoration which met 1980s standards, hence it would need a refresh. We note the presence of a door that previously gave access to the trunk. This classic roadster looks great and would be an interesting project.

141

1939 RENAULT NOVAQUATRE (BDR2)

Carte grise française
French title

Châssis n° 967416

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



La Novaquatre recevait, pour l'année 1939, la carrosserie légèrement allongée de la Primaquatre Sport. Cet exemplaire a intégré la collection en 1977. C'est un modèle classique qui démontre la sobriété et l'élégance des créations de la marque au losange. La voiture a été restaurée anciennement et présente un état de conservation homogène. Elle devra bénéficier d'une remise en état avant de reprendre la route.

The Novaquatre received in 1939 the slightly elongated body of the Primquatre Sport. This elegant example joined the collection in 1977. It had benefitted from an older restoration and is in homogenous condition. It will need an overhaul before hitting the road again.

142

1954 RENAULT 4 CV SPORT

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 2080030

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette jolie 4-CV dotée d'un désirable toit ouvrant optionnel a bénéficié d'une remise en état de sa carrosserie ainsi que de sa sellerie, à l'exception du ciel de toit qui présente quelques trous. Avec sa sympathique couleur verte soulignée par des jantes caramel, il s'agit d'une version intéressante puisque c'est le dernier millésime à être équipé d'un antibrouillard. Après les traditionnels travaux de remises en route, elle sera prête à de nouveau attirer la bienveillance sur la route.

This pretty 4-CV features a desirable optional sunroof and has benefitted from a body and upholstery refurbishment, with the exception of the roof lining which has a few holes. With its nice green color highlighted by the caramel rims, it remains an interesting version as it is the last model to be equipped with fog lights. After a general overhaul, the car will be ready hit the road again.

143

1957 RENAULT JUVAQUATRE DAUPHINOISE

Carte grise française
French title

Châssis n° 2820688

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



On ne présente plus la Renault Juvaquatre Dauphinoise qui a véhiculé de nombreux corps de métiers au cours des années 50 et 60. Cet exemplaire a bénéficié d'une restauration de sa carrosserie et présente l'intérêt de disposer d'une banquette arrière. L'habitacle est en bon état de conservation, et le tableau de bord est agrémenté d'un soliflore ! Cet exemplaire a visiblement été épargné par l'utilisation besogneuse qui était souvent faite de ce modèle.

The famous Renault Juvaquatre Dauphinoise carried many trades throughout the 50s and 60s. This example underwent a body restoration and has the advantage of having a rear bench. The interior has been well preserved and the dashboard is embellished with a vase! This model has obviously avoided the heavy usage that most examples of this model underwent.

1962 RENAULT FLORIDE S

Carte grise française
French title

Châssis n° 71426

6.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Version S
- Historique limpide
- Hard-top présent

- *S Version*
- *Clear history*
- *With hardtop*



La « Dauphine GT » est née de façon assez rocambolesque, sortant des ateliers du carrossier italien Pietro Frua, sur une commande que Ghia avait reçu de la Régie Renault. Présentée contre le gré de la Régie au Salon de Genève 1958, elle devient officiellement la Floride au Salon de Paris de la même année, avec des livraisons qui commencent en été 1959. Elle bénéficie d'une finition attrayante répondant à l'insouciance des années « twist ». D'ailleurs, la photo de Brigitte Bardot au volant d'une Floride fera le tour du monde... Ce séduisant cabriolet bénéficiera de diverses améliorations mécaniques au cours de sa carrière, avant de disparaître du catalogue en 1968. La principale sera l'adoption, avec

la version S d'un nouveau moteur 956 cm³ 5 paliers de 48cv, de 4 freins à disque, ou encore d'un circuit électrique en 12 Volts.

André Trigano a acheté celle-ci en 1983 alors que son précédent propriétaire la détenait depuis 1965. Cette jolie décapotable 4 places, dans sa désirable version S, a bénéficié d'une restauration ancienne et d'une remise en route récente. L'habitacle offre une jolie patine, mais le volant devra être remplacé. Elle est équipée de son hard-top couleur bordeaux et de jantes accessoires Delta en alliage. Sa carrosserie est saine dans l'ensemble et avec quelques travaux, ce bel exemplaire redeviendra l'icône des sixties qu'il a été.

The "Dauphine GT" was born in a rather extraordinary way, leaving the workshops of Pietro Frua on an order that Ghia had received from Renault. Presented against the will of Renault at the 1958 Geneva Motor Show, it was officially named the Floride at the Paris show that same year with deliveries starting in the summer of 1959. The car has an attractive finish evoking the carefree spirit of the "twist" years. Moreover, the photo of Brigitte Bardot driving a Floride would travel around the world... This attractive cabriolet has benefitted from various mechanical improvements over the course of its career before disappearing from the catalog in

1968. The main one would be the adoption of a new 956cc 5-stage 48hp engine, 4 disc brakes, and a 12v electrical circuit.

André Trigano bought the car in 1983 after the previous owner owned it since 1965. This beautiful 4-seater convertible, in its desirable S version, has benefitted from an older restoration and a recent restart. The interior offers a nice patina, but the steering wheel will have to be replaced. It is equipped with its burgundy hard-top and accessory Delta alloy wheels. Its body is sound overall and with some work this beautiful example will be the icon of the sixties once again.

1967 RENAULT 4 PAR ARMAN

Carte grise française
French title

Châssis n° 5549471

30.000 - 60.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Œuvre unique
- 875 km d'origine seulement
- Une des toutes premières « Art Car »

- *A unique work*
- *Only 875 km from new*
- *One of the very first "Art Cars"*



En 1967, le magazine *Réalités* a organisé un événement exceptionnel au profit de la Fondation pour la recherche médicale française. Il a demandé à cinq artistes de personnaliser cinq voitures fournies par cinq grands constructeurs, avant de les vendre au profit de la Fondation : une Daf pour Carlos Cruz-Diez, une Simca 1000 pour Agam (Yaacov Gibstein), une Opel Kadett pour Victor Vasarely, une Matra 530 pour Sonia Delaunay et une Renault 4 pour Arman (Armand Fernandez). C'est cette dernière que nous proposons aujourd'hui.

Arman (1928-2005), connu pour ses « accumulations », a choisi de recouvrir la Renault 4 de dessins de... Renault 4, comme il l'explique : « Les 819 Renault qui font la queue sur

la carrosserie symbolisent le thème de l'accumulation. (...) Aujourd'hui l'homme ne façonne plus les objets, il les secrète. Devenus une partie de lui-même, ils naissent, se dégradent puis meurent en un cycle qui imite le nôtre. Je n'ai pas voulu transformer ma voiture en œuvre de musée. Elle reste utilisable par tous les temps. (...) C'est ainsi qu'a été adoptée la décalcomanie, vernie et passée au four. Telle quelle, cette carrosserie est faite pour durer dix ans. »

Elle a largement dépassé ce délai et l'œuvre de l'artiste n'a en rien souffert des plus de 50 ans qui se sont écoulés. Il est vrai que la voiture n'a pratiquement pas roulé, avec un kilométrage d'origine de 875 km et, donc, un état impeccable. « Nous ne voulions pas abîmer les motifs »,

*In 1967, the magazine *Réalités* organised an exceptional fundraising event for the French Foundation for Medical Research. It asked five artists each to personalize a car from five leading manufacturers prior to their sale in aid of the Foundation: a Daf for Carlos Cruz-Diez, a Simca 1000 for Agam (Yaacov Gibstein), an Opel Kadett for Victor Vasarely, a Matra 530 for Sonia Delaunay and a Renault 4 for Arman (Armand Fernandez). It is the last of these which we present today.*

Arman (1928-2005), best known for his "accumulations", chose to cover the Renault 4 with drawings of ... a Renault 4, explaining: "The 819 Renaults

lined up on the body symbolize the theme of accumulation. (...) Nowadays, man no longer shapes objects, he distils them. They become a part of him, they are born, decay and die in a cycle imitating our own. I didn't want to transform my car into a museum exhibit. It remains usable in all weathers. (...) The transfers were adapted accordingly, glazed and baked in the oven. The bodywork was designed to last like this for ten years."

It has greatly exceeded this, the artist's work having survived unscathed for more than 50 years. Admittedly, the car has hardly been driven, with just 875 km from new, and is therefore in immaculate condition. "We didn't



explique André Trigano, qui a acheté la voiture à l'époque, lors d'une vente aux enchères de tableaux organisée par son fils Patrice, aujourd'hui galeriste renommé. « Je n'achète jamais de tableaux mais, quand la voiture a été présentée, je n'ai pu m'empêcher de lever le doigt. Le public n'étant alors pas intéressé par cette automobile très particulière, elle n'a pas fait un prix très élevé, et mon fils a été le plus surpris de mon achat. Je voulais lui montrer que l'art pouvait aussi m'intéresser, s'il s'appliquait à l'automobile ! »

D'une certaine façon, cette Renault 4 fait partie des toutes premières « Art Car », un genre qui sera rendu célèbre par Hervé Poulain avec les œuvres réalisées sur des bolides des 24 Heures du Mans, à commencer

par la BMW Calder en 1975 jusqu'à la Venturi 600 LM du même Arman (La Reptuile) en 1994. Des cinq voitures du concours de Réalités, la Matra 530 de Sonia Delaunay est une des plus connues, aussi est-il intéressant de redonner un coup de projecteur sur cette Renault 4 décorée par le Maître, avec César, des artistes d'avant-garde regroupés sous le nom de Nouveaux Réalistes autour du critique Pierre Restany. Modèle unique parfaitement préservé, elle traduit la vision prémonitrice d'un artiste sur le monde moderne et ne manquera pas d'intéresser les amateurs d'art, autant que d'automobile.

want to damage the motifs”, explains André Trigano, who bought the car at the time at an auction of paintings organised by his son Patrice, now a renowned gallery owner. “I never buy paintings, but when this car was presented, I couldn’t stop myself from raising my hand. As the buyers in the room weren’t really interested in this distinctive car, it didn’t sell for a high price, and my son was as surprised as anyone by my purchase. I wanted to show him that art could interest me too, provided it related to cars!”

In a way, this Renault 4 was one of the very first “Art Cars”, a genre which Hervé Poulain would make famous with the works of art produced for the

cars at the 24 Hours of Le Mans, starting with Calder’s BMW in 1975 and including Arman’s own Venturi 600 LM (La Reptuile) in 1994. Of the five cars from the competition run by Réalités, Sonia Delaunay’s Matra 530 is one of the best known, so it is interesting to turn the spotlight on this Renault 4, embellished by the master, along with César, of the avantgarde artists known as the “New Realists” around the critic Pierre Restany. Unique and perfectly preserved, it expresses the premonition of an artist looking at the modern world and will surely interest lovers of art as much as cars.





1935 FIAT 508 BALILLA 6CV COACH COMMERCIAL

Carte grise française
French title

Châssis n° 11447

2.000 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



L'exemplaire présenté est un intéressant coach commercial, caractérisé par sa carrosserie à deux portes et son coffre qui s'ouvre en deux parties, afin de privilégier un chargement aisé des marchandises. Ce sympathique utilitaire a intégré la collection André Trigano en 1976, puis bénéficié d'une restauration dans les années 80 par les équipes du musée. Dans sa sobre teinte vert sombre et noire, il devra faire l'objet d'une remise en route soignée.

This is an interesting example of the Fiat 508 6CV, characterized by its special two-door bodywork and its split folding trunk for easy loading. This car joined the André Trigano collection in 1976 and benefitted from a restoration in the 1980s by the museum team. Finished in a classy green and black livery, the car is in need of a careful mechanical overhaul.

CIRCA 1935 FIAT BALILLA EN CHÂSSIS

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 13749

200 - 300 €
Sans réserve
No reserve



Ce châssis de Fiat Balilla 6cv est doté de ses trains roulants, de sa boîte de vitesse, de son auvent et des supports d'ailes. Le compteur et la plaque constructeur sont également présents. Banque de pièce ou base idéale pour répliquer la mythique 508S Coppa d'Oro, ce châssis offre un réel intérêt.

This Fiat Balilla chassis 6cv is equipped with its running gear, its gearbox, its top, and its fender supports. The odometer and the manufacturer's plate are also there. A base for spares or to replicate the mythical 508S Coppa d'Oro, this chassis is truly a valuable piece.

148

1934 SIMCA-FIAT (SAFAP) IICV BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 20494

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette élégante berline de conception italienne mais produite en France offrait des portes antagonistes et sans montant. Cette dernière a visiblement été remise en état dans les années 80. Son immatriculation en Corrèze date de 1954. La carrosserie bicolore de teinte vert sapin avec les ailes bordeaux et l'intérieur en drap beige témoignent d'une restauration ancienne qui sera à reprendre en même temps que la vérification mécanique complète qu'elle mérite.

This elegant sedan is a great combination of Italian design and French production, featuring suicide doors and pillarless windows. It was obviously restored in the 80s. Its last registration in Corrèze dates back to 1954. The two-tone bodywork, dark green with burgundy red wings, and the beige interior testify to an older restoration, which is in need of a restoration at the same time as a complete mechanical check.

149

CIRCA 1936 SALMSON S4 D BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 8812/58752

1.500 - 2.500 €
Sans réserve
No reserve



Cette élégante berline, avec sa noble mécanique à double arbre à cames en tête et sa boîte Cotal, est complète à l'exception des ressorts de trains avant. Elle est en strict état d'origine, bien conservée et mérite une restauration complète.

This elegant sedan, with its noble double overhead camshaft engine and Cotal gearbox, is complete with the exception of the front axle springs. It is in strict original condition, well preserved and deserves a complete restoration.

1936 SALMSON S4D BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 59019

7.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Troisième main !
- Mécanique intéressante
- Ligne réussie

- *Three owners from new*
- *Interesting mechanicals*
- *Successful line*



C'est en 1934 que la Salmson S4C est remplacée par la version D. La majeure évolution réside dans l'accroissement de la cylindrée de son beau moteur à double arbres à cames en tête et culasse à chambres de combustion hémisphériques. Passant de 1465 à 1596 cm³, la voiture entre ainsi dans la catégorie des 9cv et demeure résolument en avance sur la concurrence de l'époque.

L'exemplaire présenté offre une carrosserie berline à porte antagonistes et sans montant, pour un accès à bord facilité. Il a été acheté par André Trigano à un collectionneur de Toulouse qui la détenait depuis 1981, tandis que ce dernier l'avait acquise auprès d'un

lotois en 1955, elle n'a connu que trois propriétaires depuis l'origine. Entièrement restaurée par les équipes du musée, la carrosserie a été peinte en deux tons de vert avec des ailes noires. L'intérieur cosu est, quant à lui, tendu de tissu gris. La mécanique est tournante, un ventilateur électrique a été ajouté afin d'améliorer le refroidissement tandis qu'un manomètre de température d'eau a été adapté pour en mesurer l'effet. La boîte de vitesse est une Cotal électromagnétique. Cette belle automobile offre l'exemple d'un grand classique de la berline française de prestige dont les beaux exemplaires se font rares.

It was in 1934 that the Salmson SAC was replaced by the D version. The major evolution could be seen in the increase of displacement of its dual overhead camshaft engine with hemispherical combustion chamber cylinder head. Growing from 1465 to 1596 cm³, the car entered the 9hp and remained resolutely ahead of the competition of the time.

The example presented is finished with a sedan body style with pillarless opposite opening doors for easy access. It was purchased by André Trigano from a collector in Toulouse in 1981 who had bought the car in

1955, making it a three owners from new car. Entirely restored by the museum team, the body is finished in a two tone green livery with black fenders. The interior is finished in grey cloth. The engine is running and an electric fan has been added to improve the cooling and a water temperature gauge has been installed. The gearbox is an electromagnetic Cotal. This is a beautiful classic French luxury sedan whose beautiful examples are rare.

1955 SALMSON 2300 S

Carte grise française
French title

Châssis n° 85085

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare et exclusif
- Dans la collection depuis les années 1970

- Ligne originale et profilée

- *Rare and exclusive model*

- *In the collection since the 1970s*

- *Distinctive flowing lines*



Cette voiture a rejoint la collection Trigano dans les années 1970 et, en état médiocre, elle a ensuite bénéficié d'une remise en état complète. De teinte blanche avec intérieur noir, elle affiche 89 082 km et comporte un autoradio Radiomatic d'époque. Le tableau de bord présente un compteur de vitesse Jaeger gradué jusqu'à 200 km/h et, sur la colonne du volant à branches ajourées (sans doute accessoire), l'on distingue le « moutardier » qui commande la boîte électromagnétique Cotal.

Le coupé 2300 S aurait pu être l'équivalent français de l'Alfa Romeo 1900. Il disposait en effet d'un moteur double arbre, technique que Salmson maîtrisait depuis les années 1920, mais les moyens ont

manqué à la marque pour lui donner toutes les chances de réussir. Sur une plateforme de berline G72, la carrosserie produite par Esclassan puis Chapron était profilée mais trop peu conventionnelle pour convaincre les acheteurs. Bien que performante, avec une vitesse de pointe de 180 km/h annoncée par le constructeur et plusieurs succès en compétition, la 2300 S était trop chère et n'a pas réussi à relancer la marque.

Ce coupé 2300 S représente un témoin de l'histoire de l'automobile française, symbole des occasions manquées d'après-guerre. Avec environ 240 exemplaires produits de 1953 à 1957, c'est un modèle rare et exclusif.

This car joined the Trigano collection in the 1970s and as it was in a poor condition, it was restored comprehensively. White in color with a black interior, it has covered 89,082 km and features a vintage Radiomatic car radio. The dashboard features a Jaeger speedometer showing up to 200 km/h, and on the column of the steering wheel (probably an accessory version), there is the panel that controls the Cotal electromagnetic gearbox.

The 2300 S coupe could have been the French equivalent of the Alfa Romeo 1900. It had a twin-cam engine, a technology that Salmson had mastered since the 1920s, but the brand

lacked the resources to give it every chance of success. On a G72 sedan base, the bodywork produced by Esclassan, and then Chapron, was streamlined, but too unconventional to bring in the buyers. Though performance was good, with a top speed of 180 km/h, and several successes in motorsport, the 2300 S was too expensive and failed to revive the brand.

This 2300 S Coupe is an important part of the French automobile history, a symbol of missed post-war opportunities. With about 240 examples produced from 1953 to 1957, it is a very rare and exclusive model.

1950 DELAHAYE 135 M CABRIOLET ESTÉREL PAR GUILLORE

Carte grise française
French title

Châssis n° 801365
Moteur n° 801365

90.000 - 150.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Modèle prestigieux,
carrosserie rare et élégante

• Exemple restauré

• Dans la collection depuis
plus de 40 ans

• *Prestigious model, rare and
elegant bodywork*

• *Restored example*

• *In the collection for over 40
years*



« J'ai acheté cette voiture il y a une quarantaine d'années », nous a expliqué André Trigano. « J'ai beaucoup roulé avec, à une époque où je participais à différents rallyes. C'était très plaisant ! » Le prestige de cette voiture lui a également valu

d'accompagner plusieurs mariages dont celui du rugbyman toulousain Fabien Pelous : capitaine du XV de France en 2003, il a contribué à quatre « grands chelems » de l'Équipe de France, un record. Son père était le régisseur >>>

“I bought this car around forty years ago and drove it a lot at a time when I was competing in various rallies, which was very satisfying” explained Andre Trigano. The stature of this car also earned its way at many

weddings, including that of Toulouse rugby player Fabien Pelous: captain of the French national rugby team in 2003, he contributed to a record-breaking four “grand slams” for the French team. His father worked for >>>





>>>d'André Trigano. Cette voiture est particulièrement intéressante car il s'agit d'un cabriolet hors série carrossé par Guilloré sous la flatteuse appellation « Estérel », produit en très peu d'exemplaires. Un exemplaire identique a participé au concours d'élégance d'Enghien-les-Bains, en juin 1948, présenté par Mlle Reach et le prince Troubetzkoy, comme le rappelle Jean-Paul Tissot dans son ouvrage Delahaye, la belle carrosserie française. Ce modèle présente une ligne particulièrement élégante avec ses ailes avant en forme de vague et ses jupes de roues arrière s'intégrant à une poupe effilée. Les pare-chocs ne sont pas d'origine et il manque les baguettes de ceinture et de bas de caisse, mais les poignées de portes

très particulières sont bien celles d'origine. A l'intérieur, la sellerie a été refaite en cuir beige dans le respect de la présentation d'origine, avec des sièges avant séparés et une banquette arrière munie d'accoudoirs. Le tableau de bord correspond au niveau de finition de la voiture : compteur de vitesses et compte-tours en occupent le centre, le conducteur profitant sur sa droite des instruments complémentaires. A gauche du volant, un bras métallique porte le « moutardier » qui commande la boîte électromagnétique Cotal, système facilitant la conduite et permettant d'éviter tout craquement lors des enchaînements de rapports. Sous le capot, le 6-cylindres en ligne est alimenté par trois

>>>André Trigano.
This car is particularly interesting, as it is a cabriolet special edition by Guilloré under the flattering name "Estérel", with very few units produced. An identical example took part at the Enghien-les-Bains concours d'élégance in June 1948, presented by Miss Reach and Prince Troubetzkoy, as pointed out by Jean-Paul Tissot in his Delahaye book. This model has a particularly elegant design with its wave-shaped front wings and rear-tyre covers integrated into a tapered stern. The bumpers are not original, the belt and underseal rods are missing, but the very special door handles are original. Inside, the upholstery

has been redone in beige leather in order to keep its original presentation, along with separate front seats and a rear bench with armrests. The dashboard matches the level of finish for this car: speedometer and rev counter are in the middle, which enables the driver to take advantage of additional instruments on his right. On the left side of the steering wheel, a metal arm carries the lever which controls the Cotal electromagnetic gearbox, a system that makes the driving easier and makes it possible to avoid grinds during gear shifts. Under the bonnet, the in-line 6-cylinder engine is powered by three Solex carburetors, appropriate for the "M" version



carburateurs Solex, comme il convient à cette version « M » de la Delahaye 135. Rappelons que, pour la marque de la rue du Banquier, ce modèle a constitué une extraordinaire réussite. Basse et élégante, cette voiture dévoilée au Salon de Paris 1935 innovait avec un châssis « Bloctube » très rigide, une suspension avant indépendante reprise de la 138 et l'excellent moteur de la même 138, en deux versions : 18 CV (3,2 litres) ou 20 CV (3,5 litres), comme ici. Elle a fait merveille en compétition sur circuit (victoire aux 24 Heures du Mans), en rallye (victoire au Rallye de Monte Carlo), mais aussi lors des concours d'élégance : se prêtant fort bien aux interprétations des carrossiers, ce châssis est sans

doute celui qui a bénéficié de la plus grande variété d'habillages jamais réalisés sur un même modèle. Brillante mais moins délicate qu'une Bugatti 57, la Delahaye 135 était appréciée d'une clientèle aisée recherchant la fiabilité.

La voiture que nous présentons en est un exemple éclatant. Dans sa robe élégante mais sobre, elle réserve à son futur propriétaire le plaisir d'une conduite agréable, d'une carrosserie découverte, d'un habitacle quatre places, d'une marque enviée et d'un prestige discret. Un rare ensemble de qualités, ce que ne manqueront pas de remarquer les amateurs.

of this Delahaye 135. This model was an extraordinary success for the brand. This low and elegant car, unveiled at the 1935 Paris Motor Show, came as an innovation with its very solid "Bloctube" chassis, independent front suspension from the 138 and the excellent engine also from the 138, made in two versions: 18hp (3.2 litres) or 20hp (3.5 litres) like this particular one. It achieved greatness in motor racing both on track (victory at the 24 Hours of Le Mans) and in rally (victory at the Monte Carlo rally), but also at concours d'élégance events. Lending itself very well to the imagination of coachbuilders, this chassis has undoubtedly benefited from the greatest variety

of bodywork ever made on the same model. Brilliant but less delicate than a Bugatti 57, the Delahaye 135 was appreciated by an affluent clientele looking for reliability.

The car we are offering is a dazzling example. In its elegant and yet sober bodywork, it will give its future owner the pleasure of an enjoyable drive, a convertible frame, a four-seater interior, an enviable brand and discreet luxury. A rare set of qualities worthy of enthusiasts' attention.

1926 VOISIN C4 S COACH

Carte grise française
French title

Châssis n° 6068

25.000 - 35.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Carrosserie hors-série
- Depuis 1968 dans la même collection
- Un des constructeurs les plus originaux de l'histoire de l'automobile

- *Special bodywork*
- *Since 1968 in the same collection*
- *One of the most innovative carmakers in the automobile history*



« C'est mon épouse qui m'a offert cette voiture », nous a indiqué André Trigano. « Je la voyais parfois chez le garagiste local, qui me parlait des particularités de réglage du moteur sans soupapes. » Quand le propriétaire est décédé, à la fin de l'année 1968, Mme Trigano a fait l'acquisition de la voiture pour la somme de 500 francs. « Elle a une carrosserie assez originale et devait appartenir à une châtelaine du coin », conclut André Trigano.

Dévoilée au Salon de Paris 1921, la C4 venait compléter la gamme Voisin à laquelle manquait un modèle plus abordable que les grosses C5 de 4 litres. La cylindrée passait de 1 243 cm³ à 1 328 cm³ sur la C4 S apparue en 1924, qui recevait par

la même occasion des freins sur les roues avant.

La voiture présentée, une des dernières produites de ce modèle, a sans doute été recarrossée dans les années 1930 dans un style plus moderne que l'habillage d'origine, avec un arrière effilé qui ne manque pas d'élégance. Elle comporte sa « Cocotte » de radiateur, l'intérieur est embelli de garnitures en bois et le tableau de bord affiche un compteur de vitesses à tambour, reflet des goûts peu conventionnels de Gabriel Voisin. La voiture a été restaurée dans les ateliers d'André Trigano où elle a reçu tous les soins que méritait cette jolie représentante d'un des constructeurs les plus originaux de l'histoire de l'automobile.

"My wife offered me this car", André Trigano told us. "I sometimes saw it at the local mechanic, he talked about the special features of adjusting the valveless engine." When the owner died at the end of 1968, Mrs Trigano bought the car for 500 francs. "It has a rather distinctive body and probably belonged to a local chatelaine", concluded André Trigano.

Unveiled at the Paris Motor Show in 1921, the C4 came to complete the Voisin range, which lacked a model more accessible than the big 4-litres C5. The displacement increased from 1,243 cc to 1,328 cc for the C4 S, launched in 1924, which at the

same time received brakes on the front wheels.

The car on offer, one of the last produced, probably received a new body in the 1930s, in a more modern style than the original, with an elegant tapered rear. It comes with its mascot, the interior was embellished with a wooden trim and the dashboard features a drum style speedometer, reflecting the unconventional tastes of Gabriel Voisin. The car was restored in the workshops of André Trigano where it received all the care this pretty car deserved, an example from one of the most innovative manufacturers in the history of the automobile.

1935 HOTCHKISS 617 « BIARRITZ »

Carte grise française
French title

Châssis n° 34622
Moteur n° 25366

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Intéressante carrosserie cabriolet quatre places
- Dans la collection depuis plus de 40 ans
- Modèle rare, agréable à utiliser

- *Interesting four-seater convertible*
- *In the collection for over 40 years*
- *Rare model, pleasant to use*



Pour André Trigano, Hotchkiss revêt un attrait particulier car c'est avec une voiture de cette marque qu'il a participé pour la première fois au Tour de France Automobile. La collection en comporte donc plusieurs exemplaires, dont ce cabriolet 17 CV, modèle peu courant car intermédiaire entre la 13 et la 20 CV, plus diffusées. Selon l'ouvrage de Daniel Tard sur la marque, la 17 CV n°34620 est sortie d'usine le 7 août 1935, ce qui donne une idée précise de la date de fabrication de ce n°34622.

« Ce cabriolet aurait pu faire partie des voitures qui suivaient le Tour de France cycliste », nous a confié André Trigano, « Hotchkiss étant la marque officielle de l'évènement. » La voiture du directeur de course était

d'ailleurs de teinte rouge, couleur choisie pour ce cabriolet quatre places dont le 6-cylindres 3 litres développait quelque 85 ch. Dans la collection depuis les années 1970, il a été complètement restauré dans les ateliers d'André Trigano qui le juge « très agréable à conduire ». Les beaux phares Marchal, la planche de bord en bois et le volant portant les commandes d'avance et de richesse sont bien dans le style de cette époque et correspondent au statut de ce modèle.

Avec sa sellerie cuir de belle facture, ce cabriolet donnera à coup sûr à son propriétaire la joie de partir en balade le nez au vent, les quatre places lui permettant de partager son plaisir avec plusieurs occupants.

For André Trigano, Hotchkiss has a special appeal, since he used one during his first Tour de France Automobile. The collection therefore includes several Hotchkiss, including this 17 CV convertible - unusual since it sits between the more common 13 and 20 CV. According to Daniel Tard's book on the brand, the 17 CV No. 34620 left the factory on 7 August 1935, which gives a precise idea of the manufacturing date of No. 34622.

"This cabriolet could have been part of the cars that followed the Tour de France cycling," said André Trigano, "Hotchkiss being the official brand of the event." The race director's car was also red, the color chosen for this four-

seater convertible whose 3-litre 6-cylinder engine developed some 85bhp. In the collection since the 1970s, it has been completely restored in the workshops of André Trigano, who says it is "very pleasant to drive". The beautiful Marchal lamps, the wooden dashboard and steering wheel with the advance switches, all correspond to the style and class of this model.

With its leather upholstery beautifully crafted, this cabriolet will certainly give its owner the joy of a hair-in-the-wind experience, the four seats allowing him/her to share the pleasures of open top motoring.

155

CIRCA 1957 LINCOLN PREMIERE FOUR-DOOR SEDAN

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 734b19180

3.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette automobile est réputée avoir appartenue au Palais Royal du Maroc. André Trigano en a fait l'acquisition en 1978. Cette voiture est depuis demeurée en état d'origine et devra bénéficier d'une remise en état complète. Elle incarne une époque fastueuse, avec son bel intérieur en cuir noir et blanc et son vaste compartiment arrière est protégé de rideaux. Le nom Stanley qui figure sur le capot n'est autre que celui du précédent propriétaire.

This car supposedly belonged to the Royal Palace of Morocco and was acquired by André Trigano in 1978. The car has since remained in original condition and will have to be fully refurbished. It embodies a sumptuous era, with its beautiful black and white leather interior and its large rear compartment protected by privacy curtains. The name Stanley on the hood is none other than that of the previous owner.

156

CIRCA 1937 STUDEBACKER PRESIDENT 8 LIMOUSINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 254578

2.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Limousine statutaire équipée d'un moteur 8 cylindres en ligne latéral, cette automobile a bénéficié d'un début de rénovation ancien. La carrosserie a été repeinte en bleu nuit et la sellerie a été regarnie. Les vitrages et le tableau de bord sont manquants, les jantes ne sont probablement pas d'origine. L'ensemble des travaux sera à reprendre.

A statutory limousine equipped with an 8-cylinder side valve in-line engine, this car had benefited from the beginning of an old restoration. The bodywork has been repainted in dark blue and the upholstery has been refurbished. The windows and dashboard are missing, the rims are probably not original. All the work will have to be resumed.

1947 CADILLAC 7533 IMPERIAL LIMOUSINE FLEETWOOD

Carte grise française
French title

Châssis n° 342309

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Limousine Fleetwood de grand luxe

• Utilisée par l'Armée américaine en Europe

• Voiture bien préservée

• *Luxurious Fleetwood limousine*

• *Used by the US Army in Europe*

• *A well-preserved car*

Cette voiture a été achetée en 1973 dans une vente des Domaines, quand elle provenait des surplus américain. André Trigano nous a précisé : « Elle portait les couleurs de l'Armée américaine qui l'avait utilisée lors de sa présence en Allemagne, juste après la guerre. Elle portait deux étoiles, ce qui correspond au grade de général, comme Patton ou Bradley. » Comme il comptait l'utiliser, André Trigano l'a fait repeindre en noir, teinte plus discrète. Cette voiture présente un confort sans pareil : alors que le chauffeur se contente d'une banquette en cuir, les occupants des places arrière bénéficient de confortables sièges en velours avec accoudoirs. Ils peuvent commander la radio et les vitres électriques,

entourés de garnitures en bois du meilleur effet. Deux strapontins, des cendriers, une horloge et plusieurs compartiments vide-poches complètent ce luxueux équipement. Cette limousine Imperial de la série 75 est dotée d'un V8 de 5,4 litres de 150 ch et d'une boîte automatique, la carrosserie étant réalisée par Fleetwood dont la plaque est apposée sur les seuils de portes.

Bien préservée, mais nécessitant une révision, cette voiture représente l'archétype de la limousine de grand luxe telle qu'elle pouvait être conçue et réalisée par une des marques américaines les plus prestigieuses du monde. Et une occasion rare d'en devenir propriétaire.

This car was bought in 1973 in a government sale, when it arrived from an American surplus sale. André Trigano told us: "The car had the colors of the US Army who used it in Germany just after the war. It had two stars, which corresponds to the rank of General, like Patton or Bradley." As he planned to use it, André Trigano had it repainted in black, a more discreet shade. This car offers unmatched comfort: while the driver has a leather seat, the occupants at the rear are comfortable in velvet seats with armrests. From the rear it is possible to control the radio and power windows, surrounded by wooden trims. Two folding seats,

ashtrays, a clock and several storage compartments complete the very luxurious interior. This Imperial Series 75 limousine is powered by a 150bhp 5.4-liter V8, mated to an automatic transmission. The body is made by Fleetwood, whose plate is affixed to the door sills.

Well preserved, but in need of an overhaul, this car represents the ultimate luxury limousine, designed and manufactured by one of the most prestigious of American brands. A rare opportunity indeed to become an owner of such a special car.



1951 CHRYSLER SÉRIE C51 WINDSOR DELUXE AVEC SÉPARATION CHAUFFEUR

Carte grise française
French title

Châssis n° 70940652

6.000 - 8.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Vendue neuve en France

• Dans la collection depuis
46 ans !

• Rare version avec séparation

• *Sold new in France*

• *In the collection for 46 years*

• *Rare version with partition*



Chrysler a toujours représenté la conception américaine de l'automobile de luxe, proposant des réalisations modernes, techniquement à la pointe et offrant les derniers raffinements en matière de luxe. La Série 51, dans sa déclinaison Deluxe, était un haut de gamme motorisé par une mécanique à six cylindres en ligne. Elle était équipée de série de la transmission Prestomatic Fluid Drive.

L'exemplaire présenté en est une illustration peu courante puisqu'il dispose d'une séparation chauffeur et a été vendu neuf en France. Il a été immatriculé en septembre 1951, nécessairement par une personnalité ou un organisme fortuné. Il change ensuite de mains en mai 1968, avant

d'intégrer la collection d'André Trigano en 1973 alors qu'elle appartenait à un étudiant de Berzons depuis 1971. La carrosserie, en état d'origine et saine, a été repeinte anciennement, ce qui lui permet d'afficher une jolie patine. La partie avant de l'habitacle est très belle d'origine, bien conservée et le tableau de bord est complété d'un autoradio. La luxueuse partie arrière, quant à elle, avec ses strapontins et sa vitre de séparation électrique, a été refaite en draps et velours. La mécanique est visiblement complète et devra être entièrement révisée. Cette belle automobile bien conservée mérite quelques soins et l'intérêt des amateurs puisqu'elle est extrêmement rare en Europe.

Chrysler had always represented the American concept of the luxury car with their modern and technical advancements and refined luxury. The Series 51 in its Deluxe version was a range topper powered by a inline six. The car was equipped with the Prestomatic Fluid Drive transmission.

The example we present is special since it has a chauffeur partition and was sold new in France. It was registered in September 1951, necessarily by a prominent personality or wealthy organization. The car changed hands in Mai 1968 before joining the Trigano collection in 1973, having belonged to a student in

Berzons since 1971. The bodywork is in sound and original condition and was repainted a long time ago explaining the cars beautiful patina. The front of the interior is in pretty original condition, and the dashboard features a radio. The luxurious rear part with its folding seats and electric partition has been re-upholstered in fabric and velvet. The mechanicals are obviously complete but will have to be refurbished. This beautiful and well preserved car, extremely rare in Europe, deserves the care and interest of a collector.

1952 DELAGE D6 3L LIMOUSINE PAR GUILLORÉ

Carte grise française
French title

Châssis n° 880333

25.000 - 35.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Modèle d'apparat
- Bel état de préservation, faible kilométrage
- L'avant-dernière Delage produite

- *Ceremonial car*
- *Well-preserved condition, low mileage*
- *The penultimate Delage ever built*



Cette limousine Delage D6 3 litres est l'avant-dernière Delage produite. Selon André Trigano, « Il y a eu deux voitures de ce type. L'une réservée à l'Assemblée Nationale, l'autre utilisée par Maurice Thorez. Celle-ci est celle de l'Assemblée Nationale. » Elle était donc utilisée par Édouard Herriot, qui en était alors le Président. Étant également maire de Lyon, il se rendait souvent à Paris en train et se faisait transporter de la gare de Lyon à l'Assemblée Nationale. « Elle n'a pas dû rouler beaucoup », précise encore André Trigano, et en effet le compteur n'affiche que 9 967 km très probablement d'origine. L'aile avant gauche portait un fanion tricolore officiel, qui a été dérobé.

Cette voiture a été carrossée par Guilloré. Le compartiment arrière est équipé de tout le confort des voitures de luxe : banquette profonde en velours avec accoudoir central, cendrier, poignées de maintien et strapontins. Derrière la vitre de séparation, le chauffeur assis sur une banquette en cuir faisait face à un tableau de bord en bois richement équipé. Dotée d'une boîte électromagnétique Cotal, cette voiture présente une forme « ponton » typique des Delage des années 1950. Bien préservée, elle est une des dernières représentantes de cette glorieuse marque, dans sa présentation la plus luxueuse.

The finish of this Delage 3-litre D6 limousine is the penultimate Delage built. According to André Trigano, "There were two cars of this type: one reserved for the National Assembly, the other used by Maurice Thorez. This is the National Assembly car." It was therefore used by Edouard Herriot, then its President. As he was also mayor of Lyon, he often took the train to Paris and was driven from the station to the Assembly. "It can't have been driven very much", Trigano adds, and indeed the odometer shows only 9967 km, probably its mileage from new. An official French tricolour was attached to

the left front wing but has been stolen.

The car has bodywork by Guilloré. The rear compartment is equipped with every comfort expected of a luxury car: a deep velour bench seat with a central armrest, ashtray, grab handles and jump seats. Behind the glass division, the chauffeur sits on a leather bench seat facing a lavishly equipped wooden dashboard. Fitted with a Cotal electromagnetic gearbox, it has 'pontoon' styling typical of Delage's cars in the 1950s. Well preserved, it is one of the last representatives of this splendid make, in its most luxurious form.

1931 FORD A LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 12280

14.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Dans la collection depuis 47 ans

• Belle remise en état

• Voiture performante pour son époque

• *In the collection for 47 years*

• *Beautiful refurbishment*

• *High performer in its time*



Produite entre 1927 et 1931, la Ford A a rencontré un véritable succès commercial, grâce à sa mécanique robuste et aux multiples carrosseries qui étaient proposées. Les exemplaires produits en France par Ford SAF étaient déclinés en version AF, avec une cylindrée moindre qui la faisait entrer dans la catégorie 12 CV, plus adaptée à la demande européenne. Néanmoins, le modèle A, avec 3.3L et 19CV fiscaux était également disponible à la vente.

L'exemplaire présenté fait partie de cette série et offre une carrosserie limousine à portes antagonistes. Il a été acheté en 1972 par André Trigano auprès d'un amateur des Hauts de Seine qui la détenait depuis 1969. Cette élégante version

a bénéficié d'une restauration complète par les équipes du musée. L'intérieur a été refait dans les moindres détails jusqu'aux rideaux qui offraient la discrétion aux passagers arrière. La carrosserie a été repeinte dans sa sobre livrée noire brillant avec filets rouge. L'intérieur est très élégant avec son tableau de bord rouge qui rappelle celui de la carrosserie. L'ensemble offre un bel état de présentation, très homogène. Il est agréable de pouvoir contempler le travail de cette belle restauration qui ne doit avoir d'égal que le plaisir éprouvé à son volant puisque sa mécanique avait été entièrement révisée. Un contrôle d'usage sera néanmoins à prévoir pour cette voiture qui n'a que peu roulé depuis sa remise en état.

Produced between 1927 and 1931, the Ford A was a real commercial success thanks to its robust mechanicals and multiple body styles. The models produced in France by Ford SAF were available in the AF version, with a smaller displacement and 12 fiscal hp, more adapted to European demand. Nevertheless the Model A, equipped with the 3.3L and 19 fiscal hp was also available.

The example offered is one of this series and features a limousine bodystyle. It was purchased by André Trigano in 1972 from a collector in Hauts de Seine who owned it since 1969. This elegant version had benefited from a complete restoration

by the museum team. Every detail of the interior has been refinished up until the smallest details including the passenger window blinds. The body has been repainted in a sober black gloss finish with a red bodyline. The elegant interior features a red dashboard which reminds the bodywork. The car is in a pretty state of presentation and it is pleasant to contemplate this beautiful restoration, which is equaled only by the pleasure experienced at the wheel, since its mechanics had been completely revised. However, a general check will have to be carried out, as it has only been driven a few times since its restoration.

1937 PACKARD 120 BERLINE SÉPARATION CHAUFFEUR

Carte grise française
French title

Châssis n° 1096-3239

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Provenance illustre
- Mécanique 8 cylindres
- Carrosserie intéressante

- *Illustrious provenance*
- *8 cylinder engine*
- *Interesting bodywork*

Proposée à partir de 1935, la Packard « One-Twenty » était équipée d'un huit-cylindres en ligne 4,6 litres. Disponible en plusieurs styles de carrosseries, elle représentait le haut de gamme de la marque.

Cet exemplaire dispose d'une originale carrosserie berline équipée d'une séparation chauffeur. Selon les souvenirs d'André Trigano, cette luxueuse automobile appartenait à Mme Lanvin, ce qui semble être confirmé par la plaque de police fixée sur le tableau de bord mentionnant « Lanvin Parfums, dans le 8^{ème} à Paris ». Ses phares Marchal et son compteur en km/h sont autant d'indices complémentaires

désignant un modèle vendu neuf en France. La carrosserie, avec sa belle laque noire, est un modèle de sobriété. L'intérieur a été refait en drap gris rayé et présente un très bel aspect. Un manomètre de température d'eau a été ajouté sous l'élégant tableau de bord dont on peut admirer la symétrie. Il s'agit d'une automobile de qualité qui fera le bonheur de l'amateur appréciant les déplacements en toute tranquillité dans un habitacle au luxe typiquement américain, précédé de la haute calandre Packard aussi majestueuse qu'élégante. Son illustre provenance et sa rareté en Europe en font, de plus, un exemplaire de choix.

Introduced at the end of 1935 the Packard "One-Twenty" was equipped with an inline 8-cylinder with a 4.6L displacement. Available in several body styles, it represented the top of the range of the brand.

This model has an original saloon body equipped with a driver partition. According to André Trigano's memory, this luxurious car belonged to Ms. Lanvin, which seems to be confirmed by the police plaque on the dashboard reading "Lanvin Parfums, dans le Seme à Paris". Its Marchal headlights and its odometer in km / h are additional clues indicating a model sold new

in France. The beautiful black bodywork is an ode to sobriety. The interior has been redone in grey striped fabric and has a beautiful appearance. A water temperature gauge has been added under the elegant dashboard with its beautiful symmetry. This is a quality car that will delight the enthusiast who appreciates traveling in peace in a typical luxury American interior. Its illustrious provenance and its rarity in Europe make it a prime example.



1935 AUBURN 653 CABRIOLET AVEC SPIDER

Carte grise française
French title

Châssis n° 3471F
Moteur n° WF5696

35.000 - 55.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle rare en France, surtout en cabriolet
- Dans la collection depuis les années 1970
- Restauration ancienne bien préservée

- *A rare model in France, specifically in cabriolet style*
- *In the collection since the 1970s*
- *Well preserved old restoration*



Pour André Trigano, Auburn est une marque injustement oubliée. « Ces voitures sont emblématiques des rêves de Hollywood. Des acteurs comme Greta Garbo ou Tyrone Power se montraient au volant de telles automobiles. » Les Auburn de cette époque bénéficiaient de la collaboration de L.-E. Cord, Al Leamy et Gordon Buehrig, qui avaient contribué à redonner du lustre à la gamme. Ainsi, ce modèle affiche une ligne moderne et originale, avec calandre inclinée

en coupe-vent et ailes profilées, qui n'est pas sans rappeler le célèbre Speedster qui a marqué les mémoires.

La voiture présentée a été achetée en 1977 puis complètement restaurée. Avec ses avertisseurs chromés, ses phares obus et ses roues de secours dans les ailes, elle dégage une indéniable présence. De teinte noire avec d'élégants filets rouges et une sellerie en cuir rouge, elle est en bel état et son tableau de bord en métal bouchonné est

For André Trigano, Auburn is an unfairly forgotten brand. "These cars harken back of the Hollywood glory day. Actors like Greta Garbo and Tyrone Power used to drive them." The Auburns at that time benefited from the collaboration of L.-E. Cord, Al Leamy and Gordon Buehrig, who helped restore the luster to the range. Thus, this model displays a modern and original line, with an aerodynamic curved grille and contoured wings, reminiscent of

the famous Speedster.

The car on offer was bought in 1977 and was comprehensively restored. With its chrome horns, big headlights and spare wheels on the fenders, it has an undeniable presence. Finished in black with elegant red trim and red leather upholstery, it is in good condition. Its metal dashboard is equipped with a speedometer in km/h, which confirms that it is a model for the European market. Powered



équipé d'un compteur de vitesses gradué en km/h, ce qui confirme qu'il s'agit d'un modèle destiné au marché européen. Équipé d'un 6-cylindres Lycoming, ce modèle est particulièrement rare en version cabriolet avec spider, la majorité étant commercialisée sous la forme d'un torpédo quatre portes, plus massif. Il représente une rare occasion de s'offrir le rêve américain, dans toute sa flamboyance des années 1930.

with a Lycoming 6-cylinder, this model is particularly rare in this cabriolet style, as most were sold in four-door touring form. Here is a rare opportunity to live the American dream, in all its 1930s flamboyance.



163

1966 PANHARD 24 BT

Carte grise française
French title

Châssis n° 2516347

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette jolie Panhard 24 bt fut acquise par André Trigano en 1972, elle n'avait alors connu qu'un seul propriétaire qui l'avait immatriculée neuve en novembre 1966. C'est très certainement ce qui explique son bel état de conservation. En effet, mis à part sa carrosserie qui a été repeinte dans sa teinte d'origine, la voiture est en très bel état d'origine. Exposée depuis de nombreuses années dans le musée, elle nécessitera une remise en route poussée avant de vous gratifier des montées en régime caractéristiques de son bicylindre.

This beautiful Panhard 24 bt was acquired by André Trigano in 1972, making it a two owner vehicle purchased by its original owner in November 1966. This explains its high level state of preservation. Other than the paintjob in the car's original color, the rest of the vehicle is in a nice original condition. Exhibited for many years in the museum, the car will need to benefit from a complete overhaul in order to hit the road again.

164

1963 PANHARD PL17 TIGRE RELMAX S

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 2251231

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Avec sa mécanique plus puissante en version Tigre et sa finition luxueuse pour la Relmax S, cet exemplaire constituait le haut de la gamme PL17. Complet et à restaurer, son compteur affiche 61 740 km et son immatriculation est certainement la première puisqu'elle date de 1963. Nous avons noté qu'un feu arrière était brisé.

This model was the top of the PL17 range with its more powerful engine for the Tiger version and its luxurious finish for the Relmax S. Complete and to be restored, its counter displays 61,740 km and its registration is certainly the first since it dates back to 1963. We noted a broken taillight.

165

1952 SIMCA 9 BERLINE

Carte grise française
French title
Châssis n° 028556

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette jolie Simca est entrée dans la collection d'André Trigano en souvenir de l'exemplaire qu'il avait piloté au Rallye Monte-Carlo. Elle n'avait eu qu'un seul propriétaire, c'est donc une deuxième main. Elle a bénéficié d'une remise en état de sa carrosserie ainsi que de sa sellerie. Nous avons noté que quelques éléments d'accastillage étaient manquants... Son compteur affiche 65 882 km. Une fois la remise en état parachevée, le jeune collectionneur père de famille pourra profiter d'une élégante berline française.

This pretty Simca entered André Trigano's collection in memory of the car that he drove during the Monte-Carlo Rally. The car had one owner since new at this purchase. It has undergone a body and leather interior restoration. We did notice some small fittings are missing. The odometer reads 65,882km. A bit more work needs to be done to the car so that it will be ready to welcome a car enthusiast family.

166

1937 MATFORD TYPE V8-78

Carte grise française
French title
Châssis n° 243

5.000 - 8.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette jolie Matford type V8-78 fut achetée en 1972 par André Trigano, alors qu'elle était la propriété d'un habitant de la Seine et Oise (78) depuis 1955. Il s'agit d'une désirable version 21CV qui a bénéficié d'une restauration ancienne qui pourra être conservée en l'état ou reprise. L'ensemble est complet et homogène, sans compter qu'il s'agit d'un modèle d'avant-guerre de choix : performant, fiable et confortable.

This pretty Matford Type V8-78 was purchased in 1972 by André Trigano while it was owned by a habitant of la Seine et Oise since 1955. This is a desirable 21hp version having benefited from an older restoration that can be kept as is or continued. This pre-war model is complete, in homogenous condition and has the advantage of being powerful, reliable and comfortable.

CIRCA 1924 MATHIS TYPE P CABRIOLET 2 PLACES

Carte grise française
French title

Châssis n° 34317
Moteur n° 33374

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle remise en état
- Modèle intéressant
- Cyclecar accessible

- *Nice presentation*
- *Interesting model*
- *Affordable cyclecar*



En 1921, Mathis proposait une nouvelle automobile qui entrait dans la catégorie des cyclecars (2 places, moins de 1100 cm³ et moins de 350 kg en ordre de marche) : le type P. Performante, fiable, robuste et économique, elle rencontra un franc succès commercial. Proposée en deux empattements différents et six modèles de carrosserie différents, elle s'adressait à un large public.

L'exemplaire présenté repose sur le châssis le plus court et est habillé de la charmante carrosserie cabriolet 2 places. Elle a bénéficié d'une remise en état depuis le châssis par

les équipes du musée. La voiture n'a visiblement pas roulé depuis et nous avons noté que le bloc cylindres avait fait l'objet d'une réparation qui sera à reprendre. Un des bouchons de haut de cylindre était démonté lors de notre examen qui a, par ailleurs, confirmé qu'il s'agit bien de son moteur d'origine. Le reste semble en bon état et ne mérite probablement qu'un contrôle général. Avec son allure sympathique et sa belle restauration, cette Type P ravira autant son nouveau conducteur que les passants qu'elle croisera sur son passage.

In 1921, Mathis proposed a new car that fell into the cyclecar category (2 seats, less than 1100 cc and less than 350kg in running order): the type P. High performance, reliable, robust and economical, it was a great success. Offered in two different wheelbases and six different body models, it was aimed at a wide audience.

The model presented is based on the shortest chassis and features a charming two-seater cabriolet body. It has been refurbished from the chassis by the museum

team. The car has obviously not driven since and we noted that the cylinder block has been repaired and will need some extra work. One of the top cylinder caps was disassembled during our review which has moreover confirmed that it is indeed its original engine. The rest of the car seems to be in good condition and probably only needs a general look over. With its friendly look and nice restoration, this Type P will delight its new driver.

1923 BENJAMIN TYPE C BIPLACE SPORT

Carte grise française
French title
 Châssis n° 1816 (selon carte
 grise)
 12.000 - 18.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Marque intéressante
- Version sport
- Remise en état à achever

- *An interesting brand*
- *Sport version*
- *Refurbishment to be completed*



Benjamin était implanté à Asnières et a proposé entre 1921 et 1927 une gamme de cyclecars et voiturettes d'aspect sympathique et moderne, dont certaines connurent le succès en compétition. Proposé dès 1922, le Type C n'était autre qu'une version plus sportive du Type A lancé un an plus tôt. Son moteur voyait sa cylindrée portée à 950 cm³.

En 1923, année de première immatriculation de cet exemplaire d'après sa carte grise, une publicité clamait « En 1923 Benjamin ne change ni les prix ni la qualité ». Acheté en 1985 alors qu'il était déjà carrossé sous la forme biplace sport avec des ailes moto, cet intéressant exemplaire nécessitait une remise

en état. Celle-ci a été menée à bien par les équipes du musée. A cette occasion, il avait été constaté que la partie arrière de la carrosserie était en matière stratifiée. Le tableau de bord comporte l'essentiel : pression d'huile, tachymètre et ampèremètre. La sellerie en skaï noir est également restaurée. Ce véhicule n'a visiblement pas roulé depuis sa remise en état et nous avons noté l'absence de la dynamo. Un contrôle général visant à achever ces travaux sera donc à effectuer avant de prendre la route pour goûter aux sensations uniques et à l'ambiance chaleureuse du monde cyclecariste.

Benjamin was based in Asnières and offered a range of cyclecars and small cars between 1921 and 1927 with a friendly and modern appearance, some of which were successful in competition. Launched in 1922, the Type C was just a sportier version of the Type A, launched a year before. Its engine had an increased capacity of 950 cc.

In 1923, the example on offer was registered for the first time according to its title and an advertisement proclaimed "In 1923 Benjamin won't change in price or quality". Purchased in 1985, it had already been bodied in the two seater configuration

with motorcycle fenders, this interesting model was in need of a restoration which was subsequently completed by the museum team. On this occasion, they discovered that the rear part of the bodywork was made of laminated material. The dashboard contains the essential gauges: oil pressure, tachometer, and ammeter. The black leatherette upholstery was also restored. This vehicle has obviously not been driven since its restoration and we noted the absence of the dynamo. A general check-up to complete this work will have to be carried out before getting this car back on the road.

1927 AMILCAR CGSS ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 17716 (selon carte grise)
Moteur n° 41045

30.000 - 40.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Dans la collection depuis 1973

• Séduisant petit roadster

• Rare version CGSS

• *Part of the collection since 1973*

• *A charming little roadster*

• *Rare CGSS version*



Sous son apparence placide, cette Amilcar correspond à une CGSS (« Châssis Grand Sport Surbaissé ») dont elle présente plusieurs caractéristiques qui la distinguent de la version CGS : auvent en aluminium coulé portant un réservoir d'essence parallélépipédique, empattement de 2m32, 4 tambours de freins de diamètre 260 mm... La voiture a été de toute évidence modifiée au cours de son existence, avec une carrosserie dont l'arrière

arrondi est plus large que celui des CGSS traditionnelles dotées d'une pointe Bordino. Le tableau de bord en aluminium bouchonné a été refait et affiche plusieurs instruments : compteur de vitesse et compte-tours Jaeger, pression d'huile, jauge à essence Le Nivex, ampèremètre...

Elle a été échangée en 1973 contre un tableau par Patrice Trigano, galeriste reconnu et fils d'André Trigano, qui souhaitait montrer à son père qu'il n'était pas réfractaire aux

Under this Amilcar's calm exterior lies a CGSS model (for Châssis Grand Sport Surbaissé or Lowered Grand Sport Chassis). Several features set it apart from the CGS: a cast aluminium canopy with a box-shaped fuel tank, 232 cm wheelbase and four 260 mm diameter drum brakes ... The car has evidently been modified during its lifetime: its body has a rounded rear section which is wider than the pointed

Bordino-style tail on the usual CGSS models. The engine-turned aluminium dashboard has been rebuilt and houses several instruments: a Jaeger speedometer and rev counter, an oil pressure gauge, a Le Nivex fuel gauge and an ammeter ...

It was exchanged for a painting in 1973 by Patrice Trigano, the well-known gallery owner and son of André Trigano, who wanted to show his father that he had



voitures anciennes ! Elle était telle qu'elle se présente aujourd'hui et n'a, depuis, plus quitté la collection. Nous avons noté l'absence de capote et de plaque constructeur.

La production d'époque est très limitée (984 exemplaires produits entre 1927 et 1929, selon l'ouvrage de Gilles Fournier) et les authentiques CGSS survivantes sont rares, cet exemplaire est donc une opportunité intéressante.

nothing against old cars! It is presented today just as it was then and has never left the collection.

We noted that the hood and manufacturer's plate are missing.

The production run was very limited (984 cars were built from 1927 to 1929, according to Gilles Fournier's book) and few genuine CGSS models have survived, making this an attractive opportunity.

1933 DELAGE D6-II BERLINE SÉRIE N

Carte grise française
French title

Châssis n° 37324

18.000 - 24.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Modèle intéressant
- Belle remise en état
- Dans la collection depuis plus de 40 ans

- *Interesting model*
- *Beautiful restoration*
- *In the collection for over 40 years*



Les Delage faisaient partie des voitures françaises les plus raffinées et, en 1932, le constructeur a lancé la D6-II pour séduire une clientèle moins exclusive que celle de ses prestigieuses 8-cylindres. Avec son 6-cylindres 2 litres aux cotes presque carrées, elle était la première Delage dotée d'une suspension avant à roues indépendantes. Fidèle au slogan de la marque, « Rapide et silencieuse, elle passe », elle a su emboîter le pas de sa grande sœur et briller dans les plus beaux concours d'élégance de l'époque.

Achetée à un facteur de la région qui la détenait depuis 1953, cette voiture a rejoint la collection Trigano en 1971 et a été complètement restaurée. Contrairement aux habitudes de l'époque, où les berlines présentaient des portes antagonistes

ou « suicide », celle-ci est dotée de quatre portes ouvrant dans le « bon » sens, signe d'une indiscutable modernité. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'un exemplaire semblable se trouve au musée de Mulhouse, collection Schlumpf. Sa haute calandre entourée de deux gros phares et son pare-brise bas lui donnent une allure classique d'une grande élégance. L'intérieur tendu de tissu beige est très soigné, avec une planche de bord en bois accueillant des instruments Jaeger. Le compteur affiche 33 330 km et l'ensemble est dans un état de présentation homogène et satisfaisant.

Il s'agit d'une digne représentante d'une des marques françaises les plus admirées.

Delage cars were among the finest French automobiles and in 1932 the manufacturer launched the D6-II to appeal to a less exclusive clientele than its prestigious 8-cylinder versions. With its almost square 6-cylinder 2-litre engine, it was the first Delage having a front suspension with independent wheels. True to its brand strapline "Fast and quiet, it goes", this model has managed to follow its sister's footsteps and stood out from the crowd in the most beautiful concours d'élégance events at that time.

Purchased from a local postman who has owned it since 1953, this car joined the Trigano collection in 1971 and was completely restored. Contrary to

the habits of the time when sedans had antagonist or "suicide" doors, this particular one has four doors opening in the "right" direction, a undeniable sign of innovation. It is in fact worth mentioning that a similar example is currently at the Mulhouse museum, under the Schlumpf collection. Its high grille surrounded by two large headlights and low windshield provides the car with a highly elegant classic look. Stretched with beige fabric, the interior is very neat and includes a wooden dashboard with Jaeger instruments. It currently has a mileage of 33,330 km and overall, the car is in satisfactory condition.

It is indeed a worthy ambassador of one of the most admired French brands.

1939 TALBOT-LAGO T15 CADETTE BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 91632

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture basse et élégante
- Marque au prestigieux passé sportif
- Intérieur très soigné

- *Low and elegant car*
- *Brand with a prestigious past in motorsport*
- *Highly meticulous interior*



Cette Talbot T15 a été achetée il y a une vingtaine d'années lors d'une exposition organisée dans la région. Elle était immatriculée depuis 1975 dans le département voisin de Haute-Garonne et a, ensuite, bénéficié d'une remise en état. L'intérieur a été refait avec un tissu reprenant des motifs d'époque et qui se marie bien avec les garnitures en imitation bois des entourages de vitres et du pare-brise, signe d'un statut haut de gamme. Le tableau de bord reçoit le même traitement et présente un aspect sportif, avec un gros compteur de vitesses gradué jusqu'à 160 km/h et dont totalisateur kilométrique affiche 63 038 km. La voiture est équipée d'une boîte de vitesses classique à quatre rapports, et non pas de la Wilson que Talbot

affectionnait mais qui peut se révéler difficile à restaurer et à régler.

La carrosserie avec sa calandre inclinée affichant deux phares antibrouillard, vient rappeler la personnalité sportive de la marque reprise en 1934 par Antony Lago, et qui se distinguera par ses victoires au Grand Prix de France et aux 24 Heures du Mans. Le train arrière semble affaîssé et devra faire l'objet d'un contrôle.

Dans cette version T15 dite « Cadette », elle recevait un 6-cylindres à soupapes en tête de 2,7 litres qui lui permettait des performances supérieures à la majorité des automobiles de l'époque, dans le confort d'un châssis bien étudié et sûr.

This Talbot T15 was purchased around 20 years ago during a local exhibition. It was registered since 1975 in the neighbouring region of Haute-Garonne and was restored a little while after. The interior has been redone with a fabric containing patterns from that era and blends well with the wooden effect trim around the windows and windshield, typical of high-end components. The dashboard receives the same treatment and has a sporty appearance, with a large speedometer reaching up to 160km/h and a mileage displaying 63,038 km on the odometer. The car is fitted with a classic four-speed gearbox, not the Wilson one that Talbot preferred

though, as that one can be difficult to restore and adjust.

With its inclined grille displaying two fog lights, the bodywork brings us back to the brand's sporting personality taken over by Antony Lago in 1934, a car that will stand out from the crowd thanks to its victories at the French Grand Prix and at the 24 Hours of Le Mans.

The rear axle seems to have collapsed and will need to be checked.

In this so-called "Cadette" T15 version, it was fitted with a 2.7-litre 6-cylinder overhead valve engine that enabled it to perform better than most cars of that era, and in the comfort of a well-built and safe chassis.

1936 HOTCHKISS 486 « VICHY »

Carte grise française
French title

Châssis n° 54647
Moteur n° 3095

7.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Limousine avec strapontins
- Depuis 47 ans dans la collection !
- Présentation homogène

- *Limo with folding seats*
- *47 years in the collection*
- *Homogenous presentation*



L'année 1936 connaît un changement de nomenclature chez Hotchkiss, puisque le premier chiffre représente le nombre de cylindres, tandis que les deux suivants indiquent dorénavant l'alésage et non plus la puissance fiscale. La 413, devient alors la 486, puisque son moteur quatre cylindres de 2.3L a un alésage de 86mm. Cette voiture constituait un milieu de gamme, segment pour lequel la marque s'était forgée une solide réputation dont elle faisait publicité.

La dénomination « Vichy » revenait à la berline 6 glaces, telle que la version avec strapontins que nous

présentons. Cette Hotchkiss 486 est arrivée dans la collection d'André Trigano en 1972. Elle se présente dans un état sympathique après une restauration ancienne qui avait été effectuée par les équipes du musée. Élégante, parée de sa robe bleu nuit et ses filets blancs, il s'agit d'une véritable limousine avec strapontins. L'intérieur en drap gris a lui aussi été refait. Cette automobile affiche aujourd'hui un état de présentation homogène séduisant et elle devrait reprendre la route à peu de frais. Une belle représentante de la marque du « juste milieu ».

The year 1936 is a change in nomenclature at Hotchkiss, since the first digit represents the number of cylinders, while the next two digits now indicate the bore and no longer the fiscal power. The 413 therefore becomes the 486 since its bore was 86mm for the 4 cylinder 2.3L engine. It was a mid-range car for which the brand had built a solid reputation.

The denomination "Vichy" came as the sedan with six windows, like the folding seat version we present today. This Hotchkiss 486 arrived in the Trigano collection

in 1972. It is presented in a nice state after an older restoration carried out by the museum team. Finished in elegant midnight blue with a white coachline, this a real limo with folding seats. The interior is finished in grey cloth was redone too. This car now has an attractive homogeneous state of presentation and should be back on the road at a low cost.

1951 SALMSON S4-61L BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° S46163320

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle mécanique
- Version L, la plus aboutie
- Voiture moderne pour son temps

- *Nice mechanicals*
- *The most successful L version*
- *A modern car for its time*



Présentée au Salon de l'Automobile de Paris en 1938, la S4-61 sera commercialisée l'année suivante, puis sa production, stoppée en 1942, sera reprise entre 1946 et 1952. Seulement 2178 unités seront produites, et c'est bien la période troublée qui est responsable de ce chiffre, car les qualités du modèle sont nombreuses. En effet, son beau moteur à double arbre à cames en tête de 1710 cm³, sa boîte Cotal ou encore son excellente tenue de route, aussi équilibrée qu'efficace, lui permettaient de rivaliser avec nombre de concurrentes de catégorie supérieure.

L'exemplaire présenté est une intéressante version L, ultime évolution équipée de freins hydrauliques. Acheté au début des années 2000 par André Trigano,

il a bénéficié d'une restauration ancienne de qualité. La carrosserie est saine et porte une élégante teinte bi-tons : noir pour les ailes et les flancs, vert métallisé pour la partie supérieure. L'habitacle en drap vert a lui aussi été refait anciennement. L'ensemble est agrémenté de belles jantes en alpacas accessoires et une plaque fixée sur la calandre semble indiquer que la voiture a été vendue par les Ets Hibon à Roubaix. Cette voiture mérite une révision avant de reprendre la route sur de longues distances. La S4-61L, avec son esthétique de voiture d'avant-guerre, demeure une voiture résolument en avance sur sa concurrence et constitue un véhicule homogène avec lequel la conduite est une partie de plaisir.

Launched at the Paris Motor Show in 1938, the S4-61 will be marketed in the next year, and its production having halted in 1942 will continue between 1946 and 1952. Only 2178 units had been produced and it is the troubled period that is responsible for this figure, because the qualities of the model are numerous. The beautiful dual over cam engine with a 1,710 cm³ bore, its Cotal gearbox and its excellent road handling allowed it to compete with many competitors in the higher category.

The example presented is an interesting L version, the ultimate evolution equipped with hydraulic brakes. Purchased in the beginning of the 2000s by André Trigano, it has benefitted

from an older restoration. The bodywork is sound and finished in an elegant two tone paintjob, black on the fenders and flanks, and metallic green for the upper part. The interior in green cloth has also been redone formerly. The example is embellished with beautiful accessory alpaca rims and a plate attached to the grille seems to indicate that the car was sold by Hibon in Roubaix. This car deserves an overhaul before returning to the road. The S4-61L, with its pre-war look and the driving pleasure it provides, remains a car that is firmly ahead of its competition.

1960 FACEL VEGA HK 500

Carte grise française
French title

Châssis n° BE8
Moteur n° TY7-315

120.000 - 160.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Rare représentante d'une
marque française de grand
prestige

• Restauration récente et
soignée

• Dans la collection depuis
1978

• *Rare representative of
a prestigious French
manufacturer*

• *Recent and meticulous
restoration*

• *In this collection since 1978*



Cette Facel a déjà été présentée lors d'une précédente vente Artcurial par André Trigano mais, l'acheteur n'ayant pu honorer son enchère, M. Trigano a récupéré la voiture. Il en a profité pour la restaurer, la carrosserie recevant une peinture noire qui sied magnifiquement à sa ligne, et une sellerie en cuir beige de très belle facture. Dans l'habitacle spacieux, l'on retrouve avec plaisir le tableau de bord extrêmement raffiné et sa peinture imitation bois, ainsi qu'un équipement particulièrement luxueux dont les vitres électriques et un autoradio d'époque « His

Master's Voice ». « La restauration n'a pas été facile et nous avons dû refaire certaines pièces introuvables, comme celles composant le lave-glace, par exemple », nous a précisé André Trigano. C'est en mars 1978 qu'il avait trouvé dans sa région cette voiture appartenant depuis 1966 à un propriétaire domicilié en Haute-Garonne. Elle est équipée d'un moteur V8 Chrysler Typhoon et d'une boîte manuelle permettant d'exploiter pleinement les 345ch disponibles. Aujourd'hui, le compteur kilométrique affiche 89 178 km, très probablement

This Facel was once presented at a previous Artcurial auction sale by Andre Trigano but, since the buyer could not honour his bid, Mr Trigano ended up retrieving the car. He took that opportunity to restore it, with the bodywork repainted in black which reflected beautifully its design and a handsomely crafted beige leather upholstery. The interior features an extremely refined dashboard and its wood-effect paint, as well as its particularly luxurious equipment including electric windows and

a vintage "His Master's Voice" car radio. "The restoration was quite challenging and we had to re-manufacture certain untraceable parts, like the ones part of the washer for instance" says Andre Trigano. It was in March 1978 that he discovered this car in his area, which belonged since 1966 to an owner based in Haute-Garonne. It is fitted with a Chrysler Typhoon V8 engine and a manual gearbox, enabling the driver to fully maximise its 345 hp potential. It now has a mileage of 89,178 km, most likely to be



d'origine.

Cette HK 500 correspond à l'une des GT françaises les plus belles, les plus rapides et les plus rares d'après-guerre, avec une production limitée à 490 exemplaires ; elle témoigne aussi de la tentative courageuse de Jean Daninos d'imposer sur le marché une marque française de prestige. Avec ses performances, son raffinement, son état et son origine, cet exemplaire affiche de nombreux atouts pour celui qui recherche ce modèle exclusif.

original.

This HK 500 is one of the most beautiful, fastest and rarest post-war French GT cars, with a production limited to 490 units. It also bears witness to Jean Daninos' courageous attempt to establish a prestigious French brand on the market. With its performance, refinement, condition and history, this example has many assets for those who are looking for this exclusive model.



175

1992 RENAULT CLIO BACCARA

Carte grise française
French title

Châssis n° 8425264

4.000 - 6.000 €
Sans réserve
No reserve



Achetée neuve en mars 1992 par André Trigano auprès de l'agent Renault de Foix, cette Renault Clio est une rare version Baccara. À ce titre, elle dispose des équipements les plus luxueux: transmission automatique, intérieur cuir, vitres électriques, montre de tableau de bord, inserts en bois, jantes alliage et climatisation. La carrosserie a bénéficié d'une peinture neuve dans sa teinte grise d'origine. Avec 31 338 km d'origine, il s'agit d'un véritable collector.

Purchased new in March 1992 by André Trigano through the dealer Renault in Foix, this Renault Clio is a rare Baccara version. As such, it has the most luxurious equipment: automatic transmission, leather interior, electric windows, dashboard clock, wood inserts, alloy wheels and air conditioning. The bodywork has been repainted in its original grey color. With 31,338 km from new, it is a true collector.

176

1992 RENAULT SAFRANE V6 BACCARA

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1B544K208823777

2.000 - 4.000 €
Sans réserve / No reserve



La Safrane était le vaisseau amiral de Renault à la fin des années 90 et la version Baccara, mue par le moteur V6 injection en était le fer de lance. L'exemplaire présenté, d'une sobre robe bleue nuit avec intérieur cuir gris affiche 146 000 km au compteur. Elle fut immatriculée en décembre 1992, il s'agit donc d'un des premiers exemplaires. Accompagnée de ses carnets et d'un téléphone de bord Motorola, elle a toujours été soigneusement utilisée et entretenue si bien qu'elle affiche un état de conservation peu courant. La dernière vidange a été effectuée en septembre 2019.

The Safrane was Renault's flagship in the late 1990s and the Baccara version, powered by the V6 injection engine, was the spearhead. The model on offer, in a sober night blue livery and grey leather interior, has 146,000 km on the clock. It was registered in December 1992, so it is one of the first examples. Coming with its manuals and a Motorola on-board telephone, it has always been carefully used and maintained, so that it is in an unusual state of preservation. The last oil change was carried out in September 2019.

1986 RENAULT 25 V6 LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° VF1B298A500500739

12.000 - 16.000 €

Sans réserve / **No reserve**

• Seulement 832 exemplaires !

• Première main !

• Etat de conservation
exceptionnel

• **Only 832 examples produced**

• **One owner from new**

• **Exceptional state of
conservation**



Devant le succès de la CX Prestige, une version rallongée de la berline qui venait coiffer la gamme de la marque aux chevrons, Renault décide de proposer une version Limousine basée sur son nouveau haut de gamme : la R25. Son premier client ne sera autre que la Présidence de la République française, qui en passait commande lors d'une présentation du projet en avant-première à François Mitterrand chez Heuliez, carrossier retenu pour la production. Trois motorisations étaient proposées : un turbo diesel, le V6 injection, et une version V6 turbo. Véritable voiture de luxe, la R25 Limousine pouvait être commandée « à la carte » tant le nombre d'options disponibles était important. Hélas, devant son coût important (elle coûtait plus du double d'une version de base), elle n'a pas rencontré le

succès escompté et sa production ne durera qu'à peine plus d'un an, avec 832 unités assemblées.

L'exemplaire présenté a été acheté neuf par André Trigano qui l'a immatriculé le 17 juin 1986. Comme de tradition, cet exemplaire venait récompenser un scrutin remporté. Elle est équipée du moteur V6 injection qui développe 144cv. Avec sa sobre et élégante livrée noire et son superbe intérieur cuir beige, elle a tout de la voiture statutaire qui fut, à juste titre, appréciée par de nombreuses personnalités politiques, à l'image de Jacques Chirac. Conservée depuis l'origine dans la collection, cette première n'affiche que 133 000 km d'origine et s'avère superbement préservée. Rare dès sa commercialisation, cette version est aujourd'hui un véritable collector que les amateurs ne peuvent pas ignorer.

After the success of the CX Prestige, an extended wheelbase version of the range topping sedan, Renault decided to offer a limousine version based on its new top-of-the-range model: the R25. Its first customer would be no other than the French Presidency: they placed an order during a preview presentation of the new project to François Mitterrand at Heuliez, the bodywork manufacturer selected for the production. Three engines were proposed: a turbo diesel, a V6 injection, and a V6 turbo. As a real luxury car, the R25 Limousine could be ordered "à la carte", the number of available options was important. Unfortunately due to its high cost (more than double as a basic version), it did not meet

the expected success and its production would last just over a year, with 832 units made.

The model presented was bought new by André Trigano who registered it on June 17, 1986. As of tradition, it came to reward a poll win. It is equipped with a V6 injection engine that develops 144hp. With its sober and elegant black livery and superb beige leather interior, it has all the panache of a statutory car that was rightly appreciated by many political figures, including Jacques Chirac. Preserved since the beginning in the collection, the car only displays 133,000 km and is superbly preserved. Rare since the beginning, this version is now a true collector's item that enthusiasts cannot ignore.

178

1978 PEUGEOT 604 V6 TI

Carte grise française
French title

Châssis n° 604A34.9.6592142

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Cette Peugeot 604 Ti V6 a été vendue neuve en septembre 1978 par le concessionnaire Peugeot parisien Luchard, à la société Pepsi Cola France ainsi que le confirme sa carte de garantie. Le carnet d'entretien nous apprend que la voiture a été entretenue jusqu'en juin 1983 chez Luchard alors que la voiture affichait 50 500 km. Elle affiche aujourd'hui 167 581 km au compteur et sa carrosserie qui porte des traces de corrosion sur les bas d'ailes et de portes est de couleur bleu métallisé, mariée à un intérieur cuir gris bleu. Elle est équipée de la boîte automatique et dispose d'un autoradio Blaupunkt. Elle devra bénéficier d'une remise en état avant de reprendre la route.

This Peugeot 604 Ti V6 was sold new in September 1978 by the Parisian Peugeot dealer Luchard, to Pepsi Cola France, as confirmed by its warranty card. The service manual indicates that the car was maintained until June 1983 at Luchard, when the meter showed 50,500 km. It now has 167,581 km and its bodywork, which bears traces of corrosion on the bottom of fenders and doors, is metallic blue in colour, combined with a blue grey leather interior. It is equipped with an automatic gearbox and has a Blaupunkt car radio. It will need a refurbishment before hitting the road again.

179

1990 BMW 750ia

Carte grise française
French title

Châssis n° WBAGB81000DC04490

4.000 - 6.000 €
Sans réserve / *No reserve*



Délivré neuf en Allemagne, ce vaisseau amiral de la marque, équipé du V12 5L de 300cv, est de teinte gris granite avec intérieur tissus. Son carnet de maintenance indique un entretien régulier en Allemagne jusqu'en 1997, année de son achat par André Trigano. Elle avait alors parcouru à peine plus de 126 000 km et lors de sa dernière vidange en janvier 2019, elle affichait 144 000 km. En très bel état de conservation et avec un kilométrage raisonnable, elle constitue une occasion exceptionnelle.

Delivered new in Germany, this flagship of the brand, equipped with the 300hp 5L V12, is granite grey with fabric interior. Its service manual shows regular maintenance in Germany until 1997, the year André Trigano bought it. At that time, it had covered just over 126,000 km and at its last oil change in January 2019, it had 144,000 km. In a very good state of conservation and with a reasonable mileage, this is an exceptional opportunity.

1969 BMW 2000 CS

Carte grise française
French title

Châssis n° 11097000

15.000 - 20.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Même famille depuis l'origine

• Française d'origine

• 66 000 km d'origine

• *Same family since new*

• *French provenance*

• *66,000 km original mileage*



Présenté en 1965, le coupé 2000 CS était un coupé sportif, capable de plus de 180 km/h, dans un habitacle lumineux au raffinement bourgeois.

Cet élégant coupé a un historique exceptionnel : il a en effet été acheté neuf par un membre de la famille Trigano et immatriculé en novembre 1969. C'est en 1972 qu'André Trigano en fait l'acquisition. Sa teinte « Sahara » d'origine sera ensuite remplacée par une livrée cacao. Pour le reste, cet exemplaire est demeuré en strict état d'origine. Son intérieur luxueux mêle subtilement drap marron clair et simili marron foncé, le tout souligné par les boiseries du tableau de bord et des contreportes.

Le compteur affiche 66 429 km, que l'on peut considérer d'origine selon son propriétaire. L'habitacle est complété d'un autoradio-cassette Philips d'époque. Roulante et saine, elle devra néanmoins bénéficier d'une révision complète de principe avant de reprendre la route. Avec sa ligne caractéristique et ses performances intéressantes, ce coupé BMW est doté d'un historique limpide et offre un état de conservation enviable. Une pièce de choix pour les amateurs de la marque bavaroise.

Introduced in 1965, the 2000 CS was a sporty coupe capable of reaching 180 km/h with a bright interior with bourgeois refinement.

This elegant coupe has an exceptional history: it was indeed acquired new by a member of the Trigano family and registered in November 1969. It was in 1972 that Andre Trigano acquired it. Its original "Sahara" colour will then be changed into a cocoa livery. As for the rest, it remains in its original condition. The luxurious interior is combined with a balanced light brown cloth and dark

brown leatherette, underlined by the wooden dashboard and door panels. It has a mileage of 66,249 km, considered to be genuine according to its owner. The interior is enhanced with a vintage Philips car radio tape player. Roadworthy and in sound condition, it will nonetheless need a complete service before getting back on the road. Along with its distinctive design and interesting performance, this BMW coupe has a transparent history and is in lovely condition. A great car choice for enthusiasts of the Bavarian brand.

1966 ISO RIVOLTA IR300

Carte grise française
French title

Châssis n° 410468
Moteur n° F10075P

45.000 - 65.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle sobre et peu répandu
- Moteur Corvette, puissant et robuste
- Intérieur d'origine

- *Understated and rare model*
- *Corvette engine, powerful and reliable*
- *Original interior*



« Cette Iso a une histoire un peu spéciale », nous a raconté André Trigano. « Elle appartenait à un jockey célèbre qui, un soir de fête, est sorti de sa trajectoire pour atterrir à moitié dans le canal Saint-Martin. C'est le concessionnaire Citroën du quartier qui l'a récupérée. » La voiture a été remise en état, puis utilisée par André Trigano pour son usage quotidien en 1978 : « J'ai beaucoup apprécié cette Iso. C'est une marque mal connue mais très intéressante. »

Avec son moteur V8 5,4 litres de Chevrolet Corvette, sa boîte manuelle, son essieu arrière De

Dion, ses quatre freins à disques et sa carrosserie Bertone dessinée par Giugiaro, ce modèle fixait les grandes lignes des Iso à venir. Il présentait en outre l'avantage de places arrière très habitables et d'une surface vitrée généreuse, avec un habitacle lumineux.

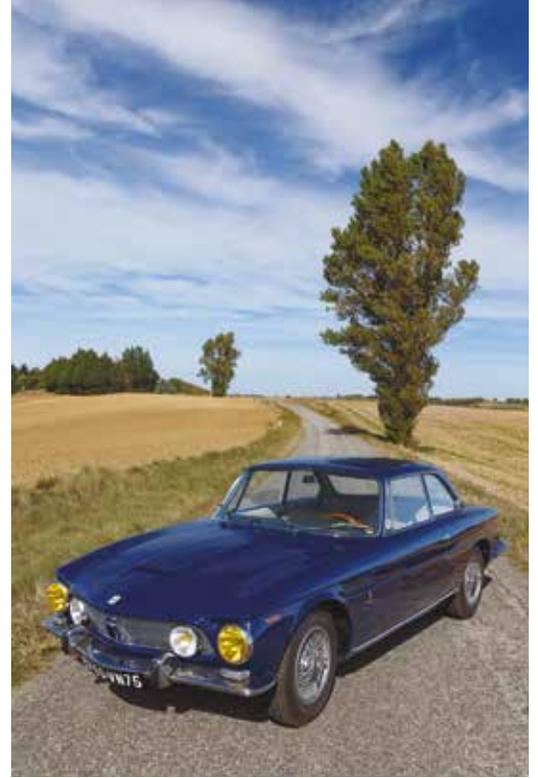
Avec son immatriculation parisienne ancienne 8760 VN 75, le présent exemplaire a l'originalité d'être équipé de phares antibrouillard dont on retrouve la commande « antinebbia » au tableau de bord, parmi une batterie d'interrupteurs à basculeurs. L'intérieur est en état d'origine, avec une sellerie beige

“This Iso has quite a special story” according to Andre Trigano. “It belonged to a famous jockey who lost control of the car and landed halfway in the Saint-Martin canal on a night out. It was a local Citroën dealer who recovered it.” The car was repaired and then used by Andre Trigano as a daily runner in 1978: “I truly appreciated this Iso. It is not a well-known brand, but remains a very interesting one”

With its 5.4-litre Chevrolet Corvette V8 engine, manual gearbox, De Dion rear axle, four disc brakes and the Bertone

bodywork designed by Giugiaro, this model leads the way for upcoming Iso cars. Furthermore, it has the advantage of spacious rear seats and a generous glass surface with a bright interior.

With its old Parisian number plate 8760 VN 75, this example has the uniqueness of being equipped with fog lights, which are operated by the “antinebbia” control on the dashboard, among a battery of flip switches. The interior is in original condition, it includes a patinated beige upholstery and a wooden dashboard displaying the essential



patinée et une planche de bord bois affichant les instruments indispensables dont un compteur de vitesse Veglia marqué « Iso Rivolta » (tout comme le compte-tours) et gradué jusqu'à 300 km/h. Roulante, mais ayant peu circulé ces dernières années, elle devra bénéficier d'une révision complète. Cette voiture discrète mais raffinée, rapide et agréable à utiliser mérite l'attention des amateurs de machines de sport exclusives et sortant des marques les plus en vus. Elle est une promesse de performances et de luxe, dans la tradition des GT italiennes.

components, such as the Veglia speedometer branded "Iso Rivolta" (as well as the rev counter) and graduated up to 300 km/h. Not driven much in recent years but still in working condition, the car will need a complete service. This discreet and yet refined car, fast and pleasant to drive, deserves the attention of exclusive sports car enthusiasts and out of the most prominent brands. It is a pledge of performance and luxury, traditional to Italian GTs.



1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2

Carte grise française
French title

Châssis n° 01231
Moteur n° 1364

400.000 - 600.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Première main, matching numbers

• 33 800 km d'origine

• État irréprochable, entretien suivi depuis l'origine

• *One owner, matching numbers*

• *33 800 km from new*

• *Immaculate condition, maintained regularly from new*



« C'est une des rares voitures de cette catégorie que j'ai achetée complètement neuve, » nous a précisé André Trigano. A tel point que cette Lamborghini 400 GT est accompagnée du certificat de conformité (« barré rouge ») daté

du 20 décembre 1967 et portant son numéro de châssis et le nom de l'acheteur, André Trigano.

« J'avais une 350 GT, mais quand ce nouveau modèle est arrivé, avec ses places arrière, j'ai immédiatement changé. Avec cette voiture, ce que>>>

"This is one of the rare cars of this kind that I bought completely new" André Trigano told us. Indeed, this Lamborghini 400 GT comes with the certificate of conformity dated 20 December 1967 that records its chassis

number and the name of the buyer, André Trigano. "I had a 350 GT, but when this new model appeared, with rear seats, I changed it immediately. What I really liked doing in this car, was driving it fast on the motorway.>>>





>>> j'aimais particulièrement était de rouler à vitesse très élevée sur autoroute. Il n'y avait pas de limite de vitesse et la circulation n'était pas aussi dense qu'aujourd'hui. » A propos de vitesse, le certificat de conformité précise : « Au régime maximum du moteur, la vitesse théorique maximum du véhicule ressort à 250 km/h environ. » André Trigano nous a également confié : « Pour moi, c'est la plus belle des Lamborghini, et elle est utilisable facilement. Je la préférerais de loin aux Ferrari. »

La Lamborghini 400 GT était une voiture particulièrement aboutie, issue de la 350 GT qui provenait elle-même du prototype 350 GTV dessiné par Franco Scaglione et présenté à Turin en 1963. Pour transformer ce show car en voiture de série, Ferruccio Lamborghini n'avait pas lésiné et avait fait appel aux meilleurs

ingénieurs : pour le châssis, il s'était tourné vers Gian Paolo Dallara, assisté de Paolo Stanzani et du futur pilote d'essai Bob Wallace. Le moteur V12 avait été conçu par Giotto Bizzarrini, à qui l'on devait les Ferrari Testa Rossa et 250 GTO. Pour la carrosserie, la Carrozzeria Touring avait adapté le dessin initial pour pouvoir loger la mécanique et les occupants, tout en respectant l'élégance et l'originalité de la ligne. Dévoilée au Salon de Genève 1964, la 350 GT était louée par la presse grâce à d'excellentes qualités routières et plaçait d'emblée Lamborghini comme un constructeur sur lequel il allait falloir compter.

La 400 GT 2+2 suivait deux ans plus tard, avec une carrosserie subtilement modifiée pour accueillir deux personnes à l'arrière et un moteur 4 litres 320 ch. De plus, elle effaçait les défauts de jeunesse de sa devancière grâce à des trains>>>

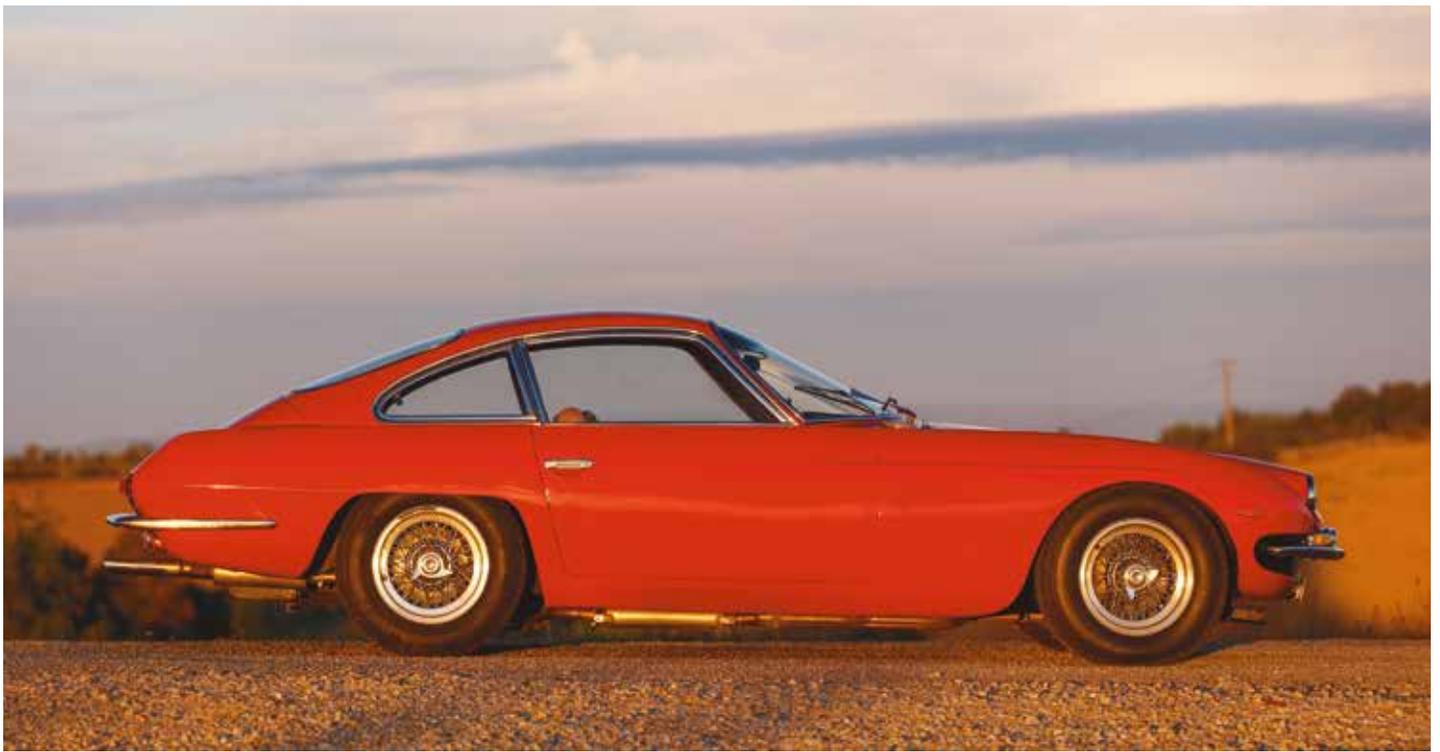
>>> *There were no speed limits then, and not as much traffic as there is today." In relation to the speed, the certificate of conformity states: "At maximum engine revs, the theoretical top speed of the vehicle is around 250 km/h." André Trigano also told us: "For me, it's the best-looking Lamborghini, and it's easy to drive. I much preferred it to Ferrari."*

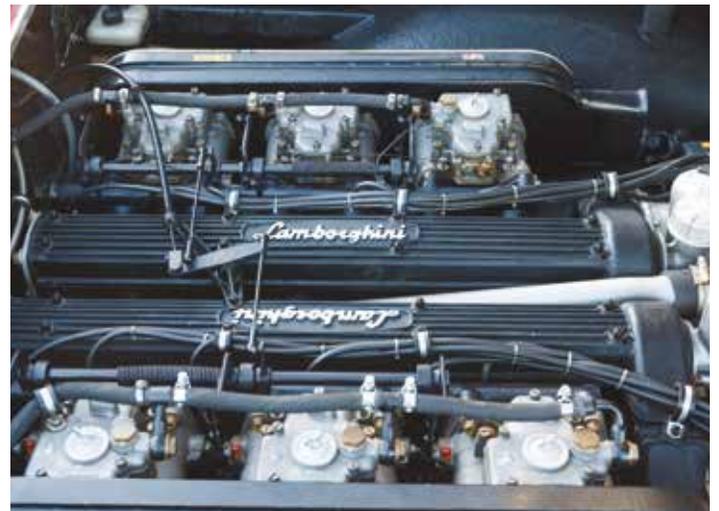
The Lamborghini 400 GT was a particularly successful car, following on from the 350 GT, a model descended from the 350 GTV prototype designed by Franco Scaglione and presented in Turin in 1963. In order to transform this show car into a production model, Ferruccio Lamborghini pulled out all the stops and called on the very best engineers. For the chassis he turned to Gian Paolo Dallara, assisted by Paolo Stanzani and

the future test driver Bob Wallace. The V12 engine was designed by Giotto Bizzarrini, to whom we owe the Ferrari Testa Rossa and 250 GTO. For the coachwork, Carrozzeria Touring adapted the initial design to accommodate the engine and passengers without compromising the originality and elegance of its styling. Unveiled at the Geneva Motor Show in 1964, the 350 GT was lauded by the press for its excellent driving qualities, making it clear that Lamborghini was a manufacturer not to be ignored.

The 400 GT 2+2 followed two years later, with coachwork subtly modified to accommodate two rear passengers and a 4-litre 320 bhp engine. Teething problems in the earlier model were also resolved with improved running gear and transmission.

André Trigano's Lamborghini is in exceptionally well conserved>>>







>>> roulants et une transmission améliorés.

La Lamborghini d'André Trigano est dans un état de conservation exceptionnel. La peinture a été refaite dans une teinte rouge alors qu'elle était or d'origine et l'intérieur en état d'origine est magnifiquement conservé, avec une sellerie en cuir beige sans craquelure et un tableau de bord sans défaut. Les places arrière sont accueillantes et disposent même de leur propre cendrier. Très complet, l'équipement présente des vitres électriques, un pommeau de vitesses en bois et un ensemble d'instruments incluant température et pression d'huile. Le compteur de vitesse et le compte-tours affichent l'insigne au taureau de Lamborghini, et face au passager se trouve un autoradio Blaupunkt. Le totalisateur kilométrique indique 33 745 km. Nous avons eu

le bonheur de constater son bon fonctionnement aux côtés d'André Trigano, dont le visage s'illuminait à mesure que le V12 montait dans les tours. Lorsque la voiture s'est immobilisée, ce dernier a conclu, plein d'émotion : « Cette voiture représente 50 ans de ma vie ! ».

La 400 GT est une voiture rare (247 exemplaires toutes versions confondues), importante dans l'histoire de la marque car elle a établi le socle sur lequel le constructeur s'est ensuite déployé. Cet exemplaire a de plus l'avantage d'avoir appartenu au même propriétaire depuis l'origine, de présenter un kilométrage limité et d'avoir bénéficié d'un entretien suivi et soigné, sans interruption. Ces qualités en font sans doute une des 400 GT les plus belles et les plus désirables du marché, ce qui ne saurait échapper au futur acheteur.

>>> *condition. The bodywork, originally gold, has been repainted red. The magnificently conserved interior is original, with flawless beige leather upholstery and dashboard. The rear seats are inviting and even have their own ashtray! This well-equipped car has electric windows, wooden gear knob and a cluster of instruments including oil temperature and pressure gauge. The speedometer and rev counter carry the Lamborghini bull motif, and facing the passenger is a Blaupunkt radio. The odometer displays 33 745 km. We had the good fortune to experience how well the car runs, alongside André Trigano, whose face lit up as the revs of the V12 engine increased. When the car finally came to a halt, he concluded with emotion: "This car represents 50 years of my life!"*

The 400 GT is a rare car (247 examples all versions together), and an important one in the marque's history as it established the base from which the manufacturer grew. This example comes with the added benefits of having one owner from new, a low mileage and careful, regular and uninterrupted maintenance. These features make this one of the best and most desirable 400 GTs on the market, something which will not go unnoticed by the new owner.

CIRCA 1970 CARAVANE TRIGANO 315 T

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 0401224

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Construite par la SEMM (Sud Aviation) en partenariat avec Trigano, la 315T (3 places) fut commercialisée à un tarif inférieur à 5000 francs, avec pour objectif de démocratiser l'accès au caravaning. Seules quelques centaines d'unités seront produites, car le soin apporté à sa construction rendait l'opération peu rentable. Cet exemplaire a été repeint et dispose de son intérieur d'origine, délicieusement typé seventies. Bien conservée, elle constitue un émouvant témoignage de la conception du camping dans les années 70.

Built by SEMM (Sud Aviation) in partnership with Trigano, the 315T (for 3 persons) was sold for less than 5000 francs, with the objective of democratizing access to caravanning. Only a few hundred units will be produced, because the care taken in its construction made the operation not very profitable. This example has been repainted and features its original interior in a delicious 70's style. Well preserved, it is a moving testimony to the vision of camping in the 1970s.

1980 BOSTON WHALER MONTAUK 17'

Titre de navigation français
French sailing licence
Numéro de série n° BWCE5682M801

2.000 - 4.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce Boston Whaler est équipé d'un moteur hors-bord Mercury 80cv. La coque en polyester semble en bon état et les boiseries méritent d'être revernies. Le poste de pilotage est visiblement complet avec son compas. Le compteur d'heures qui le complète indique 244 heures d'utilisation. Ce bateau devra bénéficier d'une révision complète avant de reprendre la mer. La remorque qui l'accompagne n'est pas homologuée ni adaptée au transport de bateau.

This Boston Whaler is equipped with an 80 hp Mercury outboard engine. The polyester hull appears to be in good condition and the woodwork will need to be recoated. The cockpit seems to be complete with its compass. The hour meter indicates 244 hours of use. This boat will need a complete overhaul before going back to sea. The accompanying trailer is neither road approved nor suitable for boat transport.

185

1953 FORD ABEILLE BREAK

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 03330

1.000 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



L'abeille était une version commerciale et dépouillée de la Ford Vedette. L'exemplaire présenté est une rarissime version break familiale, immatriculée en 1953 dans l'Ariège. Elle appartenait à un agriculteur à Mazères. Saine dans son ensemble, elle constitue une bonne base de restauration pour ce modèle peu répandu.

The Ford Abeille was a commercial and stripped-down version of the Ford Vedette. The model for sale is an extremely rare family station wagon, registered in 1953 in Ariège. It belonged to a farmer in Mazères. In a general sound condition, it provides a good restoration basis for this rare model.

186

1956 RENAULT FRÉGATE TRANSFLUIDE

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 3304785

1.500 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



Immatriculée en 1959 dans l'Ariège, cette élégante Frégate est une version dotée de la transmission transfluide. Elle est agrémentée d'accessoires telles les baguettes de carrosserie ou les Robris qui mettent en valeur sa carrosserie bi-tons. Son intérieur, en état d'origine et habillé de tissu et simili est en très bel état, ce qui rend plausible les 38 000 km affichés au compteur. Elle sera vendue avec sa notice d'utilisation et la notice spécifique à la transfluide. Elle est en outre équipée d'un attelage.

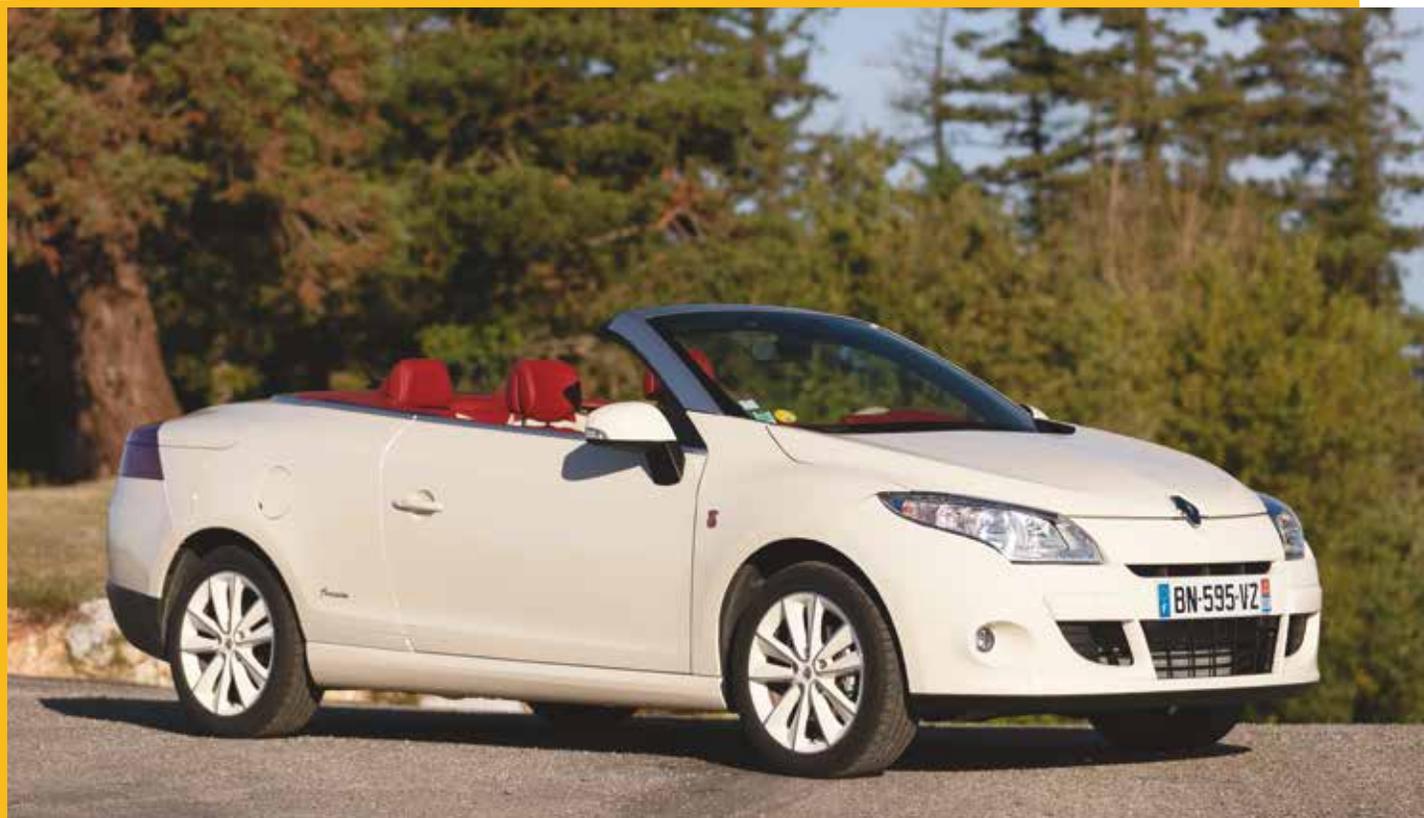
Registered in 1959 in Ariège, this elegant Frégate is a version equipped with transfluid transmission. It is complemented by accessories such as bodywork rods or Robris that highlight its two-tone body. Its interior, in original condition, and covered with fabric and imitation leather is in very good condition, which makes plausible the 38,000 km displayed on the meter. It will be sold with its user manual and the specific instructions for the transfluid. It is also equipped with a hitch.

2011 RENAULT MÉGANE COUPÉ-CABRIOLET SÉRIE LIMITÉE « FLORIDE »

Carte grise française
French title
 Châssis n° VF1EZ1S0645061865
12.000 - 18.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Rare série limitée
- 4 611 km d'origine !
- Première main

- *Rare limited edition*
- *46,11 km from new*
- *One owner*



Présentée au Salon de Bruxelles 2012, la série « Floride » était limitée à 1600 exemplaires dont 250 pour la France. Il s'agit d'un véritable hommage à la Floride originelle : son toit panoramique « noir grand brillant » est associé à une livrée ivoire pastel inspirée des coloris d'époque. On retrouve d'ailleurs cette teinte sur les jantes alliage. L'habitacle n'est pas en reste puisque sa combinaison de cuir ivoire et rouge rappelle les combinaisons disponibles dans les années 60. D'autres détails spécifiques tels que les logos marquent la particularité de cette série dont toutes les versions étaient motorisées par le

dCi 130 FAP accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports.

André Trigano, séduit par cet hommage de la marque à son passé, a passé commande de ce coupé-cabriolet à l'agent Renault local. Il s'agit de l'exemplaire numéro 221, ainsi que le rappelle une plaque à côté du levier de vitesses. Lors de notre examen, il n'avait parcouru que 4 611 km depuis l'origine et affichait un état proche du neuf. Ce collector est donc prêt à rejoindre une nouvelle collection, puisque son faible kilométrage, son unique propriétaire depuis l'origine et son état de conservation sont les critères privilégiés par les amateurs.

Introduced at the 2012 Brussels Show, the "Floride" series was limited to 1600 examples with 250 of those allocated to France. The car was a tribute to the original Florida with a deep black panoramic roof and a pastel ivory livery inspired by vintage color schemes. This color is also found on the matching alloy wheels. The interior is not left out since its combination of ivory and red leather recalls the combinations made available in the 60s. Other specific details such as the logos mark the particularity of this series. All versions were powered by the dCi 130 FAP

engine coupled to a 6-speed manual gearbox.

André Trigano, seduced by this tribute of the brand to its past, ordered this coupe-cabriolet to the local Renault dealer. This is number 221, according to the plaque next to the shifter. At the time of our examination, it had traveled only 4,611 km since the origin and displayed a state close to the new. This car is ready to join a new collection, since its low mileage, its sole owner, and its state of conservation are the criteria sought after by distinguished collectors.

1981 RENAULT 5 LE CAR VAN

Carte grise française
French title
 Châssis n° VF1122400C0057110
 4.000 - 6.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Véritable collector
- Environ 450 exemplaires produits
- Voiture originale et décalée

- *Real collector*
- *Around 450 units produced*
- *Original and offbeat*



Proposée par le carrossier français Heuliez à partir d'août 1979, le Renault 5 Le Car Van offrait un aménagement s'inspirant des Vans américains qui faisaient fureur à cette époque. C'est essentiellement la partie arrière dont le traitement innovait puisque les vitres de custode de la version de série étaient supprimées au profit d'un panneau en polyester injecté complété d'un hublot cerclé d'aluminium. Le hayon était d'une seule pièce en polyester, recevait un hublot rectangulaire et supportait la roue de secours qui était fixée à l'extérieur, sous une housse. Il s'ouvrait sur un vaste compartiment arrière débarrassé de la banquette et habillé de moquette. Visuellement, la carrosserie noire était soulignée

d'un bandeau arc en ciel et l'ensemble reposait sur les jantes optionnelles AMYL.

La production de cette automobile originale est estimée à environ 450 unités. L'exemplaire présenté est basé sur une version TS de 1981, immatriculée en novembre de la même année. Il a été acheté par André Trigano en 2003 à son précédent propriétaire, un célèbre malletier parisien qui la possédait depuis 1985. Elle affiche 69 318 km au compteur et s'avère bien conservée, seule sa peinture noire ayant été refaite. Nul doute que tout amateur de Renault ne pourra que fondre face à l'allure décalée, spatiale et originale de la Le Car Van.

Offered by the French coachbuilder Heuliez from August 1979, the Renault 5 Le Car Van offered a layout inspired by the American Vans that were all the rage at that time. It is essentially the rear part whose treatment was innovative since the rear windows of the standard version were removed in favor of an injected polyester panel completed with an aluminium encircled porthole. The tailgate was a single piece of polyester, received a rectangular porthole and supported the spare wheel which was attached to the outside under a cover. It opened on a large rear compartment, free of the bench and covered with carpet. The black body

was underlined with a rainbow band and the whole rested on the optional AMYL rims.

The production of this original automobile is estimated at about 450 units. The example presented is based on a TS version from 1981, registered in November of the same year. It was bought by André Trigano in 2003, from its previous owner, a famous Parisian trunk maker who owned it since 1985. It displays 69,318 km on the odometer and is well preserved, only its black paint had been redone. There is no doubt that no Renault enthusiast will be able to resist the spatial and original look of the Van Car.

1974 JAGUAR XJ12 SÉRIE 2

Carte grise française
French title

Châssis n° 2R50644BW

7.000 - 8.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Historique limpide
- Belle combinaison de couleurs
- Moteur V12 !

- *Clear history*
- *Beautiful color combination*
- *V12 engine*



Présentée en 1968, l'XJ avait pour vocation de renouveler la gamme Jaguar en alliant performances, modernisme et tradition. Une version V12 sera proposée à partir de 1972 et conservée au catalogue lors de l'apparition, l'année suivante, de la série 2. Cette mécanique, héritée de la Type E V12 série 3, avec ses 5.3L de cylindrée, offrait une grande souplesse et un confort d'utilisation exceptionnel.

Cette élégante berline a été achetée par André Trigano en 1979 auprès du Garage Wilson à Levallois

alors que c'était une première main. Il s'agit d'une série 2, noire avec intérieur cuir beige. Affectionnant tout particulièrement le modèle, André Trigano a fait installer dans cet exemplaire un moteur qui avait environ 16 000 km pour lui redonner une deuxième jeunesse. Le carnet de service d'origine figure au dossier ainsi que différents manuels d'utilisation. Il s'agit donc d'un rare exemplaire français d'origine, bien entretenu et qui, après une révision d'usage fera la joie de son nouveau propriétaire.

Introduced in 1968, the XJ was designed to renew the Jaguar range by combining performance, modernism and tradition. A V12 version was available from 1972 and kept in the catalogue when the Series 2 was introduced the following year. The smooth 5.3L engine, inherited from the E Type V12 series 3, offered great driving comfort.

This elegant sedan was purchased by André Trigano in 1979 from Garage Wilson in Levallois from its first owner. It is

a series 2, finished in black over beige leather interior. Having been particularly fond of the model, André Trigano installed an engine that had around 16,000 km on it, in order to give it a second life. The original service book is on file as well as various manuals. A rare example of French origin, the car is well maintained and after a general service the car will be ready for use by its new owner.

1972 MERCEDES-BENZ 300 SEL 3,5L

Carte grise française
French title

Châssis n° 10905612009499

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Intéressante version 3.5
- Même propriétaire depuis 36 ans
- Coloris original

- *Interesting 3.5L version*
- *Same owner for 36 years*
- *Original color*



Luxueuse, extrêmement confortable avec sa suspension hydropneumatique, la 300 SEL était un modèle haut de gamme de la marque à l'étoile. A partir de l'automne 1969, celle-ci arbore un chiffre supplémentaire à l'arrière : 3.5. Il indiquait la présence sous le capot d'un nouveau V8 de 3.5L et 200 ch, mécanique qui s'élevait à la hauteur de la qualité de réalisation de cette série.

L'exemplaire présenté a été acheté en 1983 par André Trigano qui nous a confié ne l'avoir que peu

utilisé. Il présente une originale couleur framboise et nous avons relevé quelques traces de corrosion sur sa carrosserie. A bord, les sièges sont protégés par des housses et derrière le volant, on constate les équipements luxueux dont elle bénéficie : 4 vitres électriques, climatisation, boîte automatique. Le compteur affiche 35 675 km. La voiture est tournante mais sera à réviser entièrement avant de pouvoir profiter de son luxe et de ses performances sur la route.

Luxurious and extremely comfortable with its hydropneumatic suspension, the 300 SEL was a high-end model from Mercedes. Starting in the autumn of 1969, it had an additional number added on the back: 3.5. It indicated the presence of a new 3.5L V8 with 200 hp, which was up to the level of the quality of this series.

The example on offer was bought in 1983 by André Trigano, who told us that he had rarely used it. It features an unusual

raspberry color and we found some traces of corrosion on its body. The seats are protected by covers and behind the wheel, there is luxurious equipment: 4 electric windows, air conditioning, and an automatic transmission. The odometer displays 35,675 km. The car is running but will have to be completely serviced before the new owner will be able to enjoy its luxury and performance.

191

1996 CADILLAC SEVILLE LUXURY SEDAN (SLS)

Carte grise française
French title
Châssis n° 1G6KS52Y8TU824069

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



André Trigano souhaitait une Cadillac récente dans sa collection, et c'est à cette fin que cet exemplaire, vendu neuf au Luxembourg, a été acquis en 2003. En parfait état de conservation, il est accompagné de ses carnets. Le manuel d'entretien indique une révision en 1999 à 33 000 km et puis en 2002 à 59 612 km. La dernière vidange date de septembre 2019, la voiture affichait 68 815 km, ce qui est corroboré par son bel état, tant en carrosserie que pour l'habitacle. Cette automobile représentait le haut de gamme chez Cadillac, non seulement pour son luxe mais également pour ses performances.

André Trigano wanted a modern Cadillac in his collection. For this purpose he acquired this example in 2003. Sold new in Luxembourg and in perfect condition, it comes with its manuals. The service book indicates a service in 1999 at 33,000 km and then in 2002 at 59,612 km. The last oil change was made in September 2019 at 68,815 km, which is corroborated by the car's beautiful condition, both in terms of bodywork and the interior. This was the top of the range at Cadillac, not only for its luxury but also for its performance.

192

2002 RENAULT VEL SAVIS V6 3.0L

Carte grise française
French title
Châssis n° VF1BJ0J0B26872617

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette Renault Vel Satis a été achetée neuve par André Trigano. Ce modèle constituait alors le vaisseau amiral de la marque. Richement équipé, cet exemplaire est en outre doté du puissant V6 3L DCi accouplé à une boîte automatique. L'intérieur, mélange de cuir et bois précieux est en bel état origine. Avec 156 000 km d'origine, elle n'attend qu'un nouveau propriétaire à qui faire bénéficier de ses qualités routières.

This Renault Vel Satis was purchased new by André Trigano. At the time this model was the flagship of the Renault lineup. Thoroughly specified, this model is equipped with the powerful V6 3L DCi paired to an automatic gearbox. The interior, a mix of leather and precious wood, is in nice original condition. With 156,000km on the odometer, this car is waiting for upcoming adventures with its next owner.

1983 ROLLS-ROYCE SILVER SPUR AVEC SÉPARATION

Carte grise française
French title

Châssis n° SCAZL0008DCX06871

40.000 - 80.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Ancienne voiture de Marcel Dassault

• État exceptionnel, 11 507 km d'origine

• Modèle d'un luxe rare

• Formerly owned by Marcel Dassault

• Remarkable condition; 11,507 km from new

• Exceptionally luxurious

Ancienne voiture du groupe Marcel Dassault, cette Rolls-Royce Silver Spur affichait à peine 2 000 km quand André Trigano en a fait l'acquisition à la Franco-Britannic, à qui il avait laissé une Silver Shadow en reprise. Elle présentait un équipement encore plus complet et raffiné que la version normale, avec entre autres une séparation chauffeur, un contrôle de la climatisation et de la radio et divers systèmes électroniques. Version longue de la Silver Spirit, la Silver Spur coiffait la gamme du constructeur et, en plus du traditionnel V8 de 6.75 litres, elle comportait une suspension dotée d'un dispositif de contrôle d'assiette et de hauteur de caisse. Ce modèle est aussi le premier doté d'une mascotte « Spirit of Ecstasy » escamotable : lors d'une tentative

de vol, elle disparaît dans la calandre et ne ressort que lors de la mise en route.

En 1983, la Silver Spur était commercialisée 1 048 000 francs : c'était la troisième voiture la plus chère du marché, juste derrière les Corniche et Camargue, une Ferrari BB 512i valant 631 000 francs et une Mercedes 280 SE 224 320 francs. Ces chiffres en disent long sur le niveau exceptionnel de luxe et de soin apporté à la fabrication de ce modèle. Il est possible aujourd'hui, pour une somme infiniment plus abordable, de goûter le charme de ce faste, alors réservé à une minorité. L'opportunité est encore plus exceptionnelle quand la voiture n'affiche que 11 507 km d'origine, avec une provenance de qualité, et qu'elle se présente dans un état de préservation exceptionnel.

Formerly owned by the Marcel Dassault group, this Silver Spur had scarcely 2000 km on the clock when André Trigano purchased it from the Franco-Britannic dealership, where he had traded in a Silver Shadow. Even more refined and comprehensively equipped than the 'standard' version, it had a division behind the driver and separate controls for the radio, air conditioning and various electronic systems. The long-wheelbase version of the Silver Spirit, the Silver Spur sat at the top of the range; as well as the traditional 6.75-litre V8, it featured Automatic Ride Control and ride height adjustment. It was also the first model with a retractable 'Spirit of Ecstasy': if an attempt was made to steal it,

the mascot would sink into the radiator and only emerge when the car was re-started.

In 1983, the Silver Spur sold for 1,048,000 FF, making it the third most expensive car on the market, just behind the Corniche and Camargue, while a Ferrari BB 512i cost 631,000 FF and a Mercedes 280 SE 224,320 FF. These prices speak volumes about the exceptional level of luxury and the care taken in building this model. Once reserved for a minority, it is now possible to revel in this luxury for a much more modest outlay. The opportunity is all the more exceptional given the car's provenance, outstanding condition and recorded mileage of just 11,507 km.



2004 VOLKSWAGEN PHAETON W12 PHASE I

Carte grise française
French title
 Châssis n° WVZZZ3DZ48011238
 7.000 - 10.000 €
 Sans réserve / *No reserve*

- Sommet de la gamme VW
- Moteur W12 de 450cv !
- Véritable collector !

- *The flagship VW for the time*
- *W12 engine with 450hp*
- *Real collector*



Présentée au Salon de Genève 2002, la Phaeton venait coiffer la gamme Volkswagen et partageait sa plateforme avec la Bentley Continental et la Flying Spur. Une usine a été construite spécialement pour accueillir la production de ce haut de gamme qui était assemblé à la main. Le luxe était poussé à l'extrême puisque les futurs acquéreurs pouvaient assister à l'assemblage du châssis et de la carrosserie de leur voiture. Plusieurs motorisations étaient proposées, mais c'est évidemment la plus exubérante qui avait alors marqué les esprits : le W12 de 6L de cylindrée et 450cv. Boîte Tiptronic 6 rapports, transmission intégrale 4 Motion et suspension pneumatique

optimisaient la tenue de route et le comportement de ce palace roulant.

André Trigano a déniché cet exemplaire en Allemagne par l'intermédiaire du concessionnaire local. Elle affiche aujourd'hui 175 611 km et s'avère bien conservée. Sa carrosserie a été repeinte suite à plusieurs griffures. L'habitacle en cuir gris est en bon état et lorsque l'on s'installe à bord, on ne peut qu'être impressionné par les équipements pléthoriques dont bénéficie ce modèle hors norme. A n'en pas douter, il s'agit d'un véritable collector et d'un sommet du luxe, accessible aujourd'hui pour une somme qui n'est pas en rapport avec sa qualité exceptionnelle.

Presented at the 2002 Geneva Motor Show, the Phaeton crowned the VW range, competing with the likes of the Bentley Continental and the Flying Spur. Spur. A factory was built especially to accommodate the production of this high-end car, which was assembled by hand. Luxury was pushed to the extreme as future buyers could attend the assembly of the chassis and bodywork of their car. Several engines were proposed, but it was obviously the most exuberant that made its mark: the 6 cylinder 450 hp W12. The 6 speed tiptronic gearbox, 4 Motion all-wheel drive and air suspension optimized the handling of this rolling palace.

André Trigano had found this example in Germany via a local dealer. Today the car has just 175,611 km on the clock and has been well preserved. Its body has been repainted after several scratches. The grey leather interior is in good condition and you can only be impressed by the plethora of equipment of this extraordinary model. There is no doubt that this is a true collector and a summit of luxury, for an affordable sum that is not related to its exceptional quality.

2001 AUDI TT 1,8 T

Carte grise française
French title

Châssis n° TRUZZZ8NZ11025512

8.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Belle pièce de design
- Même famille depuis l'origine
- Moins de 30 000 km

• *Pretty piece of iconic car design*

• *Same family from new*

• *Less than 30,000 km*



Produite à partir de 1998, l'Audi TT tenait son nom des NSU TT qui s'illustrèrent en compétition au cours des années 60, avant que la marque ne soit fusionnée avec Auto-Union puis Audi. L'Audi TT rompait franchement, en matière de design, avec les productions de la fin des années 90. Ambitieux et moderne, ce coupé 2+2 marque également un tournant dans les productions de la marque aux quatre anneaux. Elle était proposée avec plusieurs mécaniques, dont la plus répandue était le 4-cylindres 1.8L turbo à 5 soupapes par cylindres qui développait 180cv.

L'exemplaire présenté fait partie

de cette série et a été acheté neuf par le fils d'André Trigano. Les carnets nous confirment qu'elle fut livrée en mars 2001 par le Garage de la Brionne, à Bougival. André Trigano en a fait l'acquisition en 2009 pour sa collection et le compteur affiche aujourd'hui 29 860 km. La carrosserie a été repeinte dans sa teinte noire d'origine qui s'accorde parfaitement avec l'intérieur en cuir noir et moquettes assorties. Dans la même famille depuis l'origine, avec un faible kilométrage et une combinaison de couleurs attrayante, cet exemplaire ne laissera pas les amateurs indifférents.

Produced since 1998 the Audi TT was named after the NSU TTs which distinguished themselves in competition in the 1960's, before the brand was merged with Auto-Union and then Audi. The Audi TT broke all conventions of design at the end of the 90s. Ambitious and modern, this 2 + 2 coupe also marks a turning point in the production of the brand. It was offered with several engines, the most common was the 4 cylinder 1.8L turbo 5-valve per cylinder that developed 180hp.

The example presented is one of this series and was bought

new by the son of André Trigano. The manuals confirm that it was delivered in March 2001 by Garage de la Brionne, in Bougival. André Trigano acquired it in 2009 for his collection and the meter now displays 29,860 km. The bodywork has been repainted in its original black color that matches perfectly with the black leather interior and matching carpets. In the same family since the beginning, with a low mileage and an attractive combination of colors, this example will not leave enthusiasts indifferent.

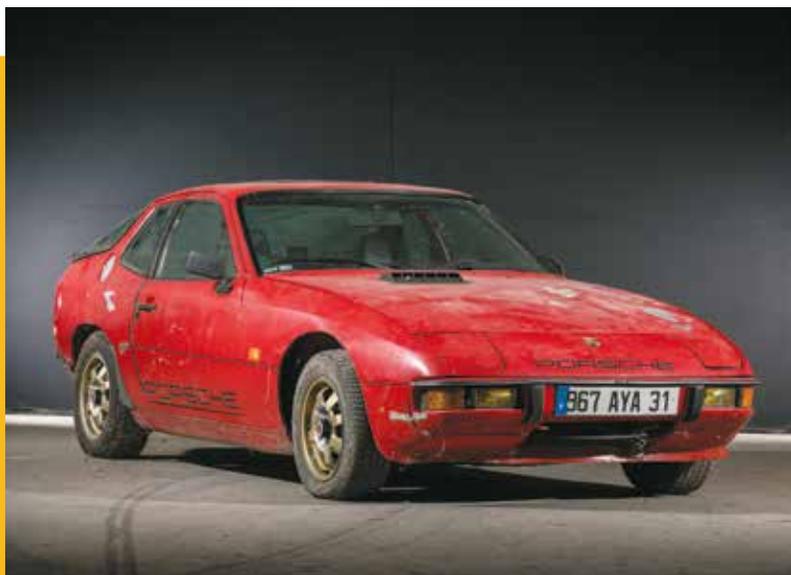
196

1980 PORSCHE 924

Carte grise française
French title

Châssis n° 92A0418539

500 -1.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette 924, en version atmosphérique et dotée de la boîte 5 vitesses, a été vendue neuve en France puis immatriculée le 29 juillet 1980. Elle est équipée de jantes accessoire et affiche 62 260 km au compteur. Elle devra bénéficier d'une restauration complète ou pourra constituer une banque de pièces intéressante.

This atmospheric version 924 is equipped with a 5-speed gearbox. It was sold new in France and registered on 29 July 1980. It is equipped with accessory rims and displays 62,260 km on the meter. It needs a complete restoration or could serve for spares.

197

1990 HONDA CIVIC 1.4 16V

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° JHMEC93200S209590

50 - 100 €
Sans réserve
No reserve



Cet exemplaire correspond à la quatrième génération de Honda Civic et est équipé du moteur 1.4 16V. Elle a 161 781 km et sera à restaurer ou à utiliser comme banque de pièces. La carrosserie est endommagée à l'avant droit et sur le côté, à la suite d'une rencontre imprévue avec un sanglier.

This model is the fourth generation of Honda Civic and is equipped with a 1.4 16V engine. It has 161,781 km on the odometer and could be restored or used as a parts bin car. The bodywork suffers from damage on the front right and on the flank following an impromptu encounter with a wild boar.

1985 CITROËN 2CV6 SPECIAL

Carte grise française
French title

Châssis n° 131295

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Modèle incontournable
- Version la plus performante
- Remise en état récente

- *Essential model*
- *Highest performance model*
- *Recent refurbishment*

La 2CV6 Special apparaît en 1979 en remplacement de la 2cv Special. Elle s'en distingue notamment par son nouveau moteur de 602 cm³, plus puissant puisqu'il développe la bagatelle de 29cv ! A partir de juillet 1981, elle sera équipée de freins à disque à l'avant. Cette version poursuivra sa carrière jusqu'à l'extinction du modèle en 1990.

La remise en état de cet exemplaire vient d'être achevée par les équipes du musée. Il a, à cette occasion, bénéficié d'une peinture neuve, d'une remise en état de sa

sellerie et d'une révision mécanique. Nous avons néanmoins relevé une petite trace de corrosion au niveau du plancher avant qui sera à reprendre. Avec 19 161km au compteur, elle est prête à vous accompagner pour vos randonnées sur le réseau secondaire français, au son caractéristique de son bicylindre. La version Special conserve l'aspect originel de la 2cv avec ses phares ronds et son petit compteur, tout en bénéficiant de la mécanique la plus performante et des dernières évolutions qui la rendent utilisable au quotidien et fiable.

The 2CV6 Special appeared in 1979 to replace the 2cv Special. It is distinguished by its 602cc engine, more powerful since it develops 29hp! From July 1981 on, it would come with disc brakes in the front. This version would follow through to the very end of the 2CV life cycle in 1990.

The restoration of this example has just been completed by the museum team. It has benefitted from new paint, refurbished upholstery, and a mechanical overhaul. We take note of some

minor corrosion on the front floor which should be adjusted. With 19,161km on the clock, the car is ready to accumulate more miles under the command of its new owner. The Special version retains the original appearance of the 2cv with its round headlights and small counter, while benefiting from the most powerful mechanics and latest developments that make it usable and reliable for everyday use.



199

1951 CITROËN TRACTION 11B

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 208831

1.500 - 2.500 €
Sans réserve
No reserve



Cette Traction 11B a visiblement bénéficié d'une remise en état ancienne qu'il conviendra de reprendre. En grande partie complète, nous avons relevé que la plaque constructeur était une refabrication et que quelques éléments, dont notamment la pompe à eau, le filtre à air, ou encore un verre de phare étaient manquants.

This Traction 11B had obviously undergone an older restoration and would benefit from a continuation. Sold mostly complete, we noted that the manufacturer's plate is a repro and that some elements including the water pump, air filter, and headlamp cover were missing.

200

1993 JAGUAR XJ40 RHD

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° SAJJHALD3AJ697292

300 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Cet exemplaire en conduite à droite offre une classique combinaison de couleurs alliant vert anglais pour la carrosserie et beige pour les cuirs de l'habitacle. Il est équipé de la boîte automatique et dispose d'un toit ouvrant. Le kilométrage n'a pas pu être relevé. Dans cette version 4-litres, il s'agit d'un modèle particulièrement fiable et performant qui mérite une remise en état, ou pourra servir de banque de pièces.

This right-hand drive model offers a classic color combination combining English green for the bodywork and beige for the leather interior. It is equipped with the automatic gearbox and has a sunroof. The mileage could not be recorded. In this 4-litre version, it is a particularly reliable and efficient model that deserves a restoration, or it can be used for spares.

CIRCA 1930 FORD A TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° 1033758

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Restaurée récemment
- Mécanique puissante pour l'époque
- Agrément de la version torpédo

- *Recently restored*
- *Powerful for the era*
- *Torpedo version*



La production de la Ford T s'arrête en mai 1927, et celle du nouveau modèle A débute en octobre. C'est une voiture plus complexe que la T, plus puissante mais aussi plus confortable avec un 4 cylindres à soupapes latérales de 3285 cm³, développant 40 cv à 2200 tr/mn, une boîte de vitesses à train de pignons baladeurs contrairement au système planétaire de la T, et des freins à tambours sur les 4 roues, elles-mêmes à rayons métalliques. Elle sera proposée avec une grande variété de carrosseries.

Produit en France, ainsi que le confirme sa plaque Ford Société Anonyme Française, le torpédo que nous présentons est entré

dans la collection d'André Trigano il y a une dizaine d'années et a depuis bénéficié d'une restauration depuis le châssis. Les boiseries ont été refaites, la carrosserie a été repeinte et la mécanique révisée à la même occasion. La sellerie n'a pas été oubliée, tout comme la capote, en parfait état. Il s'agit d'un ancien modèle commercial qui a été équipé d'une porte à l'arrière et d'une banquette afin d'en faire un torpédo familial. Une malle de voyage complète cette nouvelle vocation. En bel état, cette automobile puissante pour son époque n'attend qu'un nouveau propriétaire pour reprendre du service.

The Ford Model T production stopped in 1927 when the Model A production commenced in October of that year. A more complex car than the T, the A was more powerful, but also more comfortable with a 3285cc 4 cylinder engine developing 40hp at 2200 rpm, a gearbox with sliding gears and drum brakes on the 4 metal spokes wheels. It was offered with a wide variety of different bodywork styles.

Produced in France, as confirmed by its constructor plaque, the torpedo we are presenting entered the Trigano collection about ten years ago and has since benefitted from a bare

chassis restoration. The woodwork has been redone, the body has been repainted and the mechanics revised at the same time. The upholstery has not been forgotten, as has the soft top, in perfect condition. It is an old commercial model that has been equipped with a rear door and a bench seat to make it a family torpedo. In good condition, this powerful car awaits its next owner's care and passion.

1966 CADILLAC DE VILLE CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° F6117369

15.000 - 25.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Le luxe, la finition et la puissance Cadillac

• 42 735 km d'origine

• Superbe état d'origine

• *Luxurious and powerful*

• *42 735 km from new*

• *Superb original state*

Chez Cadillac, l'appellation « De Ville » apparaît en 1949 et désigne une carrosserie coupé sans montant central. En 1956, l'appellation s'étend à la berline quatre portes, qui perd aussi son montant central en prenant le nom « Sedan De Ville ». A partir de là, la gamme De Ville ne va cesser de s'étendre, réalisant à elle seule la majorité des ventes Cadillac. Pour l'année 1966, les changements esthétiques étaient mineurs en comparaison du millésime précédent et le cabriolet conservait son V8 429ci qui développait 340cv.

Délivré neuf en France et immatriculé dès 1966 à Paris, ce majestueux cabriolet a été acheté par André Trigano dans un garage à Paris alors qu'il avait 10 000 km. On lui avait alors confié que la voiture avait été achetée à l'attention

de la Princesse Soraya Esfandiary-Bakhtiari, sans pour autant qu'il ne puisse vérifier cette information. La voiture est depuis demeurée en strict état d'origine et affiche aujourd'hui 42 735 km. Très saine, elle est toujours avec sa peinture d'origine, à l'exception d'une aile arrière. L'intérieur est également en strict état d'origine et superbement préservé. La capote est en bon état, sans trace déchirure, tandis que les chromes sont en bel état d'origine. Elle est chaussée de Michelin XAS présentant une faible usure. Richement équipée pour l'époque avec l'autoradio FM, la climatisation et le double cendrier présents au tableau de bord, ce cabriolet majestueux devra bénéficier d'une révision de principe avant de prendre la route.

The name "DeVille" appeared on Cadillacs in 1949 and designates a bodystyle without center pillar. In 1956, the name was extended to the four-door sedan, which also lost its center pillar and took the name "Sedan de Ville". From then on the De Ville range would expand and constitute the majority of Cadillac sales. In 1966, the aesthetic changes were minor compared to the previous model and the convertible version retained the 429ci V8 which developed 340hp.

Delivered new in France and registered since 1966 in Paris, this car was purchased by André Trigano in a Parisian garage when it had 10,000km on the clock. He was told that the car had been purchased for

Princess Soraya Esfandiary-Bakhtiari, but he could not verify this information. The car has since remained in strict original condition and now has 42,735 km. Very sound, it still has its original paint with the exception of one rear wing. The interior is also in strictly original condition and well preserved. The top remains in good condition as well as the chrome. Its Michelin XAS tires show little wear. Richly equipped for the time with a FM car radio, air conditioning, and a double ashtray on the dashboard, this majestic cabriolet will have to benefit from a general service before hitting the road.



1954 CADILLAC 6267 ELDORADO CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 546254595
Moteur n° 546254595

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / **No reserve**

• Modèle emblématique du luxe américain

• Entre les mains d'André Trigano depuis 1959

• Vendue neuve en France

• **Iconic model of American luxury**

• **With André Trigano since 1959**

• **Sold new in France**



Les Cadillac Série 62 ont fait partie des modèles les plus appréciés de la marque : celui que nous présentons correspond à la quatrième génération, celle qui commence à refléter l'ère de la conquête spatiale. Chuck Yaeger a franchi le mur du son en 1947 et cet exploit rejaillit sur la forme de nombreux objets usuels, dont les automobiles. Sous l'autorité de son directeur du style Harley Earl, Cadillac exploite cette tendance de façon magistrale : ici, les pare-chocs obus, les feux arrière en forme de dérivés, la fausse prise d'air latérale et les échappements sortant des pare-chocs en témoignent.

Dans la version cabriolet Eldorado que nous présentons, la voiture est encore plus extrême et rappelle les années insouciantes où « l'American way of life » était envié par le monde entier. Sous le capot, un V8 de 5,4 litres assure des performances

de voiture de sport alors que le luxueux aménagement intérieur comporte des raffinements tels que vitres électriques, autoradio et abondantes garnitures chromées. Les vastes banquettes avant et arrière permettent de loger confortablement cinq personnes.

« Cette Cadillac était à vendre chez le concessionnaire GM de la rue Petit, à Paris, où je parquais ma voiture », nous a précisé André Trigano, qui en a fait l'acquisition en 1959. « Elle était alors de teinte rose bonbon et, selon le vendeur, elle avait appartenu à Dario Moreno. Elle n'avait pas beaucoup roulé et nous l'avons complètement restaurée, dans une couleur plus classique ! » Immatriculée à Paris 2193 HD 75 et aujourd'hui en bel état, cette voiture fera le bonheur d'un amateur de mesure américaine, qui pourra partager son plaisir avec famille et amis !

The Cadillac Series 62 was among the most popular models of the brand: the one we are offering is the fourth generation, the one that begins to reflect the space age era. Chuck Yaeger broke through the sound barrier in 1947, and this feat was reflected in the shape of many everyday objects, including automobiles. Under the leadership of Harley Earl, GM's head of design, Cadillac masterfully exploited this trend: big bumpers, aircraft rudder style tail lamps, false side air intake and the exhausts coming out of the bumpers are witnesses to this trend.

In the Eldorado cabriolet version that we are offering, the car is even more extreme and recalls the carefree years where "the American way of life" was envied by the whole world. Under the hood, a 5.4-liter V8

provides sports car performance, while the luxurious interior features refinements such as power windows, a car radio and abundant chrome trim. The large front and rear bench seats comfortably accommodate five people.

"This Cadillac was for sale at the GM dealer in rue Petit, Paris, where I used to park my car," remembers André Trigano, who acquired it in 1959. "It was then a pink candy shade, and according to the seller, belonged to Dario Moreno. The car had not been used much and we have completely restored it, in a more classic color!" Registered in Paris with the number 2193 HD 75, and today in a beautiful condition, this car will delight enthusiasts, sharing the pleasure of such a car with family and friends!

204

1939 PEUGEOT 402 LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 689585

6.000 - 9.000 €

Sans réserve
No reserve



L'exemplaire que nous présentons est une limousine équipée de la boîte manuelle. Elle appartenait à un habitant de Blagnac, en Haute-Garonne, dans les années 50. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne à l'occasion de laquelle la peinture lie de vin a été refaite tout comme la sellerie en drap qui avait été regarnie. Les flèches de direction sont démontées. Saine et bien conservée dans l'ensemble cette représentante de la ligne fuseau de Sochaux mérite quelques soins avant reprendre la route.

The example presented is a limousine with a manual gearbox. It belonged to an inhabitant of Blagnac, in the Haute-Garonne, in the 50s. It had benefited from an older restoration in which the burgundy paint and the fabric upholstery were redone. The indicator arrows have been removed. Sound and well preserved overall, it deserves some care before heading back on the road.

205

CIRCA 1940 PEUGEOT 202 BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 843762

2.000 - 4.000 €

Sans réserve
No reserve



Cette Peugeot 202 avec son toit ouvrant a bénéficié d'une remise en état ancienne, visiblement sans démontage complet. La carrosserie est saine dans l'ensemble et l'intérieur est protégé par des housses en simili vert avec passepoils rouge. Nous avons noté que les feux arrière sont manquants. L'ensemble devra bénéficier d'un contrôle complet avant de reprendre la route.

This Peugeot 202 with sunroof has benefited from an older restoration, obviously without a complete disassembly. The bodywork is sound overall and the interior is protected by green faux leather covers with red piping. We also note that the taillights are missing. The whole will have to undergo a complete check to make it road worthy again.

1939 SIMCA 5 DÉCOUVRABLE

Carte grise française
French title

Châssis n° 029423

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Version découvrable
- Belle remise en état
- Voiture économique

- *Convertible version*
- *Nice restoration*
- *Economical car*



Cette sympathique petite automobile a une double origine: italienne et française, ce que traduit bien son écusson de calandre qui indique « Simca, licence Fiat ». En effet, H.T. Pigozzi achète, au début des années 30, une usine à Nanterre et crée la Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile (Simca). La première voiture qui en résulte en 1936 est la Simca Cinq, une Fiat Topolino produite sous licence. Réussie esthétiquement et retenant des solutions techniques originales, elle connaîtra un succès qui perdurera après-guerre avec la reprise de la production.

Cette attrayante version découvrable a bénéficié d'une restauration par les équipes du musée. Sa carrosserie, saine, a été repeinte dans une élégante teinte vert sombre tandis que l'habitacle, également refait, est tendu de drap gris. La capote en toile beige a également été restaurée. La mécanique semble avoir fait l'objet de soins et devrait reprendre du service facilement. On ne peut qu'éprouver de l'affection pour cette ravissante Topolino (souris en italien) dont les versions découvrables sont les plus recherchées.

This nice little car has a dual origin: Italian and French, which one can see reflected in its grill logo: "Simca, licence Fiat". Indeed, H.T. Pigozzi buys at the beginning of the 30's, a factory in Nanterre and created SIMCA, the Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile. The first car to be manufactured was the Simca Five in 1936, a Fiat Topolino produced under license. An aesthetic success while retaining the original technical advancements, it would remain a post-war success when production resumed.

This attractive convertible version has been restored by the museum team. Its bodywork, in sound condition, had been repainted in an elegant dark green. The interior has also been redone in grey cloth. The beige canvas roof has been restored. The cars mechanicals have been cared for and should resume their duties with ease. One can only feel affection for this lovely Topolino (mouse in Italian), whose convertible versions are the most sought after.

1975 INNOCENTI MINI COOPER 1300

Carte grise française
French title

Châssis n° 560473
Moteur n° 12H-719X-17315

6.000 - 10.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Même famille depuis 1976 !
- Vendue neuve en France
- Bel état de conservation

- *Same family since 1976*
- *Sold new in France*
- *Nice state of conservation*



Créée en 1959, la firme italienne Innocenti utilisait des licences de fabrication de certains modèles britanniques. Dès 1965, fidèle à ce principe, elle présentait une version de la Mini plus luxueusement équipée et finie. Entre 1972 et 1975, elle proposera une version de la Mini Cooper qui bénéficiait de série des freins plus puissants et assistés d'un servofrein, réservés à la Cooper S chez British Leyland.

L'adorable version Cooper que nous présentons a été immatriculée fin juillet 1975 à Paris, puis a été achetée en décembre de l'année suivante par le fils d'André Trigano,

pour son usage personnel. Ce dernier lui a ensuite fait bénéficier d'une nouvelle peinture qui remplaçait sa teinte verte d'origine au profit d'une élégante couleur prune. L'intérieur est d'origine et bien conservé, tandis que le compteur affiche 51 631 km. La carrosserie est équipée de barres de protection de la calandre et des feux arrière accessoires. La vocation sportive de cet exemplaire est soulignée par des jantes Dunlop optionnelles. Saine et bien conservée, cette Innocenti réalise la synthèse entre élégance et sportivité, elle ne pourra que séduire les amateurs.

Established in 1959, the Italian firm Innocenti used the manufacturing license of some British models. In 1965, following this principal, they introduced a more luxuriously equipped Mini. Between 1972 and 1975 they offered a version of the Mini Cooper which benefited from more powerful, servo assisted brakes, usually reserved for the Cooper S models at British Leyland.

This adorable version of the Mini Cooper on offer was registered in Paris end of July 1975, and was purchased in December 1976 by André

Trigano's son for his personal use. The car was then given a new paint job, swapping the original green color in exchange for an elegant plum hue. The interior is original and well preserved, while the odometer shows 51,631 km. The body is equipped with grill protection bars and accessories rear lights. The sporting attitude of this model is emphasized by optional Dunlop wheels. Sound and well preserved, this Innocenti synthesizes elegance and sportiness, and it will surely seduce the fans.

1966 AUSTIN MINI MOKE

Carte grise française
French title

Châssis n° AABIL849754
Moteur n° 8AN-FAU-H410

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Première main
- 8 300 km d'origine
- Intéressante version MK I

- *First owner*
- *8,300km from new*
- *Interesting MKI version*



L'histoire de la Mini Moke est celle d'un projet militaire sans suite qui a donné naissance à l'une des plus formidables voitures de loisir. En août 1964 sort la Mini Moke, équipée de la mécanique de la Mini de série et dotée de la finition spartiate typique des voitures de plage.

L'exemplaire présenté est exceptionnel à plus d'un titre. Il a en effet été offert à André Trigano par les cadres de sa société à l'occasion de ses 41 ans ! C'est d'ailleurs pour cette raison que l'immatriculation comporte le nombre 41. Notre collectionneur en a, par la suite, fait une utilisation occasionnelle dans le

cadre de ses loisirs. Plus récemment, et après avoir parcouru à peine plus de 8 000 km à son volant, il décide de restaurer la voiture avec l'aide des équipes du musée. Le coloris crème d'origine a été conservé lorsque la peinture a été refaite, mais la toile de capote et les housses de sièges ont été refaits avec de la toile de tente de camping Trigano qui rappellent l'insouciance et la gaieté ambiante des années 60. Avec son histoire singulière, son kilométrage d'origine exceptionnellement bas et son allure festive cette Moke sera l'engin idéal pour se rendre à la plage, en famille ou entre amis !

The Mini Moke was born out of an abandoned military project which turned into the production of this formidable leisure car. In August 1964, the Mini Moke was introduced, equipped with the mechanics of the serial Mini and the typical Spartan finish of the beach cars.

The example presented is exceptional in more than one way. It was actually offered to André Trigano by the executives of his company on the occasion of his 41st birthday! For this reason the registration includes the number 41. Our collector

then made occasional use of it in his leisure time. Having traveled just over 8,000 km, he recently decided to restore the car with the help of the museum team. The original cream color was retained when the paint was redone, but the soft top and seat covers were redone with Trigano camping tent canvas, reminiscent of the carefree atmosphere of the 60s. With its singular history, exceptionally low mileage, and festive appearance, this Moke will be the perfect vehicle to go to the beach with family or friends!

1952 CITROËN TRACTION IIB

Carte grise française
French title

Châssis n° 213519
Moteur n° AZ04319

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Belle restauration complète
- Intéressante version à malle plate
- Depuis 39 ans dans la collection

- *A pretty and complete restoration*
- *Interesting flat trunk version*
- *39 years in the collection*



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

Dans cette version II B, elle bénéficie de la caisse large, ce qui assure un habitacle particulièrement spacieux et confortable, en particulier à l'arrière. Notre exemplaire, sorti d'usine le 21 janvier 1952, dispose cependant de la malle plate qui allège sa ligne. Elle a intégré la collection en 1980 alors qu'elle n'avait connu qu'un seul propriétaire depuis 1973. Sa restauration complète par les équipes du musée vient juste d'être achevée : carrosserie, sellerie, électricité, mécanique, rien n'a été épargné. Le résultat est admirable et constitue l'occasion de s'offrir un exemplaire particulièrement désirable de cette grande classique française.

With the Traction, André Citroën made a daring challenge because he brought together on a single car an exceptional number of technical advancements: front wheel drive, a monocoque bodywork, a "floating" engine, four wheel independent suspension with torsion bars, hydraulic brakes, overhead valve engine. In addition, the low and slender line designed by Flaminio Bertoni relegated the square cars to the museum. Because of Bertoni's low and slender design in combination with the cars good road manners, the Traction proved to be a great contender. Thanks to these features and

brilliant handling, the Traction quickly proved able to stand up to much more powerful cars.

In this particular IIB version, it had been built with the wide body allowing for more cabin space, especially at the rear. This example, built on 21 January 1952, features the flat trunk that lightens the design. The car joined the collection in 1980 having only had one previous owner from 1973. Its complete restoration by the museum team has just been completed and included: bodywork, upholstery, electrical and mechanical work. The result is a very desirable French classic, ready to be enjoyed.

1951 AUSTIN A90 ATLANTIC SPORT

Carte grise française
French title

Châssis n° B5780
Moteur n° B122375

12.000 - 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Voiture originale
- Mécanique performante
- Bel état de présentation

- *Original car*
- *Performant engine*
- *In nice condition*



L'Austin Atlantic a fait partie des automobiles conçues à partir d'une page blanche au lendemain de la seconde guerre mondiale. D'abord présentée sous la forme d'un cabriolet, elle fut déclinée à partir de 1950 en un original coupé 2 portes. Sa mécanique, un imposant quatre cylindres de 2.6L culbuté, lui permettait de bonnes performances. D'ailleurs, André Trigano s'est distingué au volant de ce modèle puisqu'il a participé au Tour de France Automobile et au Rallye Monte Carlo en 1952. Il était donc naturel pour lui de conserver dans la collection une A90 en bon état. Cette Atlantic, avec sa carrosserie futuriste, a intégré la collection en

1996. Elle a été rénovée par les établissements API. Sa carrosserie est d'une jolie teinte bleu pâle, tandis que l'habitacle offre l'avantage d'avoir conservé sa sellerie d'époque, délicieusement patinée. Lors de notre examen, les carburateurs étaient déposés pour nettoyage, mais ont été remontés depuis. Cette version fourmille de détails originaux qui la rendent particulièrement attractive : baguettes, pare-brise « panoramique » en trois parties, tableau de bord...

The Austin Atlantic was one of the cars designed from a blank page in the aftermath of the Second World War. Originally presented in the form of a convertible, it was declined from 1950 onwards as an original 2-door coupé. The car is powered by a thrummy 4 cylinder 2.6L overhead valve engine giving the car ample performance.

André Trigano distinguished himself at the wheel of a similar model by participating in the Tour de France Automobile and the Monte Carlo Rally in 1952. Naturally his nostalgic appreciation pushed him to add one to the collection in 1996.

This example has been looked over and renovated by API. Its body is finished in a pretty pale blue, while its interior retains the original upholstery with beautiful patina. At the time of our examination, the carburettors were removed for cleaning, but have since been reassembled. This version is full of original details that make it particularly attractive: rods, three-part "panoramic" windscreen, dashboard...

211

1962 AUSTIN A135 PRINCESS LIMOUSINE AVEC SÉPARATION-CHAUFFEUR

Carte grise française
French title
Châssis n° VDM415260

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Immatriculée pour la première fois en avril 1962, cette véritable limousine de maître fut intégrée à la collection Trigano en 1977. Sa carrosserie noire et grise avec filet or a été repeinte tandis que son bel intérieur en cuir rouge avec séparation chauffeur et strapontins est d'origine. L'ensemble devra bénéficier d'une remise en état pour que cette voiture retrouve son faste d'antan.

Registered for the first time in 1962, this prestigious limousine was added to the Trigano collection in 1977. Its elegant bodywork finished in black and grey paint with gold trim has been repainted although the red leather interior with its driver partition and folding seats are original. The car will need to benefit from an overhaul to bring it back to its former glory.

212

1931 AMILCAR C3S COACH

Carte grise française
French title
Châssis n° 9072

2.000 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce sympathique coach Amilcar a bénéficié d'un début de restauration. Sa carrosserie a été repeinte. L'habitacle est démonté et la totalité des travaux devra être repris. Cet exemplaire équipé d'une carrosserie hors-série mérite l'attention d'un passionné pour retrouver la route.

This sympathetic coach Amilcar has benefited from a beginning of restoration. Its bodywork has been repainted. The interior is dismantled and all the work will have to be done. It is equipped with a special bodywork and deserves the attention of an enthusiast to get back on the road.

1957 HOTCHKISS JEEP WILLYS M201

Carte grise française
French title

Châssis n° 01227

15.000 - 20.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Même propriétaire depuis
1964 !

• Restauration complète de
qualité

• Véhicule de collection
polyvalent

• *Same owner since 1964*

• *Complete quality restoration*

• *Versatile collector*



Dans leur grande majorité, les Jeep ont été produites par Willys, qui en a fabriqué plus de 350 000 exemplaires. Mais d'autres constructeurs ont également bénéficié de la licence de fabrication, dont Hotchkiss en France. Ainsi, en 1952, Hotchkiss signe avec Willys un contrat l'autorisant à fabriquer les pièces de rechange pour les Jeep de l'armée française, puis une extension lui permet de produire la Jeep Hotchkiss-Willys JH101, légèrement différente de la Jeep américaine avec son capot plus haut. En 1955, Hotchkiss peut produire la version militaire strictement identique à l'américaine, sous l'appellation MB, puis M201. La production ne va

s'arrêter qu'en 1967, après fabrication de 27 628 exemplaires.

L'exemplaire présenté a été acheté par André Trigano auprès des Domaines en 1964. Une plaque fixée au tableau de bord indique qu'elle est passée par l'ERGM de la Maltournée, établissement ministériel qui avait pour principale mission la reconstruction de véhicules de liaison tout-terrain militaires. Elle a depuis bénéficié d'une restauration complète de qualité depuis le châssis par les équipes du musée. Elle n'a que très peu roulé depuis et affiche donc un superbe état général. Son nouveau propriétaire n'aura plus qu'à en profiter une fois les vérifications d'usage effectuées.

The grand majority of Jeeps were produced by Willys who had made around 350,000 examples although other manufacturers had licenses to produce the famous Jeep, like Hotchkiss in France. In 1952 Hotchkiss and Willys made an agreement allowing Hotchkiss to manufacture spare parts for French army Jeeps. Afterwards an extension to the agreement permitted to manufacture the Jeep Hotchkiss-Willys JH101, slightly different from their American cousins with a higher hood. In 1955 Hotchkiss was allowed to produce the military version strictly identical to the American one under the model designation

MB, then M201. The production lasted until 1967 with 27,628 examples produced.

The example we present was purchased by André Trigano in 1964 from a government sale. A plate on the dashboard indicates that it was in a ministerial division in charge of the reconstruction of military off-road liaison vehicles (ERGM Maltournée). The car has since undergone a complete frame-off restoration by the museum team. It has been driven very little since and is therefore in a very good general condition. After a general check, its new owner can get it back on the road in full force.

1968 CITROËN ID 19

Carte grise française
French title

Châssis n° 3796718
Moteur n° DV 0328021617

8.000 - 12.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Coloris sympathiques
- Intérieur bien préservé
- Mécanique d'origine

- *Lovely colour scheme*
- *Well preserved interior*
- *Original engine*



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

Sortie d'usine le 10 septembre 1968 et repeinte il y a plusieurs années sur une base saine, l'ID 19 proposée ici offre une présentation très correcte, dans sa teinte d'origine AC421CO. L'intérieur est en tissu orange, couleur typique de l'époque de la voiture, et il apparaît particulièrement bien préservé, sans trace d'usure importante. Le compteur affiche 63 280 km et il faudra juste prévoir un remplacement des joints de carrosserie. Toujours équipée de son moteur d'origine, cette voiture est une belle représentante de la petite sœur de la DS.

The ID first appeared at the Paris Motor Show in 1956 and took on the exact form of its more prestigious sister, the DS. It had, however, a less powerful engine and a more limited hydraulic system: the gearbox was entirely mechanical and the steering and brakes lacked assistance, with the small brake button giving way to a more conventional hanging pedal. Inside, the dashboard and level of finish was simplified. Technically less complicated than the DS, the ID appealed for a more everyday use, while still offering the status afforded by the shape of the car. The various changes had not altered its personality.

Built on 10 September 1968 and repainted some years ago over a sound base, the ID 19 on offer is in a correct presentation in its original colour AC421CO. The interior is in orange fabric, typical of the era, and it appears to be particularly well preserved, with no major sign of wear. The odometer displays 63,280 km and the body seals will need replacing. Still fitted with its original engine, this car is a lovely example of the DS's little sister.

1969 VOLKSWAGEN COCCINELLE 1300

Carte grise française
French title

Châssis n° 119851431

6.000 - 8.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Française d'origine
- Bel état de conservation
- Modèle populaire

- *French origin*
- *Good state of preservation*
- *Popular model*



La Volkswagen Coccinelle est une des rares voitures à avoir battu le record de production de la Ford T, en atteignant 21 millions d'exemplaires. Il faut dire qu'elle a bénéficié d'une durée de vie exceptionnelle: les premières « KdF Wagen » de série ont vu le jour en 1938, et la production des derniers modèles s'est arrêtée au Mexique en 2003, soit 65 ans de carrière !

Cette coccinelle a été vendue neuve en France, ainsi que le confirme son « barré rouge » d'époque. Elle est en état d'origine, et seule sa peinture de couleur mastic a été refaite. L'intérieur

est bien conservé et le compteur affiche 1604 km. Un ancien contrôle technique datant de 1990 indiquait alors 1400 km. Immatriculée en 1972 dans les Alpes Maritimes, elle était ensuite passée entre les mains d'un agriculteur de l'Ariège en 1976, avant qu'André Trigano n'en fasse l'acquisition chez un agent VW qui l'avait en exposition, au début des années 80. Nous avons relevé des traces de corrosion au niveau des planchers, mais pour le reste, cette voiture est dans un état de conservation peu usuel.

The Volkswagen Beetle is one of the few cars to break the Ford T production record, reaching 21 million copies. It has enjoyed an exceptional lifespan: the first production "KdF Wagen" were launched in 1938, and the production of the latest models stopped in Mexico in 2003, after a 65 years career!

This Beetle had been sold new in France, as confirmed by its period homologation document. It is in original condition, only the putty paint has been redone. The interior is well preserved and the odometer displays 1,604 km.

A former technical inspection dating from 1990 indicated 1,400 km. Registered in 1972 in the Alpes Maritimes, it was then passed to a farmer from Ariège in 1976, before André Trigano acquired it from a VW dealer who had it on display in the beginning in the 80s. We found traces of corrosion on the floors, but all in all, this car is in an unusual state of preservation.

1973 VOLKSWAGEN 1303 LS CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° 1532542303
Moteur n° AD800572

12.000 - 16.000 €
Sans réserve / *No reserve*

• Même famille depuis l'origine

• Version LS

• Bel état de conservation

• *Same family since new*

• *LS Version*

• *Good state of preservation*



Si la 1302, apparue en août 1970, constituait une véritable révolution technique par rapport à ses devancières, la 1303, lancée pour le millésime 1973, se contentait de modifications esthétiques. Ainsi, le pare-brise devenait panoramique et la ligne était redessinée par la modification de certaines proportions. La 1303, dans sa version LS, était équipée du moteur 1.6 de 50cv, de freins à disque à l'avant et disposait de nombreux équipements qui l'amélioreraient grandement en comparaison des versions de base.

Le cabriolet 1303 LS que nous présentons est certainement une des versions les plus désirables pour rouler au quotidien. Il a été acheté

neuf à Paris par le frère d'André Trigano, à qui ce dernier l'a racheté pour sa collection. En très bel état de conservation, la voiture a bénéficié d'une peinture neuve de qualité dans sa teinte noire d'origine. L'habitacle est quant à lui d'origine et très bien conservé. La capote en simili ne présente pas d'accroc. Affichant 28 273 km au compteur, cet attrayant cabriolet à la combinaison de couleur enviable constitue une occasion particulièrement intéressante, puisqu'il bénéficie des derniers équipements de confort et de sécurité qui permettent une utilisation sereine dans la circulation actuelle.

The 1302, presented in August 1970, created a true technical revolution compared to its predecessors, whereas the 1303, launched in 1973, only featured some aesthetic modifications. Thus, the windshield became panoramic and the line was redrawn with some of the proportions adjusted. The 1303 in its LS version was equipped with the 1.6 50 hp engine, disc brakes in the front and had a lot of equipment which improved it in comparison with the basic versions.

The 1303 LS convertible that we present is certainly one of the most desirable versions for

everyday use. It was bought new in Paris by the brother of André Trigano and he bought it from him for his collection. In nice state of preservation, the car has benefited from a new paint job in its original black color. The interior is original and very well preserved. The faux leather top shows no sign of wear. Showing 28,273 km on the odometer, this attractive convertible with a beautiful color combination is a particularly interesting opportunity, as it benefits from the latest comfort and safety features that allow its serene use in traffic.

1986 PORSCHE 911 CARRERA 3.2 SC CABRIOLET

Carte grise française
French title

Châssis n° WPOZZZ91ZGS151773
Moteur n° 63605065

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Magnifiquement préservée
- 59 194 km d'origine
- Vendue neuve en France

- *Magnificently preserved*
- *59,194 km from new*
- *Sold new in France*

Cette Porsche 3.2 SC cabriolet a été vendue neuve par le concessionnaire Porsche parisien Urcun et se présente dans un rare état de préservation. Initialement achetée par son fils Patrice, elle est ensuite passée entre les mains d'André Trigano qui l'a utilisée pour son usage personnel. « J'ai connu les premières Porsche 356 », nous a-t-il raconté, « qui étaient de vraies savonnettes. Ce modèle est beaucoup plus abouti, avec une excellente tenue de route et un confort surprenant pour une telle voiture de sport. Le moteur 3,2 litres est fabuleux. J'ai beaucoup aimé cette voiture. » Équipée de vitres électriques et d'un autoradio Blaupunkt, cette Carrera 3.2 SC

n'affiche que 59 194 km d'origine et dispose de son carnet d'entretien. À l'intérieur, les sièges en cuir bleu sont à peine patinés et le tableau de bord affiche son allure traditionnelle avec ses cinq compteurs ronds en face du conducteur. La voiture est dotée de jantes « téléphone » et la peinture extérieure bleu nuit est en bel état.

Avec sa personnalité affirmée, la Carrera 3.2 est une des dernières 911 traditionnelles, avant la 964 qui a marqué, en 1988, un tournant très significatif. Elle est particulièrement attrayante dans cette version cabriolet qui permet de décapoter dès qu'un rayon de soleil apparaît, et de profiter à 100% de l'inimitable sonorité du six-cylindres à plat refroidi par air.

This Porsche 3.2 SC cabriolet was sold new by the Parisian dealer Urcun and is in exceptionally well preserved condition. Initially bought by his son Patrice, André Trigano then took it over for his personal use. "I knew the first Porsche 356s", he told us, "they used to slide all over the place. This model is much more accomplished, with excellent roadholding and a surprising degree of comfort for a sports car. The 3.2-litre engine is tremendous. I really liked this car." Fitted with electric windows and a Blaupunkt radio, this Carrera 3.2 SC shows only 59,194 km from new and comes with its service book. Inside,

the blue leather seats have only the slightest patina, while the dashboard has kept the traditional look with five round instruments facing the driver. The car has 'telephone-dial' alloy wheels and its midnight blue paintwork is in fine condition.

With its strong personality, the Carrera 3.2 is one of the last traditional 911s, before the significant turning point marked by the 964 in 1988. It is especially attractive in this cabriolet version, which lets you fold down the hood as soon as the first ray of sunshine appears and enjoy to the full the inimitable sound of its air-cooled flat-six.



1956 AUSTIN-HEALEY 100 (BN2) ROADSTER

Carte grise française
French title

Châssis n° 233125

45.000 - 65.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Dans la collection depuis 1976

• Désirable version BN2, boîte quatre rapports

• Rare conduite à gauche

• *Part of the collection since 1976*

• *Sought-after BN2 version with four-speed gearbox*

• *Rare LHD model*

Pour André Trigano, la marque Austin revêt une importance particulière puisque c'est avec une Austin A90 Atlantic qu'il a pris part à son premier Rallye de Monte Carlo, en 1952, avec Georges Houel. Quelques mois plus tard, il a acheté une Austin-Healey 100 (qui succédait en 1953 à l'Atlantic, avec le même moteur) avec laquelle il devait participer au Tour de France Auto mais, deux accidents graves ayant affecté deux propriétaires d'un modèle identique, il a décidé de ne pas prendre le départ. Il s'est séparé quelque temps après de son Austin-Healey mais, par la suite, n'a eu de cesse d'en retrouver une, tant cette voiture lui avait plu !

C'est l'exemplaire que nous présentons, acheté en 1976 et restauré plus récemment, il avait été vendu neuf en France. Il s'agit d'une version BN2 (et non BN1 comme indiqué par erreur sur la carte grise), une des plus désirables de ce modèle : son 4-cylindres 2,6 litres est relié à une boîte quatre-rapports avec overdrive. Légère, la BN2 présente une personnalité de roadster radical, avec des portes dépourvues de vitres remontantes et de poignées extérieures, et un pare-brise inclinable. Ici, la voiture est équipée de sa capote, mais pas des « side-screen » latéraux. La carrosserie a été récemment repeinte et l'intérieur affiche un bel état de conservation.

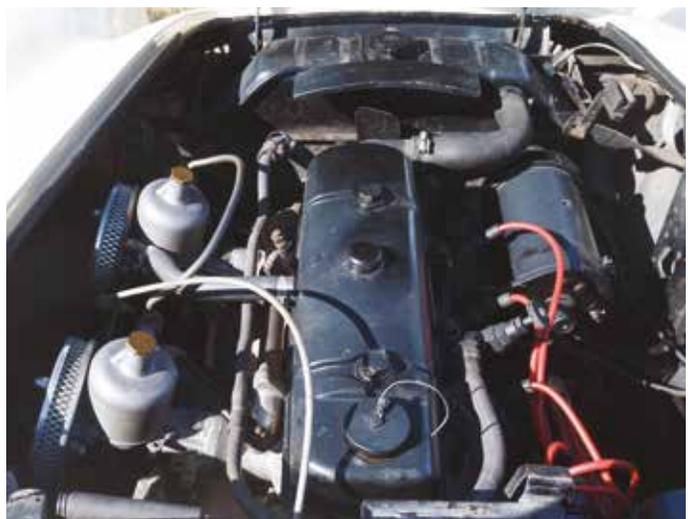
Avec une production de 4 604 exemplaires, la BN2 est plus rare que sa devancière et ce bel exemplaire en conduite à gauche en est une incarnation désirable.

For André Trigano, Austin was a particularly important make, as it was in an Austin A90 Atlantic that he took part in his first Monte Carlo Rally in 1952, with Georges Houel. A few months later, he bought an Austin-Healey 100 (which succeeded the Atlantic in 1953 with the same engine). He was due to compete with it in the Tour de France Auto, but after two owners of identical models were involved in serious accidents, he decided not to take part. He sold the Austin-Healey shortly afterwards, but had so liked the car that he never stopped looking for another one!

The model we are presenting was purchased in 1976 and restored more recently, having been sold new in France. It is a BN2 (and not BN1, as is erroneously indicated on the registration certificate), one of the most sought-after versions: its 2.6-litre four-cylinder engine is mated to a four-speed gearbox with overdrive. A lightweight car, the BN2 comes across as a radical roadster, with a fold-down windscreen, while its doors lack both wind-up windows and external door handles. In this instance, the car is fitted with a hood but no side screens. The body has been recently repainted and the interior is well preserved.

With only 4604 cars built, the BN2 is rarer than its predecessor, and this attractive left-hand drive model is highly desirable.





1957 LANCIA B24 S AURELIA CONVERTIBLE PININ FARINA

Carte grise française
French title

Châssis n° 1374
Moteur n° 1496

200.000 - 250.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Ligne à couper le souffle
- Modèle rare et raffiné
- Puissante et souple, facile à utiliser

- *Spectacular styling*
- *Rare, sophisticated model*
- *Powerful and versatile, easy to drive*



« J'ai acheté cette Lancia B24 dans un lot de plusieurs voitures, parmi lesquelles il y avait aussi une Comète », se rappelle André Trigano. « Je pense que le vendeur ne savait pas bien ce dont il s'agissait. » La Lancia était en

mauvais état et a donc fait l'objet d'une restauration complète dans les ateliers d'André Trigano. « Nous avons tout refait, le moteur, la carrosserie, la sellerie... La boîte de vitesses était bonne. Je trouve cette Lancia extraordinairement >>>

"I bought this Lancia B24 in a lot containing several cars that also included a Comète," remembers André Trigano. "I don't think the owner really knew what it was." The Lancia was in poor condition and

underwent a full restoration in Trigano's workshops. "We re-built everything, the engine, the bodywork, the upholstery... the gearbox was good. I think this Lancia is extraordinarily beautiful and technically very >>>





>>> belle et très en avance sur le plan technique. »

Dernière Lancia de série conçue sous la responsabilité de Gianni Lancia et Vittorio Jano, l'Aurelia innovait en effet avec notamment son moteur V6, le premier installé sur une voiture de tourisme. Dans sa première version B20 GT coupé, l'Aurelia s'est bâtie un beau palmarès en compétition et faisait partie des voitures qu'affectionnaient les pilotes automobiles pour leur usage quotidien. D'abord équipée d'un moteur 2 litres, elle a vu sa cylindrée augmenter au fil des versions qui se sont succédées, jusqu'à 2,5 litres. C'est le moteur que le constructeur a choisi quand il a dévoilé en janvier 1955, au Salon de Bruxelles, sa B24 « America GT ». La ligne signée Pinin Farina, d'après une

étude de Francesco Matinengo, était d'une beauté saisissante : comme son nom l'indiquait, cette voiture était destinée au marché d'outre-Atlantique et affichait une personnalité roadster très typée, avec un pare-brise panoramique, des portes dépourvues de vitres et une capote sommaire. Mais le public ne s'est pas précipité, trouvant la voiture trop peu confortable et sans doute trop chère (elle valait deux roadsters Jaguar XK140). Lancia a donc revu sa copie pour proposer l'année suivante le Convertible avec des pare-chocs en une partie, un pare-brise plus classique, des vitres remontantes et une meilleure protection contre le mauvais temps. Cette version a rencontré plus de succès, avec une diffusion de 512 exemplaires, contre 240 pour le spider America.

>>>advanced for its day."

The last production Lancia designed under the leadership of Gianni Lancia and Vittorio Jano, the Aurelia was innovative for its V6 engine, the first to be installed in a road-going car. In its first version as a B20 GT coupé, the Aurelia established a good track record in competition, and was a popular choice with racers as a daily driver. Initially fitted with a 2-litre engine, this increased to 2.5-litres in later versions. This was the size favoured by the manufacturer when it launched the B24 "America GT" in January 1955 at the Brussels Motor Show. The styling by Pinin Farina, based on a design by Francesco Matinengo, was stunning. As the name indicated, this car was destined for the American market

and had the personality of a typical roadster, with panoramic windscreen, windowless doors and a perfunctory hood. The public, however, didn't take to it, finding the car lacking in comfort and rather expensive (it was twice the price of a Jaguar XK140). Lancia went back to the drawing board and the following year offered the Convertible. This had one-piece bumpers, a more conventional windscreen, wind-down windows and better protection against the weather. This version met with greater success, and 512 examples were produced, against 240 of the America spider.

The car on offer is a B24 S (S for "sinistra", left-hand drive) Convertible, with 57 204 km on the clock. It has a special feature at the rear, with lights from a 1960s



Celle que nous proposons ici est une B24 S (pour « sinistra », conduite à gauche) Convertible, dont le compteur affiche 57 204 km. Elle offre à l'arrière une particularité : des feux de Fiat 1500 spider Pinin Farina des années 1960 apparaissent dans le prolongement des ailes, elles-mêmes dotées d'une crête qui vient se fondre dans l'arrondi initial. Cette modification a vraisemblablement été effectuée à l'époque, peut-être par un propriétaire considérant que les minuscules feux ronds d'origine n'étaient pas suffisamment visibles. Quoi qu'il en soit, l'ensemble résulte d'un travail sérieux et s'intègre bien à cette carrosserie racée. La voiture montre une présentation correcte et son capot dissimule le compact V6 de 2,5 litres. A noter que les versions découvrables de l'Aurelia bénéficiaient de la suspension

arrière De Dion qui avait remplacé les bras obliques des premières versions, dont les réactions pouvaient se montrer imprévisibles. Avec ses trains roulants soignés, sa direction douce et son moteur souple, cette Lancia répondait parfaitement à la réputation de la marque de combiner construction rigoureuse, comportement sain et confort de bon aloi.

Aujourd'hui contrairement à l'époque, le spider America est plus recherché que le Convertible et son prix est quasiment deux fois plus élevé. Pourtant, le Convertible présente des caractéristiques et des performances identiques, pour un confort plus soigné. Les amateurs ne devraient pas hésiter à profiter de cette anomalie pour s'offrir un des plus beaux cabriolets de l'histoire de l'automobile.

Fiat 1500 spider Pinin Farina fitted in the wing extensions styled with ridges blending into the initial curves. This modification was probably carried out in period by a previous owner who felt the original tiny round lights were not visible enough. Whatever the reason, the work was expertly carried out and fits in well with the sporty body style. The car is presented correctly and under the bonnet lies a compact 2.5-litre V6 engine. It is worth noting that the convertible Aurelias benefitted from De Dion rear suspension replacing the oblique arms of the first versions that could be unpredictable. With well-designed running gear, smooth steering and versatile engine, this Lancia lived up to the marque's reputation of combining a high-quality build, excellent handling and comfort.

Today, in contrast to when they were built, the America spider has become more sought after than the Convertible and is now worth almost twice as much. However, the Convertible offers identical features and performance, with a greater degree of comfort. Here is an opportunity for enthusiasts to profit from this anomaly and bid for one of the best-looking cabriolets in the history of the automobile.

220

1925 CITROËN 5HP TYPE C3 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 65301

1.000 - 2.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette sympathique 5 HP a vu sa carrosserie modifiée en coupé tôle. Partiellement démontée, elle devra bénéficier d'une restauration complète. Sa mécanique, démontée, est incomplète. Le volant est manquant, mais un second radiateur accompagne cette voiture qui mérite une restauration.

This sympathetic 5 HP was modified to a panel coupé. Partially dismantled, it will need to be completely restored. Its mechanics, dismantled, is incomplete. The steering wheel is missing, but a second radiator comes with this car which deserves a restoration.

221

1985 CITROËN ACADIANE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° VF7AYCD0017CD8865

300 - 500 €
Sans réserve
No reserve



Cette Citroën Acadiane est dans son état d'origine. La carrosserie présente des traces de corrosion perforantes mais la voiture est complète. Sa mécanique est non bloquée, et elle devrait pouvoir être remise en route à peu de frais. Son compteur affiche 96 783 km. Ce sympathique utilitaire a disparu de notre paysage routier et cet exemplaire mérite une remise en état pour reprendre du service.

This Citroën Acadiane is in its original condition. The bodywork shows signs of perforating corrosion but the car is complete. Its engine is not seized, and it should be possible to restart it at little cost. Its meter shows 96,783 km. This sympathetic utility vehicle has disappeared from our road landscape and this model deserves a restoration.

222

1932 MATHIS PYC BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 607845

1.000 - 2.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette charmante Mathis PYC berline a été immatriculée en 1959 dans l'Ariège. Elle est en état d'origine et sa carrosserie a visiblement bénéficié d'une remise en état ancienne. L'ensemble méritera une restauration mais s'avère complet. Un joli projet qui pourrait convenir à un jeune amateur souhaitant rouler en avant-guerre.

This charming Mathis PYC sedan was registered in 1959 in the Ariège region. It is in original condition and its bodywork has obviously been restored long ago. It is complete and deserves a restoration that could be a nice project for a young pre-war car enthusiast.

223

1937 SIMCA 5 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 020840

1.000 - 2.000 €
Sans réserve
No reserve



Ce charmant coupé Simca 5, immatriculé en 1949 dans l'Ariège, est en état d'origine et devra bénéficier d'une restauration complète. Nous avons noté l'absence de l'allumeur, tandis qu'elle est équipée d'un ampèremètre accessoire.

This charming Simca 5 coupé, registered in 1949 in the Ariège region, is in its original condition and will need to be completely restored. We noted the absence of the igniter, while it is equipped with an accessory ammeter.

1926 BERLIET VI TORPÉDO

Carte grise française
French title

Châssis n° 4443
Moteur n°4708

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Qualité de construction
- Depuis 47 dans la collection !
- Solutions techniques modernes

- *Quality of construction*
- *For 47 years in the collection*
- *Modern technical solutions*



Les constructions automobiles de la marque lyonnaise Berliet était réputées pour leur robustesse et leur fiabilité. La forte implantation commerciale de Berliet dans les zones montagneuses justifiait le recours à des solutions techniques avancées pour l'époque : moteur culbuté, boîte de vitesses à 4 rapports, ou encore équipement électrique en 12 volts.

Ce torpédo a intégré la collection d'André Trigano en 1972. L'ancien hayon arrière, probablement condamné lors de la restauration semble désigner une version commerciale à l'origine. Il a été remis

en état avec soins par les équipes du musée et se présente aujourd'hui dans une jolie teinte bleue. Le vaste habitacle est habillé de skaï bleu nuit et le tableau de bord est en aluminium bouchonné. Nous avons noté qu'une erreur administrative mentionnait « VJ » au lieu de « VI » pour le type commercial.

En son sommet, le radiateur porte l'insigne émaillé de grand diamètre figurant une locomotive qui rappelle les premières activités de la marque Lyonnaise. Ce torpédo a fière allure et devrait procurer des milliers de kilomètres de plaisir à son prochain propriétaire et ses passagers.

The cars from the brand Berliet were well known for their robust nature and reliability.

Berliet's strong commercial presence in mountainous areas justified the use of advanced technical solutions for the time: overhead valve engine, 4-speed gearbox, or 12-volt electric system.

This Torpedo joined the Trigano collection in 1972. The old hatchback, probably condemned during the restoration, seems to designate a commercial version originally. It has been refurbished by the museum team and is presented today in a beautiful

blue paint. The large interior is finished in midnight blue leatherette and the dashboard is made of turned aluminum. We note an administrative error mentioning "VJ" instead of "VI" for the commercial type.

At the front, the radiator carries the large enameled badge depicting a locomotive that recalls the early activities of the brand. This torpédo looks great and will provide thousands of miles of fun to its next owner and passengers.

1932 BERLIET 944 VILS

Carte grise française
French title

Châssis n° 56336

6.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Berline fiable et robuste

• Bel état de conservation

• Rare de nos jours

• *Reliable sedan*

• *Good state of conservation*

• *Rare for today*



9 chevaux, 4 cylindres, 4 vitesses: voilà quelle réflexion avait mené à l'adoption de la dénomination commerciale de la 944. Avec la réputation de sérieux et de robustesse de la marque, alliée à des solutions techniques modernes, cette voiture sut se tailler un certain succès sur le marché très concurrentiel des 8/9 cv.

Cet exemplaire était déjà immatriculée dans l'Ariège depuis 1955 lorsqu'André Trigano en a fait l'acquisition en 1978. Il y'a une vingtaine d'années, il a bénéficié d'une restauration par les équipes

du musée et n'a que très peu roulé depuis. Lorsque l'on ouvre ses portes antagonistes, on découvre un bel intérieur en drap qui a été entièrement refait. On remarque, à l'occasion, une finition soignée qui démontre le positionnement statutaire de la marque à l'époque. A peu de frais, cette berline vaillante retrouvera le chemin du réseau secondaire pour de grandes randonnées, pourquoi pas jusque dans des régions montagneuses, où la marque a fait la preuve de la qualité de ses réalisations.

9 fiscal hp, 4 cylinders, 4 speeds: this is what led to the adoption of the 944 name. With a serious reputation for its robust nature in combination with its modern technical solutions, this car was very successful in this highly competitive market segment.

The car on offer was already registered in Ariège since 1955 until André Trigano acquired it in 1978. Twenty years ago, it was restored by the museum team and has driven very little since. The beautiful interior in cloth has been

completely redone. The finish is meticulous and demonstrates the brand's statutory positioning at the time. At low cost, this valiant sedan will find its way back to the road for long journeys, why not to mountainous regions, where the brand has proven the quality of its achievements.

1928 TALBOT M67 LIMOUSINE FAMILIALE

Carte grise française
French title

Châssis n° 67322

12.000 - 18.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Belle limousine familiale

• Mécanique intéressante

• Depuis 47 ans dans la collection

• *Elegant family sedan*

• *Interesting mechanicals*

• *47 years in the collection*



Présentée au Salon de Paris 1927, la M67 connaît un véritable succès commercial et marque un tournant dans la production Talbot, puisque par la suite, tous les modèles produits seront équipés d'un moteur d'au moins six cylindres. En effet, le capot de la M67 dissimule le six cylindres à soupapes en tête de 2L mis au point par l'ingénieur Vincenzo Bertarione. Sa puissance lui permettait des performances supérieures à la moyenne.

Ce bel exemplaire est habillé d'une carrosserie limousine et est entré en 1972 dans la collection d'André Trigano. Auparavant, il était demeuré en Haute-Garonne depuis 1954. L'équipe du musée lui a fait bénéficier

d'une restauration qui remonte à plus d'une vingtaine d'années. En tant que limousine familiale, elle dispose de nombreux éléments spécifiques qui contribuent à assoir son image statutaire : jantes artillerie, malle de voyage, phares Marchal Trilux, radiateur à volets thermostatiques, ou encore pare-chocs à double tubes... A l'intérieur, le luxueux habitacle en tissu a été restauré et comporte une paire de strapontins face à face. La restauration ancienne dont a bénéficié cette belle automobile lui confère aujourd'hui un état de présentation homogène, et il sera certainement aisé de lui faire reprendre la route.

Introduced during the 1927 Paris Show, the M67 was immediately a success and marked a turning point in the Talbot production since all models then were equipped with engines of minimum 6 cylinders. The M67 featured a 6cyl, 2L, overhead cam engine developed by Vincezo Bertatrione. Its power allowed the M67 to outperform most other vehicles in its class.

This beautiful example is finished in a limousine body and joined the Trigano collection in 1972 having previously resided in Haute-Garonne since 1954. The museum team restored the car more than 20 years ago. As

a family limousine, it has many specific elements that contribute to its statutory image: artillery rims, travel trunk, Marchal Trilux headlights, radiator with thermostatic flaps, and a double tube bumper... Inside, the luxurious fabric interior has been restored and features a pair of folding seats facing each other. The old restoration of this beautiful car left it in a homogenous current state and it will certainly be easy to take it back on the road.

1936 UNIC U6 B COUPÉ-CHAUFFEUR BINDER

Carte grise française
French title

Châssis n° 50753
Moteur n° 65

18.000 - 24.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Carrosserie haut de gamme
- Belle présentation
- Apparaît dans plusieurs films

- *High-end bodywork*
- *Nice presentation*
- *Appearance in various movies*



« J'avais vu cette voiture dans le film *Monsieur Klein*, avec Alain Delon. Elle m'a plu et je l'ai achetée quand l'occasion s'est présentée », nous a précisé André Trigano. L'occasion en question, c'est une vente Artcurial d'octobre 2007, à la suite de quoi la voiture rejoint donc le Sud-Ouest. « Elle semblait en bon état, mais en fait il a fallu la reprendre complètement », précise encore notre collectionneur. En plus de *Monsieur Klein*, cette voiture aurait d'ailleurs tourné à d'autres occasions comme dans *L'Héritier*, avec Jean-Paul Belmondo.

Aujourd'hui, cet élégant coupé-chauffeur attribué au carrossier Henry Binder bénéficie de l'état soigné qu'il mérite, avec sa peinture bicolore rehaussée d'élégants filets,

ses gros phares Marchal et ses roues de secours dans les ailes. Le compartiment chauffeur présente une sellerie cuir alors que l'habitacle arrière est luxueusement aménagé en tissu et s'orne de rideaux à enrouleur, vide-poches, accoudoir central, strapontins et même porte-bouquet. Une manivelle permet de descendre la vitre de séparation-chauffeur.

Cette Unic est équipée d'un moteur 6-cylindres 3 litres à soupapes en tête, relié à une boîte électromagnétique Cotal : une mécanique traduisant l'exclusivité de ce modèle qui représentait le haut de gamme de la marque.

Une voiture idéale pour les concours d'élégance des clubs traditionnels.

"I saw this car in the movie "Monsieur Klein" with Alain Delon. I liked it and bought it when the opportunity came" said Andre Trigano. That opportunity was in fact at the Artcurial sale in October 2007, after which the car joined his collection. "It seemed to be in good condition but we had to restore it completely" says our collector. In addition to "Monsieur Klein", this car has also appeared in other movies, such as "The Heir" with Jean-Paul Belmondo.

This elegant coupe-chauffeur assigned to coachbuilder Henry Binder is today in a well-deserved nice condition, with its two-coloured paint enhanced with elegant nets, its big Marchal headlights and its

spare wheels in the wings. The driver's compartment has leather upholstery while the rear seat is fitted with luxurious fabric and is decorated with roller curtains, storage pockets, central armrests, folding seats and even a bouquet holder.

A crank makes it possible to lower the driver-separation window. This Unic is fitted with a 6-cylinder 3-litre engine with overhead valves, connected to a Cotal electromagnetic gearbox: mechanics conveying the exclusivity of this top of the range model. An ideal car for concours d'élégance events of traditional clubs.

1936 CHRYSLER JUNIOR LIMOUSINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 10361756 (selon
carte grise)

8.000 - 12.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Peu courante en Europe

• Voiture luxueuse

• Marque prestigieuse

• *Uncommon in Europe*

• *Luxurious car*

• *Prestigious brand*



Cette élégante Chrysler Junior est une version destinée au marché européen, et très certainement français, puisqu'elle est équipée de phares Cibié, et d'un tachymètre gradué en km/h. Petite pour le marché américain, elle faisait figure de grande automobile en Europe avec sa carrosserie limousine qui offrait un vaste habitacle. Son moteur est un six cylindres à soupapes latérales qui offre couple et robustesse. Elle a bénéficié d'une restauration ancienne qui permet aujourd'hui à sa carrosserie noire avec flancs couleur mastic d'être en bon

état de conservation. L'intérieur a quant à lui été refait en velour crème à fines côtes et le beau tableau de bord en tôle peinte et imitation bois est complet et conforme à l'origine. Un manomètre de température d'eau a été ajouté. Le compartiment arrière reçoit un traitement particulièrement luxueux, avec ses cendriers intégrés dans les accoudoirs, les vitres de custode ouvrantes, ou encore le rideau à rouleau de lunette arrière. Après une révision complète, elle sera de nouveau prête à vous plonger dans l'univers américain de la seconde moitié des années 30.

This elegant Chrysler Junior was a model originally intended for the European market, most certainly France, since it was equipped with Cibié headlights and a tachymeter graduated in km/hour. Small for the American market, it was a large car for Europe in its limousine body style, permitting a large cabin space. Its engine is a 6cyl side-valve offering torque and strength. The car has been restored in the past and today its black body work with putty colored sides is in a good state of conservation. The interior

has been redone in cream velvet upholstery and the dashboard in painted sheet metal and imitation wood conforms to the original. A water temperature gauge has been added. The rear compartment received a particularly luxurious treatment with ashtrays integrated into the armrests, opening quarter windows, and a rear window roller curtain. After a complete service, it will be ready to immerse the new owner in the American universe of the late 30's.

1933 RENAULT PRIMASTELLA (PGS) BERLINE

Carte grise française
French title

Châssis n° 575353

10.000 - 15.000 €

Sans réserve / *No reserve*

• Version intéressante

• Moteur six cylindres

• Belle remise en état

• *Interesting version*

• *Six cylinder engine*

• *Pretty refurbishment*



Avec la suppression de la Monastella à la fin de l'année 1932, la Primastella devient, l'année suivante, le modèle de base de la gamme « Stella ». Celle-ci ne change guère pour le nouveau millésime puisqu'elle dispose toujours de son 6 cylindres 3.2L de 65cv accouplé à une boîte 3 vitesses. Les modifications sont mineures : pare-chocs à lame unique, phares obus allongés et capot à volets sans auvent apparent.

L'intéressante version présentée est une berline qui a intégré la collection au milieu des années 2000 et a depuis bénéficié d'une restauration par les équipes du

musée. Dans une élégante teinte noire avec flancs gris clairs et filets rouges, c'est une berline à l'aspect moderne et statutaire. Son beau tableau de bord, délicieusement Art Déco, et son intérieur entièrement refait en drap feront bénéficier à ses futurs usagers d'un véritable voyage dans le temps. Derrière le volant, on aperçoit, en bout de capot et surplombant la calandre, une élégante mascotte figurant une femme sifflante. Faite pour les voyages au long cours, cette berline est, en outre, équipée d'un portemalle chromé.

With the end of the Monastella at the end of 1932, the Primastella would become the following year the base model of the Stella lineup. This model hardly changed in this model year since it still has its 6 cylinder 3.2L motor with 65hp coupled to a 3 speed gearbox. The modifications are minor: single-blade bumpers, elongated shell lights, and a flap hood without an exposed canopy.

This interesting version we present is in sedan form and joined the Trigano collection in the years 2000. It has since benefitted from restoration by the museum

team. Finished in an elegant black livery with light grey flanks and red bodylines, it is a modern and statutory sedan. Its beautiful dashboard, deliciously Art Deco, and its interior completely redone in cloth will give its future users a real journey back in time. Behind the wheel, we see at the end of the hood and overlooking the grille, an elegant mascot depicting a whistling woman. Made for long-distance travel, this sedan is also equipped with a chrome trunk-holder.

1928 CHRYSLER SERIES 60 2 DOORS SEDAN

Carte grise française
French title

Châssis n° LR586W

6.000 - 8.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Mécanique fiable
- Peu courante en Europe
- Voiture accessible

- *Strong mechanics*
- *Uncommon in Europe*
- *Accessible car*



Voiture de moyenne gamme chez Chrysler, la Series 60 était néanmoins motorisée par un six cylindres à soupapes latérales de 3L de cylindrée. Elle était proposée avec sept modèles de carrosseries différents. L'exemplaire présenté était dénommé « 2 doors sedan », en d'autres termes, il s'agit d'un coach. André Trigano l'a acquis en 1973, alors qu'il était immatriculé dans les Alpes maritimes depuis 1967. Nous avons noté que la carte grise mentionne « Torpédo » par erreur.

Lors de la restauration ancienne donc elle a bénéficié, la carrosserie a été repeinte et la sellerie regarnie en skaï marron. Pour une somme modique, elle permettra à son nouveau propriétaire de rouler à bord d'une voiture performante pour son époque et relativement rare sur nos routes. Elle constitue une monture de choix pour mettre un premier pied dans le monde des automobiles d'avant 1940.

The Series 60, the midrange Chrysler, was powered by a six-cylinder side valves 3L engine. It was offered in seven different body styles. The example presented was called "2 doors sedan", in other words it was a coach. André Trigano acquired it in 1973 having been registered in the Alpes Maritimes since 1967. We have noted that the registration document lists the car as a Torpédo by mistake. It was restored in the past, the bodywork

was repainted and the upholstery restored in brown leatherette. For a small cost, it will allow its new owner to drive a high performance car for its time and relatively rare on our roads. It is the choice to set foot in the pre-1940 automotive world.

231

CIRCA 1932 RENAULT PRIMAQUATRE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 3943

2.000 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



Pour le millésime 1932, la Primaquatre recevait quelques retouches esthétiques avec notamment une carrosserie plus basse et la suppression du pare-soleil au-dessus du pare-brise. Elle se distinguait de la Monaquatre par ses pare-chocs à double lame. Cet exemplaire a bénéficié d'une restauration ancienne qui méritera d'être reprise avant d'envisager de belles randonnées sur le réseau secondaire..

The 1932 Primaquatre model received various aesthetic modifications, notably a lower bodywork and the removal of the sun visor above the windshield. It was distinguished from the Monaquatre by its double-blade bumpers. This example had benefited from an older restoration and will need a refresh before it gets back on the road.

232

1934 PEUGEOT 301 D LIMOUSINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 380812

1.500 - 3.000 €

Sans réserve
No reserve



Cette sympathique limousine (carrosserie AGL) a bénéficié d'une restauration ancienne. Sur la planche de bord, la plaque de police nous apprend que la voiture appartenait à un habitant de Montgaillard dans l'Ariège. Sa mécanique est complète, et son intérieur, bien conservé, porte quelques traces d'attaques de mites. Il semble qu'à peu de frais, cette voiture pourra reprendre la route.

This lovely Peugeot limousine (AGL bodywork) had been restored some time ago. On the dashboard, a police plaque indicates that this vehicle belonged to a inhabitant of Montgaillard in Ariège. The car is mechanically complete and the well preserved interior bears the traces of moth attacks. It seems that at little cost, this car will be able to get back on the road.

1973 PONTIAC GRAND SAFARI 455CI

Carte grise française
French title

Châssis n° 2P45W4X102469

6.000 - 10.000 €

Sans réserve / *No reserve*

- Première main !
- Vendu neuf en France
- 19 088 miles d'origine !

- *Single owner*
- *Sold new in France*
- *19,088 original miles*



Le Pontiac Grand Safari a été produit entre 1971 et 1978. Il s'agissait du break « full size » haut de gamme de la marque, et il demeure aujourd'hui la plus grande Pontiac jamais produite ! Il reprenait la calandre et les garnitures intérieures des séries Bonneville et Grand Ville, et la majorité des exemplaires était garnie de panneaux imitation bois sur les flancs. Un des détails qui la rendait particulière était son hayon « Clamshell », avec sa vitre arrière qui s'escamotait électriquement dans le pavillon, tandis que le hayon s'abaissait. Pour accueillir neuf personnes à son bord, une banquette pouvait être dépliée dans le coffre. Deux motorisations étaient proposées : V8 400ci ou 455ci.

Le magnifique exemplaire présenté, la désirable version dotée

du 455 ci (près de 7.5L !) est tout simplement exceptionnel. En effet, il s'agit d'une première main, puisqu'il a été acheté neuf aux Etablissements Jean Charles Automobiles par André Trigano. Il était destiné à sa nouvelle société qui comptait alors 9 collaborateurs, ce qui justifiait le choix d'une neuf places. Immatriculé en 1973, il dispose toujours de sa première carte grise et n'a parcouru que 19 088 miles depuis l'origine. Ce kilométrage explique l'état de conservation d'origine exceptionnel de cette voiture hors norme, devant laquelle aucun amateur ne peut rester insensible. Témoignage de la démesure américaine, ce beau break vous fera voyager dans le temps de façon conviviale, avec beaucoup d'amis, ou une famille nombreuse !

The Pontiac Grand Safari was produced between 1971 and 1978. It was the range topping wagon of the brand and remains the largest Pontiac ever produced. It inherited the grille and the interior trim of the Bonneville and Grand Ville series and the majority of models featured the faux-wood panels on the flanks. One of the details that made it special was the "Clamshell" rear hatch with its rear window that retracted electrically into the roof while the tailgate lowered. In order to take nine passengers on board, a third row rear bench was available for the trunk. Two engines were proposed: V8 400ci or 455ci. The beautiful example on offer has the desirable 455ci V8 with a displacement close to 7.5L.

Indeed, the car is a single owner example having been purchased new by André Trigano from Jean Charles Automobiles. It was intended for his new company, which then had nine employees, which justified the choice of a car for nine. Registered in 1973, the car still has its original registration document and has 19,088 original miles on the clock. The low mileage explains the exceptional state of preservation, something that any collector will not be able to resist. A testimony of the American excess, this beautiful station wagon will take you back in time with many friends, or a large family!

1976 CHEVROLET BLAZER CHEYENNE K5 350CI

Carte grise française
French title

Châssis n° CKL146F188093

20.000 - 30.000 €

Sans réserve / **No reserve**

- Première main !
- 2 880 miles d'origine !
- Etat exceptionnel !

- *One owner from new*
- *2,880 original miles*
- *Exceptional condition*

Présenté en 1969 par General Motors, le Blazer K5 était un véhicule utilitaire à vocation sportive, qui jetait les bases des SUV qui rencontrent tant de succès de nos jours. Il connaîtra plusieurs séries avant d'être remplacé en 1995 par le Tahoe.

L'exemplaire présenté fait partie de la seconde génération commercialisée. Il est équipé d'un des moteurs les plus puissants de la gamme, le V8 350 ci. Son hard-top démontable pouvait en peu de temps transformer le tout-terrain fermé en pick-up. Outre ces qualités intrinsèques, ce K5 est réellement exceptionnel puisqu'il a été acheté neuf par André Trigano en 1976 chez Jean-Charles Auto, à Paris, et n'a

parcouru que 2892 miles depuis ! Il s'avère en conséquence dans un état de conservation exceptionnel. De couleur « bleu catalina » avec hard top blanc, il dispose de nombreuses options telles que les vitres teintées soft ray, le cruise control, la transmission turbo hydramatic, les jantes rallye, l'antenne radio intégrée au pare-brise ou encore l'air conditionné. Rarissime en Europe, ce beau Cheyenne est tout simplement exceptionnel avec son état d'origine remarquable et son kilométrage très limité, sans parler de sa motorisation parmi les plus désirables. Une véritable pièce de collection prête à partir à l'aventure avec son heureux possesseur !

Introduced in 1969 by General Motors, the Blazer K5 was a sports utility vehicle which laid the foundation for the SUV which are so popular today. It will progress through several series before being replaced in 1995 by the Tahoe. The example presented is of the second generation Blazer; equipped with the most powerful engine available at the time, the 350ci V8. Its removable hardtop could quickly transform the closed off-roader into a pick-up. This K5 is all the more special since it is a single owner example, purchased by Trigano from Jean-Charles Auto in Paris in 1976, with only 2892 miles on

the clock! It is therefore in an exceptional state of conservation. Presented in catalina blue with a white hardtop, it features many other options which include soft tinted windows, cruise control, hydramatic turbo transmission, rally style wheels, a built in radio antenna, and air conditioning. Very rare in Europe, this beautiful Cheyenne is a real gem in its current state of exceptional preservation paired with its high power engine and deserves a great home!



235

2001 PEUGEOT 106 ELECTRIC

Carte grise française
French title
Châssis n° VF31AZAA052404925

50 - 100 €
Sans réserve
No reserve



Achetée neuve en 2001 par André Trigano qui estimait qu'en tant qu'élu, il fallait promouvoir les transports électriques, cette Peugeot 106 est en strict état d'origine et dans un état proche du neuf. Et pour cause, puisqu'elle n'affiche que 6 134 km d'origine. Simplement dépourvue de ses batteries, elle constitue un témoignage intéressant de ce qu'était un véhicule électrique il y a près de 20 ans déjà.

Purchased new in 2001 by André Trigano, who believed that, as an elected official, electric transport should be promoted, this Peugeot 106 is in strict original condition and in a near new condition. And for good reason, since it displays 6,134 km from new. Only lacking its batteries, it is an interesting testimony to what an electric vehicle was almost 20 years ago.

236

1986 PEUGEOT 205 XT 3 PORTES

Carte grise française
French title
Châssis n° VF3741C57G7109162

50 - 100 €
Sans réserve
No reserve



La version XT était le haut de gamme de la 205. Dotée du moteur 1.4L de 80cv et de la boîte 5 rapports, elle était richement équipée : intérieur en velour, compte-tour, montre digitale, lecteur de carte...

L'exemplaire présenté a été immatriculé en février 1986 et affiche aujourd'hui 221 000km. Ce modèle intéressant est pour pièces ou à restaurer.

The XT version of the 205 was the range topping model at the time. Equipped with a 80hp, 1.4 liter engine paired to a 5-speed gearbox, it was amply equipped: velvet interior, rev counter, digital clock, and card reader.

This example had been registered in February 1986 and shows 221 000km on the clock today. Anyone looking for spare parts or a restoration project will love this car !

237

CIRCA 1970 BERLIET PGR

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 9H0520

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Entre 1969 et 1971, Berliet produit 560 PGR à destination de la RATP. Cet autobus destiné au transport de voyageurs avait une capacité de 28 places assises et 17 places debout. L'exemplaire présenté semble complet, et figé par le temps. Il est toujours équipé de ses rideaux roulants latéraux et le poste de pilotage semble en bon état. Il constitue un formidable et original projet pour un retour à la route ou une habitation originale.

Between 1969 and 1971, Berliet produced 560 PGR buses for the Parisian transport company RATP. This passenger bus had the capacity of holding 29 seated and 17 standing people. The example presented seems complete and frozen in time. It is still equipped with its side roller curtains and the cockpit seems in good condition. This piece of Parisian history is a wonderful project and hopes to return to the road very soon !

238

CIRCA 1968 BERLIET PCMR-E

Sans titre de circulation
Unregistered

1.000 - 3.000 €
Sans réserve
No reserve



En 1966, à la demande de la RATP et pour faire face aux conditions de circulation devenues difficiles dans la capitale, Berliet proposa un intéressant bus à impériale. Mis en circulation dès 1967, il sera réformé en 1972 et n'aura été produit qu'à 25 unités. L'exemplaire proposé est dépourvu de son pare-brise et de sa plaque constructeur, mais semble complet pour le reste. Cet autobus est dans un état émouvant et offre un réel intérêt, avec ses deux escaliers et son poste de guichetier à l'arrière. Sa rareté et son originalité en font un projet de restauration formidable ainsi qu'une véritable pièce de collection.

In 1966, by request of the RATP and in order to cope with the terrible traffic in Paris, Berliet proposed an interesting double-decker solution. Put into service in 1967 and ending in 1972, the PCMR-E was produced with only 25 units made. This example does not have a windshield or constructor plate but seems complete for the rest. It is in a moving state and offers a real interest, with its two stairs and its ticket office at the back. Its rarity and originality make it a prime collector's item and potential restoration project.

239

CIRCA 1964 PANHARD PL17 B L6

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 2184100

300 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Cette Panhard PL17 B est de couleur vert d'eau avec un intérieur marron d'époque assez bien conservé. Nous avons noté un enfoncement du pavillon et de la malle arrière pour cette version L6 qui sera à restaurer ou pour pièces.

This Panhard PL17 B is presented in a pale green colour with a well preserved period brown interior. We noticed a depression of the roof and the trunk for this L6 version which will have to be restored or used for parts.

240

CIRCA 1928 PEUGEOT 177 M BERLINE LUXE

Sans titre de circulation
Unregistered

200 - 500 €
Sans réserve
No reserve



La 177 constituait le milieu de gamme de Peugeot durant la seconde moitié des années 20, et la version luxe était identifiable grâce à la présence d'une malle. Cet exemplaire est dépourvu de plaque constructeur et n'est que partiellement complet mais constituera une banque de pièces précieuse.

The 177 was the mid-range Peugeot offered in the second half of the 1920s. The luxury version was identifiable by its trunk. This version is lacking a manufacturer's plate and is only partially complete, but will be a precious base for spares.

1939 LINCOLN ZEPHYR V12 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

10.000 - 15.000 €
Sans réserve / *No reserve*

- Modèle exclusif
- Très belle carrosserie coupé
- Mécanique V12 !

- *A very exclusive model*
- *Beautiful coupe body style*
- *V12 engine!*



Cette voiture a été achetée par André Trigano dans un lot de trois Lincoln V12. Celle-ci est un élégant coupé 1939 et présente l'avantage, sous son aspect poussiéreux, d'être saine, non attaquée par la rouille et pratiquement complète.

Lancée en 1935, la série Lincoln Zephyr V12 constituait pour Ford le moyen de s'adresser à une clientèle plus aisée. Le moteur 4,4 litres était une évolution du V8 Ford et présentait toute la souplesse de fonctionnement propre aux multicylindres de ce type. Réalisée sous l'autorité d'Edsel Ford, la carrosserie autoporteuse en acier présentait un dessin moderne et fluide, avec un capot en pointe et des phares intégrés. Cette version

coupé présente une ligne arrière particulièrement belle et effilée qui, avec sa petite lunette en deux parties, donne à la voiture un cachet difficile à égaler. L'habitacle comporte une banquette à dossiers séparés et un tableau de bord comportant une étonnante colonne centrale qui s'épanouit en deux bras symétriques portant chacun une boîte à gants fermée. Un gros compteur central marqué « Lincoln Zephyr » en caractères stylisés réunit plusieurs instruments dont un compteur de vitesses en km/h.

Cette voiture exceptionnelle mérite une restauration de qualité qui mettra de nouveau en valeur sa ligne fluide et sa mécanique remarquable.

This car was bought by André Trigano in a lot of three Lincoln V12s. This is an elegant 1939 coupe, and has the advantage, under its dusty appearance, to be healthy, and not attacked by corrosion, as well as almost complete. Launched in 1935, the Lincoln Zephyr V12 series was, for Ford, an upmarket car to appeal to a more affluent clientele. The 4.4-liter engine was an evolution of the Ford V8 and had all the flexibility of operation of multicylinders of this type. Built under the direction of Edsel Ford, the self-supporting steel body featured a sleek, modern design with a pointed bonnet and integrated headlamps. This coupe version

has a particularly beautiful and tapered rear, which with its small two-part bezel gives the car a style, which is hard to match. The interior features a separate bench seat and a dashboard with an astonishing center column, which expands into two symmetrical arms, each with a closed glove box. A large central counter marked "Lincoln Zephyr" in stylized characters combines several instruments including a speedometer in km/h.

This exceptional car deserves a quality restoration, which will bring back its flowing lines and remarkable mechanicals.

242

CIRCA 1936 LINCOLN ZEPHYR V12 SEDAN 2 PORTES

Sans titre de circulation
Unregistered

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



Cet élégant et original coach 6 places Lincoln de la première génération est incomplet, entre autre, de ses vitrages, de son intérieur et de son instrumentation de tableau de bord, mais présente l'intérêt d'être toujours doté de sa mécanique V12. André Trigano l'avait acquis en vue de compléter son coupé, et nous ne saurions que vous recommander d'en faire de même.

This elegant and original first generation Lincoln coach is incomplete. The windows, interior and dashboard instruments, among others, are missing, but it is still equipped with its V12 engine. André Trigano had acquired it in order to complete his coupé, and we can only recommend that you do the same.

243

CIRCA 1947 LINCOLN CONTINENTAL 76H COACH

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 152038

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



A l'état d'épave, cette Lincoln présente l'intérêt d'être encore équipée de son moteur V12, acheté par André Trigano pour éventuellement compléter son coupé Lincoln Zephyr d'avant-guerre. Les vitrages, les roues arrière ainsi que l'intérieur sont manquants. Ce coach constitue une banque de pièces particulièrement intéressante pour sa partie mécanique.

In its wrecked state, this Lincoln has the advantage of still being equipped with its V12 engine, purchased by André Trigano to eventually complete his pre-war Lincoln Zephyr coupe. The windows, the rear wheels and the interior are missing. This coach is particularly interesting for its mechanical spares.

244

1938 LINCOLN ZEPHYR V12 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

3.000 - 5.000 €
Sans réserve
No reserve



Cet exemplaire a été acheté par André Trigano afin de servir de banque de pièces pour la restauration de son autre coupé. Sa calandre le désigne comme un modèle du millésime 1938 et ses ailes avant ne portent pas la trace des phares encastrés d'origine. Son ancienne plaque d'immatriculation indique que la voiture était déjà en France avant 1950. Incomplet mais accompagné d'un moteur V12 démonté, ce coupé original mérite une résurrection.

This vehicle was purchased by André Trigano for spare parts for the restoration of his other coupe. Its grille designates it as a 1938 model and its front fenders do not bear the traces of the original built-in headlights. According to its old license plate, the car came to France before 1950. Incomplete but sold with a dismantled V12 engine, this coupe deserves a resurrection.

245

CIRCA 1930 FORD A COACH

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 10253

200 - 500 €
Sans réserve
No reserve



Ce coach Ford A a été produit en France par la Société Anonyme Française (SAF) Ford, ainsi que le confirme sa plaque constructeur. Son immatriculation dans l'Ariège remonte à avant 1950. Le moteur et la boîte de vitesse sont manquants, tandis que le radiateur et le capot sont démontés. Cette Ford constitue une banque de pièces importante qui pourrait être d'une aide précieuse pour la restauration d'un modèle similaire.

This coach Ford A was produced in France by the Société Anonyme Française (SAF) Ford, as confirmed by its manufacturer plate. Its registration in Ariège dates back to before 1950. The engine and the gearbox are missing, while the radiator and the bonnet are disassembled. This Ford is an important parts bin that could be of great help in restoring a similar model.

246

DODGE WC54

Sans titre de circulation
Unregistered

200 - 500 €
Sans réserve
No reserve



Le WC54 était un tout terrain de la gamme légère Dodge WC, développé pendant la seconde guerre mondiale. Les nombreux exemplaires produits furent majoritairement destinés au corps médical, et certains utilisés comme véhicules radio. L'exemplaire présenté sera à restaurer intégralement et nous avons noté une trace de choc à l'avant droit. Il présente l'intérêt d'être en grande partie complet.

The WC54 was an off-roader from the Dodge WC lightweight range developed during WWII. The numerous units that were produced were mainly used by medics and some were used as radio vehicles. The example presented will need a complete restoration and we noted and we noticed a trace of collision on the right front. It has the advantage of being largely complete.

247

1952 DODGE WC56 COMMAND CAR

Sans titre de circulation
Unregistered

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve

Châssis n° 81694940



La plaque fixée au tableau de bord nous apprend que ce Command Car a été fabriqué le 2 octobre 1952. A restaurer ou pouvant servir de banque de pièces, il est toujours équipé du 6 cylindres essence. Nous avons notamment noté l'absence du verre de pare-brise et des phares. Ce modèle, destiné aux fonctions de liaison et transport d'officiers d'état-major dans de nombreuses unités est particulièrement prisé aujourd'hui pour son usage en loisir comme en collection.

The plate attached to the dashboard indicates that this command car was manufactured on 2 October 1952. To be restored or used for spare parts, it is still equipped with its 6 cylinder petrol engine. We noted the absence of windshield glass and headlights. This model, intended for liaison and transport functions of staff officers in many units, is particularly popular today.

248

CIRCA 1928 CITROËN C4 BÉTAILLÈRE

Sans titre de circulation
Unregistered

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Il s'agit d'une Citroën C4-bétailière qui ne possède plus ses plaques d'identification. Elle est incomplète et devra bénéficier d'une restauration, à moins qu'elle ne serve de banque de pièces à un amateur de la marque aux chevrons.

This is a Citroën C4 bétailière which does no longer have its license plates. It is presented as incomplete and will have to be restored unless it is purchased as a parts bin by an enthusiast of the brand.

249

CIRCA 1930 CITROËN C4 BERLINE SIX GLACES

Sans titre de circulation
Unregistered

200 - 500 €
Sans réserve
No reserve



Présentée au Salon d'octobre 1928, la nouvelle AC4, qui deviendra C4 dès l'année suivante, a connu un grand succès commercial, notamment lié à ses performances et sa robustesse. Cette berline six glaces sera à restaurer ou pour pièces, elle n'est que partiellement complète mais dispose de sa mécanique.

Unveiled at the October 1928 Motor Show, the new ACA, which became the C4 the following year, was a great commercial success, notably for its performance and robustness. This sedan can be restored or used for parts, it is only partially complete but has its mechanicals.

250

1962 FIAT 500 D

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 402820

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette version D de la Fiat 500 est particulièrement appréciée des amateurs et se reconnaît par ses « portes suicide ». L'exemplaire présenté devra bénéficier d'une restauration complète mais semble complet, à l'exception de la plaque constructeur et du monogramme avant. La plaque d'importateur confirme que la voiture a été vendue neuve en France. Après les travaux requis, elle redeviendra une merveilleuse citadine, avec son gabarit réduit et son agréable toit découvrable.

The "D" version of the Fiat 500 is especially appreciated by enthusiasts, known for its iconic suicide doors. The car on offer will need a full restoration, but seems to be complete except for the missing constructor plate and front monogram. The importer plate confirms that the car was sold new in France. After the restoration, the car will be a great city dweller with its nice sunroof.

251

1949 SIMCA 6

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 601886

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Cette SIMCA 6 a été immatriculée dans le Lot et Garonne en 1952, ainsi que le confirme son ancien numéro de plaque. Elle demeure aujourd'hui dans un état d'origine sympathique. Nous avons noté l'absence d'un siège ainsi que du pare-chocs avant et elle devra être restaurée entièrement. Elle constitue néanmoins un projet de restauration intéressant. Sa carrosserie est agrémentée de baguettes accessoires.

This SIMCA 6 was registered in Lot et Garonne in 1952, as confirmed by its former license plate. Today the car remains in an original state. We noted the absence of a seat and the front bumper and it will have to be completely restored. Nevertheless it is an interesting restoration project. Its bodywork features accessory rods.

252

1975 BMW 525 BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 4835248

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Cette BMW 525 fut vendue neuve à André Trigano par le concessionnaire BMW du 17^{ème} arrondissement de Paris, puis immatriculée en 1975 dans l'Ariège. Elle se présente dans une jolie couleur bleu fjord avec intérieur bleu nuit en velours. Les sièges avant sont protégés par des housses. Elle affiche 196 000 km au compteur et possède sa notice d'emploi ainsi que son carnet de service. Le feu arrière gauche est manquant.

This BMW 525 was purchased new by André Trigano at the BMW dealership in 17th arrondissement in Paris, then registered in 1975 in Ariège. It is presented in a pretty fjord blue with a dark blue velvet interior. The front seats are protected by covers. It has a mileage of 196 000km and comes with its user manual and service book. The left tail light is missing.

253

1983 BMW 524 TD (E24)

Sans titre de circulation
Unregistered

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



Mise en circulation en novembre 1983 dans le Lot, cette représentante de la première génération de diesel chez BMW était équipée de la transmission automatique et est dépourvue de son moteur. L'intérieur en tissu bleu est en état d'usage et le compteur affiche 195 484km. La console centrale est incomplète, mais l'ensemble constitue une banque de pièce non négligeable.

First registered in November 1983 in the Lot region, this first generation diesel BMW was equipped with automatic transmission and lacks its engine. The blue fabric interior is in used condition and the meter reads 195,484km. The center console is incomplete, but the whole can be for spares.

254

CIRCA 1967 MERCEDES-BENZ 250 S BERLINE (W108)

Sans titre de circulation
Unregistered

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Cet exemplaire bleu nuit avec intérieur caramel et toit ouvrant optionnel a été arrêté suite à un problème mécanique. Les sièges avant et la banquette arrière sont manquants, mais le tableau de bord avec son autoradio Becker Mexico est complet. Cette voiture constitue une banque de pièces intéressante.

This dark blue model with caramel interior and optional sunroof was taken out of service due to mechanical issues. The front and rear seats are missing but the dashboard with its Becker Mexico radio is complete. This car is an interesting parts bank.

255

CIRCA 1951 SALMSON G72 RANDONNÉE

Sans titre de circulation
Unregistered

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Voiture haut de gamme de l'après-guerre, la Salmson Randonnée était équipée d'une noble mécanique en alliage léger et double arbre à cames en tête, relayée par une boîte Cotal. Cet exemplaire est en état d'origine, la banquette arrière est manquante. Rare puisque produite à peine plus de 500 unités, cette jolie et performante berline mérite une restauration de qualité.

This high-end postwar Salmson Randonnée was equipped with a noble light-alloy, dual overhead cam engine, mated to a Cotal gearbox. This example is in original condition, the rear seats are missing. Rare having only been produced in 500 units, this pretty and well performing sedan deserves a quality restoration.

CIRCA 1927 CHENARD & WALCKER TORPÉDO

Sans titre de circulation
Unregistered

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Ce charmant torpédo, précédemment immatriculé dans le Gers ainsi que l'indique une plaque fixée au support de phares, mérite une restauration complète. Ses roues, un manomètre et quelques éléments sont manquants, mais l'essentiel est présent, y compris son 4 cylindres latéral, les arceaux de capotes et mêmes les protections latérales en toile !

This charming torpedo, previously registered in the Gers as indicated on a plate attached to the headlamp holder, deserves a complete restoration. Its wheels, a pressure gauge and some elements are missing, but the essential is present, including its 4 cylinder side valve engine, the roof cover hoops and even the side protections in canvas!

CIRCA 1930 RENAULT KZ4 CONDUITE INTÉRIEURE COMMERCIALE

Sans titre de circulation
Unregistered

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Cette élégante conduite intérieure est une belle représentante de la catégorie IOCV chez Renault au tournant des années 30. Elle devra bénéficier d'une restauration mais présente l'avantage d'être à 95% complète. Son ancienne immatriculation indique qu'elle circulait encore dans le Gers en 1954. On ne peut qu'admirer le traitement luxueux de cette version commerciale, avec notamment ses beaux pare-chocs tri-lames optionnels.

This elegant sedan is a fine representative of Renault's IOCV category at the beginning of the 1930s. It needs a full restoration but has the advantage of being 95% complete. Its old registration indicates that it was still in use in the Gers in 1954. One can only admire the luxurious treatment of this commercial version, with its beautiful optional triple-blade bumpers.

258

1934 CITROËN ROSALIE 10 BL BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 460204

500 - 800 €
Sans réserve
No reserve



Remplaçante de la célèbre C4, la Rosalie 10 cv était équipée du moteur « flottant ». Cette berline est en état d'origine et à restaurer. Nous avons relevé qu'une partie de la sellerie était manquante, tout comme le pare-chocs avant. Remplacée la même année par la Traction, il s'agit de la dernière génération de « caisses carrées » chez Citroën, elle bénéficiait donc de nombreuses évolutions qui permettent une utilisation régulière.

The replacement of the well-known C4, the Rosalie 10 hp was equipped with the "floating" engine. This sedan is in original condition and needs to be restored. We noted that part of the upholstery and the front bumper are missing. Replaced during the same year by the Traction, it is the last generation of "boxy" Citroën which benefited from many evolutions that allow regular use.

259

1929 PEUGEOT 177 R BERLINE COMMERCIALE WEYMANN

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 248528

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



Remplaçante de la 177 M, la version R n'a été produite que durant l'année 1929 à 5672 exemplaires.

L'exemplaire présenté dispose d'une carrosserie en toile enduite selon le procédé Weymann. Celle-ci présente, en outre, un accès au coffre par l'arrière. Elle est en état d'origine et mérite une restauration complète.

Replacing the 177 M, the R version was only produced during 1929 in a total of 5672 examples.

The example on offer has a canvas bodywork coated according to the Weymann process. In addition, it has rear access to the trunk. It is in original condition and deserves a complete restoration.

260

1933 RENAULT MONAQUATRE YN2 BERLINE

Carte grise française
French title
Châssis n° 676477

500 - 1.000 €
Sans réserve
No reserve



La Monaquatre YN2 était un modèle de transition qui conservait la carrosserie de la YN1, avec quelques éléments modernisés tels que la calandre inclinée et le capot recouvrant l'auvent. Elle ne sera que peu produite. L'exemplaire présenté appartient à la première série de YN2, reconnaissable à ses pare-chocs droits. En état d'origine, cet exemplaire a été immatriculé en 1972 en Ariège. L'accès au coffre arrière par l'extérieur semble désigner une vocation commerciale, mais la banquette arrière, ainsi que la malle, témoignent d'une utilisation familiale ultérieure.

The YN2 Monaquatre was a transitional model that retained the bodywork of the YN1 with some modernized features such as the sloped grille. It would only be produced in small numbers. The example presented is of the first YN2 series, recognizable by its straight bumpers. In its original condition, it was registered in 1972 in Ariège. The access to the trunk from the outside seems to indicate a commercial usage, but the back seat, as well as the trunk, testify to a later family use.

261

1935 PEUGEOT 201 D

Sans titre de circulation
Unregistered
Châssis n° 510429

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Fabriquée à partir de septembre 1934, la 201 D remplaçait la version BR et s'en distinguait par une ligne plus aérodynamique et un moteur plus puissant. Cet exemplaire, précédemment immatriculé en Haute Garonne, dispose d'un hayon en deux parties pour l'accès au coffre. Il est en état d'origine et devra bénéficier d'une restauration complète.

Produced from September 1934, the 201 D replaced the BR version with a more aerodynamic shape and a more powerful engine. This example, previously registered in Haute Garonne, has a two-part hatchback for access to the trunk. It is in original condition and will have to undergo a complete restoration.

1936 RENAULT PRIMAQUATRE BERLINE (ACLI)

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 764402

200 - 500 €
Sans réserve
No reserve



En 1936, la Primaquatre reprenait la carrosserie de la nouvelle Celtaquatre, légèrement allongée, et mue par le fameux moteur « 85 », alors inédit et qui allait faire la longue carrière que l'on connaît.

Cette sympathique berline est en strict état d'origine et devra bénéficier d'une restauration intégrale qui sera facilitée par le fait qu'elle est complète.

In 1936, the Primaquatre inherited the bodywork of the newer Celtaquatre, slightly elongated, and driven by the famous "85" engine which at the time was new and which had a long career at Renault. This sympathetic sedan is in fully original condition, complete and needs a full restoration.

1933 AMILCAR TYPE C3 COUPÉ

Sans titre de circulation
Unregistered

800 - 1.200 €
Sans réserve
No reserve



Le Type C3 apparaît au Salon d'octobre 1933 et remplaçait avantageusement le Type C. En effet, sa mécanique était de cylindrée supérieure, son empattement augmenté et le dessin de sa carrosserie évoluait avec l'abandon des ailes garde-boue au profit d'ailes plus profilées. Ce charmant petit coupé a conservé sa configuration d'origine et dispose de la majorité de ses composants. Il mérite donc les bons soins d'un amateur ou d'un jeune passionné souhaitant accéder pour un coût raisonnable à cette marque renommée.

The Type C3 was introduced at the October 1933 Motor Show and advantageously replaced the Type C. Its displacement and wheelbase were increased, and the design of its bodywork evolved with the omission of the fender mudguards in favor of more profiled versions. This charming little coupe has kept its original configuration and has the majority of its components. It deserves the care of an amateur or a young enthusiast wishing to access this famous brand for a reasonable price.

264

1938 PEUGEOT 302 BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 771819

300 - 500 €
Sans réserve
No reserve



Équilibrée, la 302 constituait le milieu de gamme de la série O2 et offrait une ligne particulièrement réussie. Cet exemplaire, en grande partie complet, pourra servir de banque de pièces ou de base pour une restauration courageuse. On notera que la belle mascotte qui figure la tête de lion de la marque a été limée pour en atténuer les aspects saillants, ainsi que l'exigeait la législation d'après-guerre.

The 302 was the mid-range of the O2 series and featured a particularly beautiful design. The car on offer, largely complete, can be used for spare parts or as a basis for a courageous restoration. The beautiful lion's head mascot has been filed down to reduce its salient aspects, as required by post-war legislation.

265

1938 PEUGEOT 402 LÉGÈRE BERLINE

Sans titre de circulation
Unregistered

Châssis n° 797589

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



Remplaçante de la 302 à partir de 1938, la 402 légère n'est autre qu'une 302 dotée du moteur 11cv de la 402. Cet exemplaire incomplet constitue une banque de pièces enviable. La calandre, le radiateur, ou encore les phares et pare-chocs sont manquants, mais l'ensemble est agrémenté d'une galerie.

From 1938 on, the 402 succeeds to the 302, and is none other than a 302 equipped with the 11hp engine of the 402. This incomplete car can be for spares. The grille, radiator, headlights and bumpers are missing, but the whole is adorned with a roof rack.

266

CIRCA 1966 CITROËN 2CV AZAM

Sans titre de circulation
Unregistered

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



Cette 2cv est la version AZAM qui se caractérisait par ses équipements plus luxueux : baguette de capot, butoirs de pare-chocs chromés, volant à 2 branches Quillery... Livré aux intempéries depuis plusieurs années, cet exemplaire demeure une intéressante banque de pièces et dispose des éléments qui font la spécificité de l'AZAM.

This 2CV is the AZAM version which was characterized by its more luxurious equipment: bonnet rod, chrome bumper buffers, Quillery 2-spoke steering wheel... Parked outside for several years, this model remains interesting for spares and has the elements that make the specificity of the AZAM.

267

1972 VW COCCINELLE 1302

Sans titre de circulation
Unregistered

100 - 200 €
Sans réserve
No reserve



Immatriculée très certainement pour la première fois à Paris entre 1972 et 1973, ainsi qu'en témoigne le numéro qu'elle porte toujours, cette coccinelle semble complète et en état d'origine. Exposée aux intempéries depuis plusieurs années, elle demeure une banque de pièces intéressante.

Most certainly registered for the first time in Paris between 1972 and 1973, as shown by the number it still bears, this Beetle seems complete and in original condition. Parked outside for several years, it remains interesting for spares.

CITROËN VISA 4 PORTES

Sans titre de circulation
Unregistered

30 - 50 €
Sans réserve
No reserve



L'immatriculation de cette Visa indique qu'elle a été immatriculée en 1990 dans l'Ariège. Incomplète et dépourvue de sa mécanique, elle pourra se révéler être une donneuse utile pour les ouvrants, trains roulants ou divers autres accessoires.

The registration of this Visa indicates that it was registered in 1990 in Ariège. Incomplete and without its engine and gearbox, it could prove to be a useful donor for its body parts, running gears or various other accessories.

CIRCA 1952 ROSENGART LR4SA ARIETTE COACH

Sans titre de circulation
Unregistered

200 - 300 €
Sans réserve
No reserve



Avec sa ligne moderne signée par Philippe Charbonneau, l'Ariette est l'ultime tentative de Rosengart de reprendre son activité de constructeur automobile. Peu produite face au faible succès rencontré, ses survivantes sont aujourd'hui recherchées. Cette version coach, exposée aux intempéries depuis plusieurs années, mérite une restauration.

With its modern design signed Philippe Charbonneau, the Ariette is Rosengart's ultimate attempt to restart its activity as a car manufacturer. Its poor success led to a small production number and its survivors are sought after today. This coach version, parked outside for several years, deserves a restoration.

1952 PEUGEOT 203 BERLINE LUXE AVEC TOIT OUVRANT

Sans titre de circulation
Unregistered

200 - 400 €
Sans réserve
No reserve



Immatriculée à la fin de l'année 1952 dans la Haute-Garonne, ainsi que le confirme sa plaque d'immatriculation, cette 203 fait partie des premières générations, reconnaissable par leur petite lunette arrière, et à ce titre, plus recherchées. Cette version, dotée du toit ouvrant, est à l'extérieur depuis plusieurs années mais mérite d'être sauvée ou de faire don de ses nombreux éléments.

Registered at the end of 1952 in Haute-Garonne, as confirmed by its registration plate, this 203 is one of the first generations, recognizable by their small rear window, and as such, more sought-after. This version, equipped with a sunroof, has been parked outside for several years but deserves to be saved or to serve for spare parts.



ARTCURIAL

// Motorcars



1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster
Vendue 3 143 440 € le 7 juillet 2018
Record du monde pour ce modèle vendu aux enchères

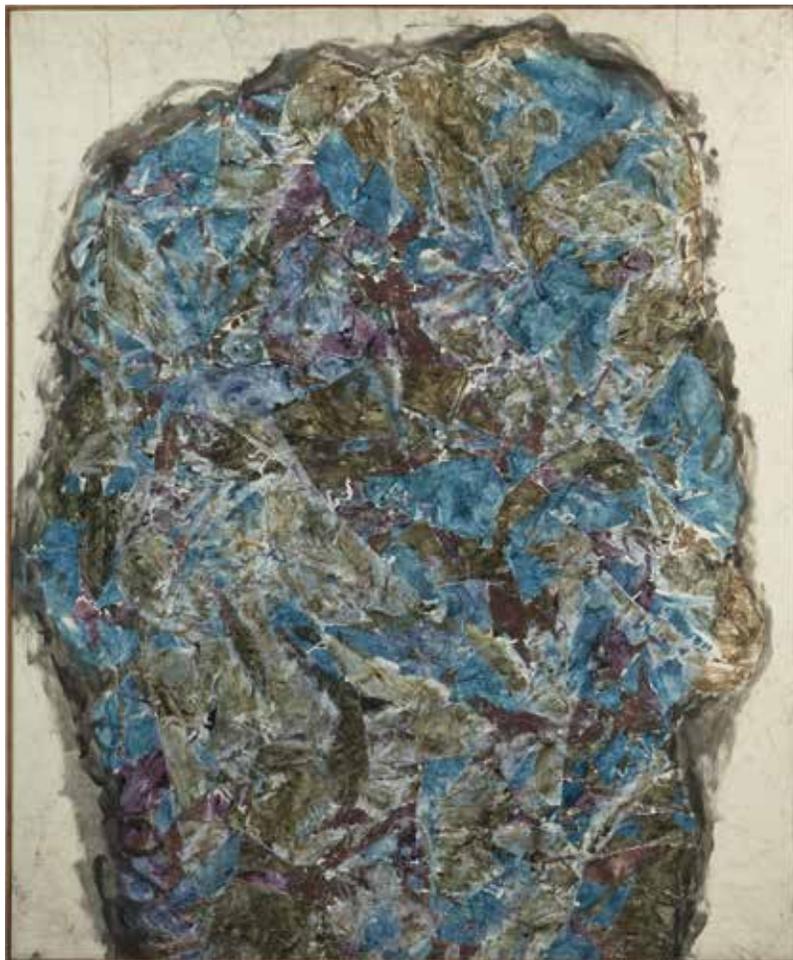
Vente en préparation
LE MANS CLASSIC
2020

Contactez-nous pour
inscrire votre voiture

Vente aux enchères :
4 juillet 2020
Circuit des 24 Heures du Mans

Contact :
+33 (0)1 42 99 20 73
motorcars@artcurial.com
artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL



Simon HANTAÏ (1922 - 2008)
Panse - 1964
Huile sur toile
125 x 105 cm

Vente en préparation
**POST-WAR
& CONTEMPORAIN**

Clôture du catalogue :
Mi-avril

Vente aux enchères :
Mercredi 3 juin 2020
7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
Vanessa Favre
+33 (0)1 42 99 16 13
vfavre@artcurial.com
www.artcurial.com

ARTCURIAL



12 bouteilles CHATEAU MOUTON
ROTHSCHILD 2000 1^{er} GC Pauillac
Vendu 21 800 € le 4 avril 2019

Ventes en préparation VINS FINS & SPIRITUEUX

Clôture du catalogue :
Début mai

Ventes aux enchères :
18 & 19 juin 2020
7 Rond-Point
des Champs-Élysées
75008 Paris

Contact :
Marie Calzada
+33 (0)1 42 99 20 24
mcalzada@artcurial.com
www.artcurial.com

ARTCURIAL



ARTCURIAL EST À MONACO

*Prochaines ventes en Principauté
en juillet 2020*

Louise Gréther, directeur
d'Artcurial Monaco se tient
à votre disposition pour toute
estimation, conseil, inventaire
(succession, partage, assurance
ou biens) en vue de vente à Monaco
ou à Paris

Ventes en Principauté :

Joallerie,
Horlogerie de Collection,
Hermès Winter Collection

Hôtel Hermitage Monte-Carlo
Salle Belle Époque
Square Beaumarchais
98000 Monaco

Contact :

Julie Moreau
+377 97 70 39 49
monaco@artcurial.com

Artcurial SAM
3/9 boulevard des moulins
98000 Monaco

www.artcurial.com



JOHN TAYLOR

LUXURY REAL ESTATE SINCE 1864



LES PLUS BELLES TRANSACTIONS
PORTENT TOUJOURS LA MÊME SIGNATURE

JOHN TAYLOR, UNE SOCIÉTÉ DU GROUPE ARTCURIAL

JOHN TAYLOR PARIS · 32 AVENUE PIERRE 1ER DE SERBIE · 75008 PARIS, FRANCE · TEL. : +33 (0)1 80 18 79 40 · PARIS@JOHN-TAYLOR.COM
JOHN TAYLOR INTERNATIONAL | COLOMBIE · ÉMIRATS ARABES UNIS · ESPAGNE · ÉTATS-UNIS · FRANCE · INDE
ITALIE · MALTE · MONACO · QATAR · RÉPUBLIQUE TCHÈQUE · SUISSE | WWW.JOHN-TAYLOR.COM

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régié par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

1) Lots en provenance de l'UE:
Automobiles de collection :
• De 1 à 900 000 € : 17% +TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur.

2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O).

Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués en début de catalogue seront soumis à une

facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisée à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien

est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéo. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute

reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer. The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without

having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjudgé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

- 1) Lots from the EU:
Classic cars :
 - From 1 to 900 000 euros: 17 % + current VAT.
 - Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.
- 2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A,B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refund to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of

collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the

initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsability for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on

the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V_5_FR_MC

ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

ASSOCIÉS

Comité exécutif:
François Tajan, président délégué

Matthieu Lamoure, directeur général
d'Artcurial Motorcars
Joséphine Dubois, directeur administratif
et financier

Directeur associé senior:
Martin Guesnet

Directeurs associés:
Stéphane Aubert
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Arnaud Oliveux
Marie Sanna-Legrand
Hugues Sébilleau
Julie Valade

**Conseil de surveillance
et stratégie :**
Francis Briest, président
Axelle Givaudan, secrétaire général,
directeur des affaires institutionnelles

**Conseiller scientifique
et culturel :**
Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :
Nicolas Orłowski

Président d'honneur :
Hervé Poulain

Vice-président :
Francis Briest

Conseil d'Administration :
Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard,
Natacha Dassault, Thierry Dassault,
Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,
Nicolas Orłowski, Hervé Poulain

SAS au capital de 1797000 €
Agrément n° 2001-005

JOHN TAYLOR

Président Directeur Général :
Nicolas Orłowski

John Taylor Corporate,
Europa Résidence,
Place des Moulins,
98000 Monaco
www.john-taylor.fr

FRANCE

Bordeaux
Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Montpellier
Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Artcurial Toulouse
Jean-Louis Vedovato
Commissaire-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

Strasbourg
Frédéric Gasser
T. +33 (0)6 88 26 97 09
fgasser@artcurial.com

Arqana
Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :
Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon,
T. +33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne
Miriam Krohne, directeur
Anja Bieg, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche
Caroline Messensee, directeur
Carina Gross, assistante
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique
Vinciane de Traux, directeur
Aude de Vaucresson, spécialiste Post-War &
Contemporain
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

Italie
Emilie Volka, directeur
Lan Macabiau, assistante
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

Monaco
Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Monte-Carlo Palace
3/9 boulevard des Moulins 98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine
Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijayi7@gmail.com

Israël

Philippe Cohen, consultant
T. +33 (0)1 77 50 96 97
pcohen@artcurial.com

Artcurial Maroc
Olivier Berman, directeur
Hugo Brami, spécialiste junior
Soraya Abid, directrice administrative
Résidence Asmar - Avenue Mohammed VI
Rue El Adarissa - Hivernage
40020 Marrakech
T. +212 524 20 78 20

ADMINISTRATION ET GESTION

**Secrétaire général,
directeur des affaires institutionnelles :**
Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois

Comptabilité et administration
Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Nathalie Higuerey, Marine Langard,
Thomas Slim-Rey

Comptabilité générale:
Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Sandra Margueritat,
T. +33 (0)1 42 99 20 71

**Responsable administrative
des ressources humaines:**
Isabelle Chénais, 20 79
Assistante : Crina Mois, 20 79

Logistique et gestion des stocks
Directeur: Éric Pourchot
Rony Aviron, Mehdi Bouchekout,
Clovis Cano, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi,
Louis Sévin

Transport et douane
Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Responsable adjointe :
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com
Marine Renault, 17 01

Ordres d'achat, enchères par téléphone
Kristina Vrzssts, 20 51
Diane Le Ster
Emmanuelle Roncola
Pétronille Esclattier
Louise Guignard-Harvey
bids@artcurial.com

**Marketing, Communication
et Activités Culturelles**
Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing :
Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Chef de projet marketing junior :
Marion Guerre, 64 38
Graphiste : Roxane LHéoté, 20 10
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures
Chef de projet presse :
Anne-Laure Guérin, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'Orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église
Administration :
Lamia İçame, 20 75

Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes : Benjamin Arnaud
Antoine Mahé
Spécialiste junior :
Arnaud Faucon
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations
et de l'administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateurs :
Anne-Claire Mandine, 20 73
Sandra Fournet, 38 11

Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d'Asie

Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert :
Philippe Delalande
Spécialiste junior :
Shu Yu Chang, 20 32

Art Déco

Spécialistes :
Sabrina Dolla, 16 40
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d'expertise
Marcilhac

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Spécialiste junior :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur :
Claire Bertrand, 20 52

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Contact :
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Inventaires et Collections

Directeur :
Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires :
Vincent Heraud, 20 02
Administrateur :
Pearl Metalia, 20 18
Consultants :
Catherine Heim

Livres et Manuscrits

Directeur :
Frédéric Harnisch
Spécialiste junior :
Esmeralda Nunez-Mormann
Administrateur :
Juliette Audet, 16 58

Mobilier, Objets d'Art du XVIII^e et XIX^e s.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste :
Filippo Passadore
Administrateur :
Charlotte Norton, 20 68

Montres

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Spécialiste junior :
Justine Lamarre, 20 39
Administrateur :
Sophie Dupont, 16 51

Orientalisme

Directeur :
Olivier Berman, 20 67
Spécialiste junior :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert :
Gaëtan Brunel
Administrateur :
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Contact :
Juliette Leroy-Prost, 20 16

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur :
Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Catalogueur : Matthias Ambroselli
Administrateur :
Margaux Amiot, 20 07

Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior :
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

Hermès Vintage & Fashion Arts

Administrateurs catalogueurs :
Hermès Vintage
Alice Léger, 16 59
Fashion Arts
Clara Vivien
T. +33 1 58 56 38 12

Client & Business Développement des départements du XX^e siècle

Salomé Pirson, 20 34

Design

Spécialiste junior Design :
Claire Gallois
Administrateur :
Alexandre Barbaise, 20 37
Consultant Design Italien :
Justine Despretz, 16 24
Consultant Design Scandinave :
Aldric Speer
Spécialiste junior
Design Scandinave :
Capucine Tamboise, 16 21

Estampes, Livres Illustrés et Multiples

Administrateur :
Florent Sinnah, 16 54

Photographie

Spécialiste junior :
Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art Limited Edition

Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Spécialiste :
Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

Directeur :
Bruno Jaubert
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur :
Hugues Sébilleau
Recherche et certificat :
Jessica Cavalero
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, 16 13

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier, Thais Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails
des collaborateurs
d'Artcurial s'écrivent comme
suit : initiale du prénom
et nom @artcurial.com, par
exemple : cdecroi@artcurial.com

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d'Artcurial
se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx

Affilié
À International
Auctioneers



International
Auctioneers

V-201_TER

Crédits photos

Peter Singhof

Infographistes

Horacio Cassinelli
Sandrine Coll

Remerciements

Siv Trang
Samuel Birenbaum
Daniel Cabart
Conservatoire Citroën
Fabien Havette
Bruno Huguët
Guillaume Keller
Jean-Louis Kupiec
Max Lamoure
Julian Parish
Giacomo Rizzotto
Jamie Roberts
Rebecca Ruff
Gautam Sen
Jamie Thomas
Jean-Paul Tissot
Arthur

