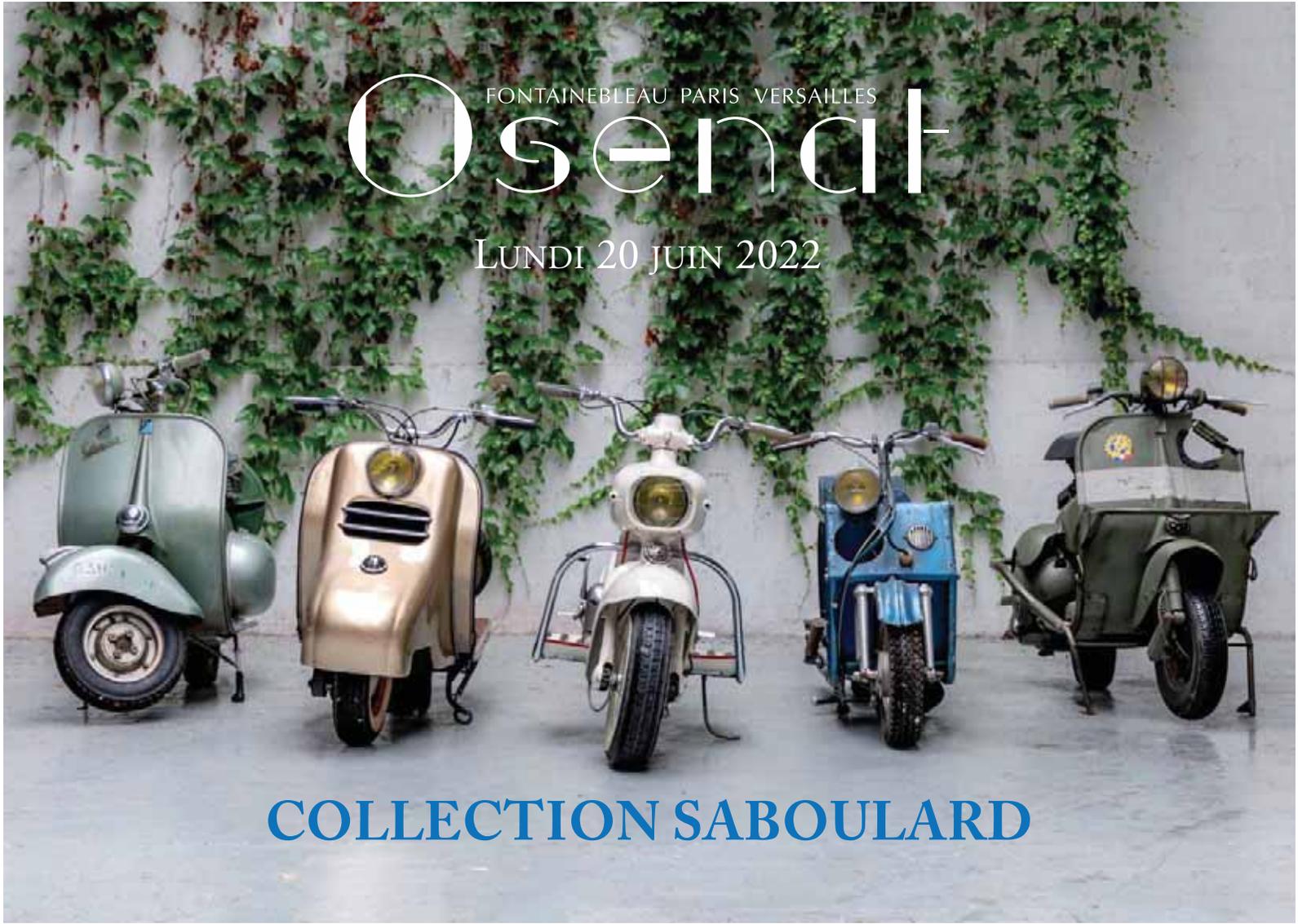


FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES

# Osenat

LUNDI 20 JUIN 2022



**COLLECTION SABOULARD**





## COLLECTION SABOULARD

*Scooters de collection*

LUNDI 20 JUIN 2022 À 14 HEURES

**Jean-Pierre OSEMAT**

Président  
*Commissaire-priseur*

**Stéphane PAVOT**

*Directeur du Département  
Automobiles de Collection*  
+33 (0)1 80 81 90 59  
+33 (0)6 81 59 85 65  
s.pavot@osenat.com

**Baptiste NICOLOSI**

*Spécialiste*  
+33 (0)1 80 81 90 10  
+33 (0)6 40 60 78 76  
b.nicolosi@osenat.com

**Augustin MABILLE DE PONCHEVILLE**

*Spécialiste*  
+33 (0)6 70 62 64 18  
versaillesautos@osenat.com

**Annabelle REBELO**

*Administration / Règlements*  
+33 (0)1 80 81 90 58  
a.rebelo@osenat.com

**Charles DUCOUSSO**

*Mécanique Automobile*  
+33 (0)1 80 81 90 22

**CONSULTANT MOTOS**

**Cyril GAUTIER**

06 86 25 22 11  
automobiles@osenat.com

**CONSULTANTS AUTOMOBILES**

**Patrice MOREAU**

automobiles@osenat.com

**Alain GAUCHET**

automobiles@osenat.com

**EXPOSITIONS PUBLIQUES**

Vendredi 17 juin de 10h à 12h puis 14h à 18h  
Samedi 18 juin de 10h à 12h puis 14h à 18h  
Dimanche 19 juin de 10h à 12h puis 14h à 18h

*Merci de noter que l'ensemble des scooters de la collection n'a pas roulé depuis plusieurs années et est  
vendu en l'état.*

*Pour plus de renseignements sur un lot en particulier, vous pouvez contacter nos spécialistes.*

**CONDITIONS DE VENTE**

La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue  
English version available on [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur  
[www.osenat.com](http://www.osenat.com)

Participez à cette vente avec

**DROUOT.com**  
Live



Suivez-nous sur nos réseaux sociaux



Enregistrez-vous sur [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

## Vente aux enchères de la Collection Saboulard

### L'histoire perdue et la vie continue...

La collection Saboulard est connue dans le milieu scooteriste. Certains le surnommaient même le « Pape du scooter ».

Le point de départ fut à l'âge de 16 ans où Philippe reçut un Vespa Acma 150. Puis le temps de fonder une famille, le virus a redémarré 30 ans plus tard pour ne plus s'arrêter.

Un pan de vie entier pendant lequel Philippe Saboulard s'est consacré à sa passion.

Sa collection est le fruit de recherches, restaurations, rallyes, expositions durant près de 40 ans. Des scooters de nombreuses nationalités, européennes mais aussi internationales qui lui ont servi de prétexte pour sillonner les routes de France et d'Europe à la recherche de la perle rare, LE scooter qu'il manquait à la collection.



Les déplacements le week-end avec la remorque derrière la voiture étaient d'ailleurs un loisir familial ; sans parler des rallyes, la récompense ultime, permettant non seulement de montrer ses joyaux, mais surtout de rouler et faire des rencontres conviviales en France, en Belgique et aux Pays-Bas.

Cette vente aux enchères est particulière car le caractère sentimental est fort. Elle s'inscrit dans une transmission de patrimoine, comme un héritage au sens noble du terme. La collection va retrouver un second souffle, une deuxième vie, auprès de passionnés qui à leurs tours vont poursuivre l'histoire.

Quoi de plus remarquable que des scooters qui roulent de nouveau entre les mains d'amateurs et collectionneurs. L'histoire perdue et la vie continue...

*(Collection Saboulard du lot 1 au lot 125)*

N°1

## AGF 1955

TYPE C EX-BOL D'OR

- N° série : 1007
- CGF
- Pas de clé
- Très bel état d'origine
- À remettre en route

AGF, produit par les Établissements AFALZANT à Colombes, développe dès 1944 le premier scooter français qui sera présenté officiellement à la Foire de Paris en 1947.

Assemblés avec différents moteurs, les plus courants utiliseront le moteur Ydral.



3 000 | 6 000 €

2 500 | 5 000 €

N°2

## AGF 1953 C128



- N° de série : 960
- CGF
- Pas de clé
- À restaurer et remettre en route

AGF, produit par les Établissements FALZANT à Colombes, développe dès 1944 le premier scooter français qui sera présenté officiellement à la Foire de Paris en 1947.

Assemblés avec différents moteurs, les plus courants utiliseront le moteur Ydral.



N°3

## BERNARDET 1956

TYPE 60

2 000 | 4 000 €

- N° série : 1884
- CGF
- Numéro d'identification non-concordant
- Clé de contact présente
- À restaurer et remettre en route

La marque BERNARDET est l'association de trois frères (René, Roger et Robert).

Cette Société qui était établie à Châtillon-sous-Bagneux en banlieue parisienne, sera la seule en France qui en 3 générations de scooters de 1947 à 1955 couvrira toute l'évolution de ces engins populaires jusqu'à la crise en 1959.

Initialement baptisé Jaguar, suite au refus du constructeur automobile, il sera appelé Guépard.

C'est un modèle rare et performant au style Italien.



1 000 | 2 000 €

N°4

## ARDENT 1952 BABY

- N° de série : 122163
- CGF
- À remettre en route

Scooter minimaliste fabriqué en France de 1950 à 1953 à Cannes par la Manufacture Française du Scooter avec un moteur ABG Vap 4 de 50 cm<sup>3</sup>.



N°5

## AMI 1953

100S

- N° de série : 1664
- CGF Collection

L'AMI construit à Baden en Suisse est tout d'abord baptisé Piccolo à sa naissance en 1950.

En 1951 le Piccolo est devenu l'Ami tout en gardant l'architecture générale et sa cylindrée, il est passé à 98 cm<sup>3</sup> avec un bloc moteur SACHS.

Celui est distribué (sinon fabriqué sous licence) par la Marque Française SCCM de Vichy.



1 500 | 3 000 €

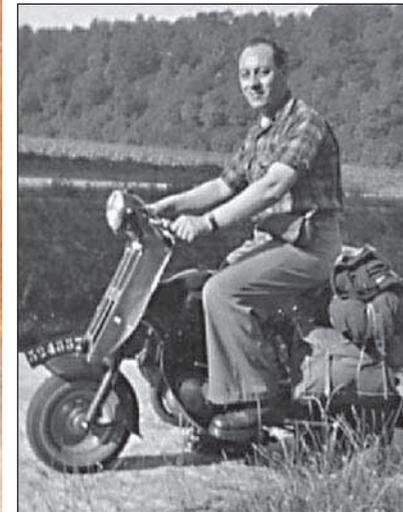
800 | 1 500 €

N°6

# AMI 1952

100S

- N° de série : 1303
- À restaurer
- À immatriculer en Collection



N°7

## CAZENAVE 1956 BELLINA CSB

- N° série : 800085
- CGF
- Pas de clé

La firme Girondine CAZENAVE, établie à Belin est surtout connue pour ses cyclomoteurs à moteur VAP.

Le Super Bellina sera équipé du 125 Ydral.

800 | 1 400 €



800 | 1 600 €

N°8

## CONDOR 1969

A250 ARMÉE SUISSE

- N° 68319366
- CG Collection + clé
- À remettre en route

CONDOR a livré des bicyclettes à l'Armée Suisse dès 1904.

Puis différentes motos jusqu'en 1969.

Cadeau de l'épouse et du fils Saboulard.



N°9

## ALCYON 1957 S3 PARIS-NICE

- N° 50614
- CGF

À u salon de Paris en 1953, Mors lance le Paris-Nice qui veut attaquer de front les deux géants Italiens.

Il est d'une grande élégance avec un dessin original dû au carrossier automobile Jean Labourdette.

À partir de 1955, MORS abandonne le scooter. Le relais est assuré par les très anciens établissements GENTIL à Courbevoie, plus connus sous la marque ALCYON. Ayant reçu quelques améliorations il sera présent jusqu'en 1958.



3 000 | 5 000 €

2 000 | 4 000 €

La firme PIAGGIO est fondée en 1884 à Gênes pour fabriquer des équipements intérieurs de bateaux puis de wagons de chemin de fer et à partir de 1915, des avions et hydravions.

Il semble que le 1<sup>er</sup> prototype du scooter Vespa date de 1945 mais le premier commercialisé le sera en 1946 avec tout le succès qui en découlera. Suite au succès de Vespa en Italie, sa production

LUNDI 20 JUIN 2022 | 13

N°10

## ACMA 1955 VESPA 55



- N° de série : 142530
- CGF + clé
- Ancienne restauration
- À remettre en route

est lancée en Europe avec Hoffmann puis Messerschmitt en Allemagne et Douglas en Angleterre.

Pour la France, le gouvernement rétrocède la SNCAC une ancienne usine nationalisée alors en plein déclin à un groupe financier qui constitue la Société ACMA (Ateliers de Construction et Motocycles et d'Accessoires). À partir de 1952, la fabrication sera 100 % française.

Ayant acheté la licence de fabrication à PIAGGIO, celui-ci n'aura comme différence que la position de phare qui passe du garde boue avant au niveau du guidon suite à la législation française qui exige une distance minimum de 60 cm du sol.

En 1962, ACMA ferme ses portes et Vespa France est créé pour l'importation des scooters Italiens destinés au marché français.

**N°11**

## BERNARDET 1953

D51

- N° de série : 474
- CGF
- Modèle 250 cm<sup>3</sup>
- À restaurer ou remettre en route

C'est le moteur le plus puissant sorti par le constructeur.

1 300 | 2 500 €



800 | 1 600 €

N°12

## LAMBRETТА 1961

LI 150 SÉRIE 1



- ⋮ N° série : 1510
- ⋮ CGF Collection + clé

Après la seconde guerre mondiale, le complexe industriel Innocenti qui fournissait du matériel de guerre, recherche de nouveaux débouchés.

Ferdinando INNOCENTI et Guiseppe LAURO optent tout comme PIAGGO pour le scooter.

Celui-ci s'appellera LAMBRETТА, nom de la banlieue Milanaise où il sera produit.

Eternel concurrent du Vespa, sa conception est tout à fait différente.

Le premier prototype sortira en 1947.



**N°13**

# MOTOCONFORT 1960

MOBY TYPE R

2 000 | 4 000 €

- N° série : 91623
- CGF
- À remettre en route

Ce scooter a participé à de nombreux rallyes.



2 000 | 4 000 €

N°14

# MOTOBÉCANE 1955

TYPE SC



- N° de série : 9770
- Moteur 4 temps
- CGF
- Clé de contact présente
- À remettre en route

Scooter dessiné par Géo Ham, pseudonyme de Georges Hamel (1900-1972), célèbre peintre, affichiste et illustrateur français des années Art Déco.



N°15

## RUMI 1960

### FORMICHINO BOL D'OR

- ⋮ N° de série : 27066
- ⋮ CGF Collection + clé

La RUMI Fonderie Officine est fondé en 1914 au Nord de l'Italie. Il s'agit d'une fonderie de précision. En 1948, il engage l'ingénieur Pietro Vassena qui apporte dans ses cartons les plans d'un moteur projeté pour une voiturette.

En 1949 sort un prototype d'une 125 dotée du fameux bicylindre horizontal. L'ensemble remporte immédiatement un succès qui encourage Rumi. En 1953, 21.600 exemplaires sortent de l'usine ce qui place Rumi sur le podium des constructeurs Italiens.

Cela permettra à la marque une petite folie : le légendaire Formichino (petite fourmi) de 1954.

La mécanique est la même qu'avant, hormis une BV4. Ce qui le différencie, c'est son cadre en alliage léger coulé sous pression. Il est composé de deux parties AV et AR boulonnées au moteur. La zone avant se compose de 2 demi-coques englobant le réservoir, le phare et la colonne de direction.

Malgré sa définition marginale et son prix élevé, environ 12.000 exemplaires seront construits jusqu'en 1960.

Les Rumi gagneront beaucoup de compétitions ou de classes comme le Bol d'Or 1956, 1957 et 1958

Plus préoccupée de beauté technique et de prestige sportif que de résultats financiers, l'entreprise fermera ses portes en 1962.

Le Rumi Formichino avec sa gueule, son bicylindre à plat au sifflement

7 000 | 10 000 €



rageur, ses performances ont fait baver d'envie les possesseurs de Vespa, Lambretta et autres car effectivement, le ramage valait le plumage.

Quand Vespa vendait 700.000 scooters, Rumi se contentait d'en commercialiser 15.000 car il coûtait le double du prix d'un Vespa ou Lambretta dû à son prix de revient élevé.

Il y avait 3 versions, le Standard, le Sport et le Bol d'Or (dû au succès de la marque lors de sa participation à cette compétition).

Ce Rumi a eu une restauration de qualité par Philippe SABOULARD et Claude PILLOT pour la mécanique.



N°16

## RUMI 1956 125 SPORT

- N° de série : 23686
- CGF – pas de clé
- État d'origine, à remettre en route

Achille Rumi créa la fonderie familiale en 1914 à Bergame en Italie. Initialement spécialisée dans le moulage de bronze et d'aluminium, l'entreprise travaillait principalement pour les chemins de fer, la marine et l'aviation, ce pourquoi il y a une ancre et une aile d'avion sur le logo. Ensuite en 1949 fut dévoilée la 1<sup>re</sup> moto Rumi conçue autour d'un surprenant moteur horizontal à refroidissement à air. La 125 Sport est arrivée en 1953, elle était très belle et très rapide avec son bicylindre 2 temps, elle développe 7,2 CV à 6.500 tr/minute et reçoit une boîte à 4 vitesses pour un poids total de 95 kilos. Puissance pas si impressionnante de nos jours, elle était excellente dans les années 50, avec 100 km/h en pointe et un tempérament rageur cette Rumi était plus efficace que bien des 250.

5 000 | 7 000 €





N°17

## ACMA 1951 VESPA

- N° de série : 7625
- CGF + clé
- Très bel état d'origine
- À remettre en route

La firme PIAGGIO est fondée en 1884 à Gênes pour fabriquer des équipements intérieurs de bateaux puis de wagons de chemin de fer et à partir de 1915, des avions et hydravions.

Il semble que le 1<sup>er</sup> prototype du scooter Vespa date de 1945 mais le premier commercialisé le sera en 1946 avec tout le succès qui en découlera...



3 000 | 5 000 €

2 000 | 4 000 €

N°18

## ACMA 1957 VESPA GL



- N° de série : 8255
- CGF + clé
- Bel état d'origine,
- À remettre en route

Vespa 150, c'est le modèle similaire du premier scooter de Philippe Saboulard à 16 ans.



**N°19**

## **MV AGUSTA c.1953** 125 PULLMANN

2 000 | 3 000 €

- **Ancienne restauration**
- **À remettre en route**
- **À immatriculer en Collection**

Comme pour ses motos et ses résultats en compétition entre-autres avec Juage Agostini la firme Italienne MV (Meccanica Verghera), créée près de Milan par le comte Agusta est née durant la seconde guerre en tant que filiale du groupe industriel.

Construisant des hélicoptères et autres produits aéronautiques, MV présentera son premier scooter en 1949.





N°20

## BMW 1971 R60/5

- N° de série : 2938164
- CGF – pas de clé
- Moto ex-Gendarmerie

La Série 5 est une révolution pour BMW dans la mesure où elle remplace la R 69 S dont la conception remonte à 1955 et qui dispose encore d'une fourche à balanciers.

La Série 5 a été produite de 1969 à fin 1973, en trois cylindrées : 500, 600 et 750, avec des différences techniques mineures, à savoir un démarrage uniquement au kick pour la 500 en 1969, et des carbus plus gros (32 mm) sur la 750.

Cette moto a participé aux Coupes Motos Légende à Montlhéry.

2 500 | 3 500 €





**N°21**

## **RUMI 1960** FORMICHINO

- N° de série : 31691
- CGF Collection + clé
- Moteur de 125 cm<sup>3</sup>

Magnifique restauration ; parmi les dernières restaurations de Philippe Saboulard et de Claude Pillot qui a revu totalement la mécanique.



6 000 | 8 000 €

2 000 | 4 000 €

N°22

# ACMA 1953

VESPA



- N° de série : 48361
- CGF Collection + clé
- Très bel état d'origine
- À remettre en route



N°23

1 000 | 3 000 €

## AERMACCHI 1954 MODÈLE V

- N° série 12510940
- CGF
- Pas de clé

La société Aéronautique MACCHI S.P.A fondée en 1912 près de Milan, tout en se consacrant à l'aviation et aux constructions navales, lance en 1952 en France le Macchi 125, un 2 roues original entre moto et scooter.

AERMACCHI sera ensuite rachetée par Harley-Davidson en 1960.



800 | 1 600 €

N°24

## LAMBRETТА 1963

LI 3



- N° de série : 71693
- CGF Collection – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route

Après la seconde guerre mondiale, le complexe industriel INNOCENTI qui fournissait du matériel de guerre, recherche de nouveaux débouchés.

Ferdinando INNOCENTI et Guisepe LAURO optent tout comme PIAGGO pour le scooter.

Celui-ci s'appellera LAMBRETТА, nom de la banlieue milanaise où il sera produit.

Eternel concurrent du Vespa, sa conception est tout à fait différente.

Le premier prototype sortira en 1947.

N°25

500 | 1 000 €

## KOEHLER-ESCOFIER 1956 W1 PULLMAN

- N° de série : 989
- CGF + clé

Aussi fabriqué sous la marque AMONET-GOYON; modèle réputé pour son confort et son équipement "luxueux", tel que son nom l'indique.

Entièrement caréné avec un confort inégalable le modèle est silencieux et équipé d'un moteur Villiers de 125 cm<sup>3</sup> deux temps et une boîte à 3 vitesses.



1 000 | 2 000 €

N°26

## HERCULES 1955 200



⋮ N° de série : 116689

⋮ CGF de Collection – pas de clé

La firme commence par produire des bicyclettes mais ses dirigeants pensent que l'avenir est dans les véhicules motorisés. Ils veulent proposer un modèle économique, aussi bien à produire qu'à utiliser, ce qui est fait en 1905.

Le premier modèle, sorti en 1905, est un simple cadre de vélo sur lequel est greffé un monocylindre fabriqué par FN. Mais des soucis de fiabilité mettent un terme à sa commercialisation qui s'arrêtera en 1908.

En 1963, la firme est reprise par un autre constructeur allemand SACHS de Nüremberg.

N°27

## HEINKEL 1962 TYPE 150

- N° de série : 200251
- CGF de Collection + clé
- À remettre en route.

HEINKEL de Stuttgart est un exemple de plus de reconversion après la guerre avec 3 usines et 52.000 salariés qui fabriquaient des pièces d'avion

C'est vers le deux roues que s'orientera la marque.

Cet exemplaire a fait de nombreux rallyes.



2 000 | 3 000 €

500 | 1 000 €

N°28

## MOTOBÉCANE 1969 98 SP



- N° 98241764
- CGF
- Cyclomoteur 50 cm<sup>3</sup>
- N° identification non concordant

La SP98 possède les mêmes caractéristiques que l'AV98 mais avec un cylindre et une culasse carrée à grande surface de refroidissement, un réservoir de 8 litres à flancs chromés, un garde-boue avant chromé à bavette, et coloris émail noir et argent verni au four.

Numéro d'identification non concordant. Il s'agit de l'ancienne moto du beau-père de monsieur Saboulard.



N°29

## NEWMAP 1964 ESCAPADE 58

- N° de série : 73971
- CGF

NEWMAP est un constructeur français à Lyon, comme son nom ne l'indique pas.

Cet exemplaire a participé à de nombreux rallyes.



800 | 1 200 €

1 000 | 2 000 €

N°30

## MORS-SPEED ALCYON c.1957

### PARIS-NICE



- À immatriculer en collection
- Pas de clé
- À restaurer

**S**PEED est la marque de production des Établissements BRISSONNET, fondés en 1927 qui commercialisait des side-cars puis fabrique des accessoires ou améliorations pour automobiles tel que les malles pour 2CV, roues en Alpax ou pipes spéciales pour 203, 4CV, Aronde.....

En 1943, Pierre Brissonnet réalise plusieurs projets mais c'est en 1949 que les choses se précisent jusqu'à la fabrication d'un scooter par la S<sup>te</sup> MORS. Le premier Mors-Speed naît en octobre 1951.

Le Paris-Nice présenté au Salon de Paris en 1953 est d'une grande élégance avec un dessin original dû au carrossier automobile Jean-Henri Labourdette.

Ce scooter sera encore commercialisé jusqu'en 1955 puis reprit par la marque Alcyon.

N°31

## CZ 1961

CEZETTA 175502

1 000 | 2 000 €

- N° de série : 11914
- CGF Collection + clé
- À restaurer ou remettre en route

Modèle emblématique à l'époque en Tchécoslovaquie où ses ingénieurs lui ont donné une forme de fusée. Une version modernisée existe toujours en République Tchèque, mais cette fois en motorisation électrique, preuve que ce scooter a été un fleuron pour le pays dans les années 60'.



800 | 1 000 €

N°32

## MANURHIN 1974 SM75



⋮ N° série : 32151

⋮ CGF + clé

En 1956, la Manufacture du Haut Rhin connue pour ses fabrications de tours automatiques, pistolets, rectifieuses, appareils de contrôle et aussi munitions ouvre un département scooter, ceci pour s'assurer une régularité de production n'existant guère avec les armements et les machines-outils.



**N°33**

## PEUGEOT 1956 S57

1 500 | 2 500 €

- N° de série : 113222
- CGF - pas de clé
- À remettre en route

PEUGEOT est le dernier des "trois grands" du deux-roues à se lancer dans l'Aventure scooteriste en 1953. Premier modèle, le S55, exposé au Salon de 1953, est doté d'un moteur de cyclomoteur adapté à sa nouvelle utilisation.

Le S57, présenté au Salon de 1954, remplace le S55. En 1955, le S57 est présenté en version AL "allégée" (sans coffre, une seule selle,...) et en version S157 avec un moteur 150 cm<sup>3</sup> prévu pour l'exportation.



1 500 | 2 500 €

N°34

## NSU 1956 PRIMA



- N° de série : 2019698
- CGF Collection + clé
- À restaurer - à remettre en route

Après avoir fabriqué des Lambretta LD sous licence, le contrat n'est pas renouvelé et NSU produit ses propres scooters, avec une ligne très inspirée des LAMBRETTA.



N°35

## PIAGGO 1962 VESPA 125 GTC6 - C43

- N° VTN2T11746
- CGF + clé

Ce modèle est similaire visuellement au 150 GL, sauf qu'il est chaussé en pneu de 8 pouces.

Il est équipé d'une boîte à 4 rapports.



2 000 | 4 000 €

2 000 | 3 000 €

N°36

## DERNY 1957

D7 TAON

- N° série : 348
- CGF

Scooter dessiné par Roger Tallon en 1955, le designer du TGV et des montres LIP entre autres.



**N°37**

# PEUGEOT 1958

S57C

2 000 | 3 000 €

- N° série : 122769
- CGF + clé
- À remettre en route
- Entièrement d'origine



200 | 400 €

N°38

## DURKOPP c.1956 DIANA

- À compléter et à restaurer
- À immatriculer en Collection



N°39

## SCOOT AIR 1955

SA

5 000 | 8 000 €

- N° Série : 6
- CGF
- Très bel état d'origine
- À remettre en route

Présenté au Salon de Paris en octobre 1954, ce scooter est réalisé en métal léger insensible à l'oxydation et aux intempéries.

Il est démontable en 32 éléments ce qui permettait de le transporter facilement, notamment par les pilotes d'avion de tourisme pour faciliter leurs déplacements à terre.

Le moteur est un Comète 98 cc et démarrage par câble. Il possède 2 vitesses.

Le poids en ordre de marche n'est que de 55 kg !

Cher et atypique, son créateur Jacques LEFOL n'en vendra qu'une quarantaine d'exemplaires, dont très peu subsistent à ce jour.



1 000 | 2 000 €

N°40

## PIAGGIO 1990 VESPA 125 PX



- CGF
- 9.947 km au compteur
- Très bel état d'origine
- À remettre en route

Incarnation la plus fidèle de l'esprit Vespa, le PX fait honneur à ses ancêtres nés il y a presque 60 ans. En reprenant leurs qualités mais aussi leurs défauts, le PX reste inclassable.

Loin d'être simplement vintage, le PX est bien plus qu'un simple engin à la mode.



**N°41**

## NSU 1960 PRIMA S

- N° série : 2354735
- CGF Collection + clé

Après avoir fabriqué des Lambretta LD sous licences, le contrat n'est pas renouvelé et NSU produit ses propres scooters, avec une ligne très inspirée des Lambretta.



2 000 | 4 000 €

4 000 | 6 000 €

N°42

## RUMI 1953 SCOAITOLLO

- N° de série : 11708
- CGF Collection – pas de clé
- À remettre en route

Moins connu que le Formicchino et plus rare et avec toujours le même moteur bicylindre avec son bruit d'abeille.



50 | COLLECTION SABOULARD

**N°43**

## **SITTA 1954** ILO SCOTTA

- N° 36578
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise de Collection

1 500 | 2 500 €



1 000 | 2 000 €

N°44

## KTM 1962 MECKY



- N° de série : 2883
- CGF
- À remettre en route

**L**a KTM Mecky a été présentée au Salon de Vienne en 1957.

Avec un moteur maison de 49,6 cc.

En 1962 il sera monté avec un moteur SACHS et des roues flasquées de 12 pouces et avec des suspensions avant et arrière oscillantes.



N°45

## JONGHI 1954 POLO

- ⋮ N° série : 20400
- ⋮ CGF - pas de clé

JONGHI est une marque de motocyclettes française, créée à La Courneuve en 1930 et son modèle Polo sera produit de 1953 à 1957 à environ 1.000 exemplaires.

Présenté au Salon de Paris en 1953 le prototype d'un 2 roues "Polo" ressemble au Galletto de GUZZI.

Une moto conçue comme une automobile à caisse portante.



800 | 1 600 €

1 000 | 2 000 €

**N°46**

# IWL (MZ) 1974

TS 125

- N° série : 770366530
- CGF + clé
- À restaurer



N°47

## IWL (WEBMZ) 1955 PITTY

1 500 | 2 000 €

⋮ N° de série : 118944

⋮ GCF – pas de clé

IWL pour INDUSTRIE WERKE  
LUDWIGSFELDE, constructeur  
installé dans la banlieue Sud de Berlin. Il  
créé une section motorisée 2 roues en 1963  
où seront produits pendant une petite  
décennie, 4 modèles dont 3 types et 3  
carrosseries très différentes.

Ce modèle a participé à de nombreux  
rallyes en Belgique



1 200 | 2 000 €

**N°48**

# LAMBRETTA 1957

125 LD 57

- N° de série : 135468
- CGF Collection – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route



N°49

## MANET 1967 TATRAN

- N° série : 145687
- CGF Collection avec numéro
- de série non concordant + clé
- À restaurer ou à remettre
- en route

Moto biplace de la catégorie scooter. Il a été fabriqué par Považský strojárna de 1958 à 1964. Au total, 95.207 pièces ont été produites

Scooter russe, qui a roulé en Lituanie.



1 000 | 1 500 €

1 200 | 1 800 €

N°50

## SCOVEL c.1951 STEFA



- D'origine, à remettre en route
- À immatriculer en Collection

De conception rustique, le prototype du STERVA est présenté en juillet 1951 avec un moteur de 98 cm<sup>3</sup> à 4 vitesses.

Au Salon de 1951, le STEFA I a toujours un moteur 98 cm<sup>3</sup> mais gagne en esthétique. Le STEFA II, quant à lui, reçoit un moteur AMC de 125 cm<sup>3</sup> à 3 vitesses.

Après ce Salon de 1951, le galbe est revu et on envisage le montage d'un moteur YDRAL 125 cm<sup>3</sup> à 4 vitesses. Leur carrière s'achève en 1953-1954.



58 | COLLECTION SABOULARD

**N°51**

**PUCH 1963**

ALPINA

- N° série : 3219832
- CGF Collection + clé
- D'origine, à remettre en route

1 800 | 2 600 €



1 200 | 2 000 €

**N°52**

# LAMBRETTA 1957

125 LD 57



- N° de série : 501100
- CGF + clé
- D'origine, à restaurer
- À remettre en route



**N°53**

## **RALEIGH 1964** ROMA

- N° série : TH92300
- CGF Collection – pas de clé
- À remettre en route
- À restaurer

1 300 | 1 800 €



800 | 1 600 €

N°54

## AGRATI 1959 CAPRI

- N° série : LGM10150M
- CGF Collection – pas de clé
- À compléter et restaurer

Ligne très proche du Vespa, mais pas  
une copie



N°55

## VELOCETTE 1962

VICEROY

- N° série : S486
- CGF – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route

Puissant moteur 250 cm<sup>3</sup> dont la vitesse maximale dépasse les 100 km/h.

1 600 | 2 600 €



2 000 | 3 000 €

N°56

## LAMBRETTA 1956 150D



- N° de série : 26505150D
- CGF Collection – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route

Ligne des premiers modèles de Lambretta, très dépouillée, avec un moteur puissant pour le poids de l'engin.



N°57

## PAUL-VALLÉE

S149

• À remettre en route

• CGF

• Pas de clé

Les productions PAUL-VALLÉE, commercialisées par la SICRAF d'Aubervilliers (Société Industrielle de Construciton et de Recherche Automobiles de France) seront surtout connues au travers des triporteurs de livraison.

Le premier scooter sera présenté au Salon de Paris en 1949 avec pour fin le Salon de 1953.

Le modèle présenté fait partie des S.149 de 1950, la première version d'inspiration Lambretta.

Cadre en tube chromé et massif. Pièces en alliage coulé. Suspension AR coulissante alors que l'avant est mono télescopique avec garde boue AV porteur. Le moteur est un 125 cm<sup>3</sup> Aubier – Dunne AL à 3 vitesses fabriqué à Saint-Amand-les-Eaux (Nord). Les freins sont spéciaux car les mâchoires sont lisses et c'est le tambour qui porte les garnitures.

L'écusson avec son coq tricolore rappelle les origines de Paul Vallée alors directeur de l'Écurie de France fameuse pour ses succès en automobile.

3 000 | 6 000 €



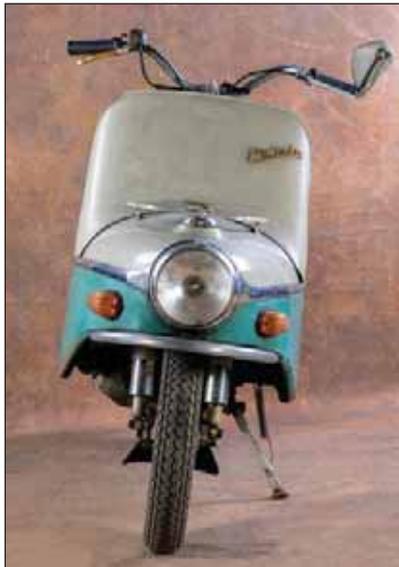


**N°58**

**CZ 1960**  
CEZETTA 175

- N° série : 19081
- À restaurer
- À remettre en route

1 000 | 2 000 €



2 000 | 3 000 €

**N°59**

## TWN 1956 CONTESSA

- N° série : 552154
- Moteur 200 cm<sup>3</sup>
- CGF Collection – pas de clé
- À remettre en route

Ce modèle a participé à de nombreux rallyes.



**N°60**

# BERNARDET c.1953

MODÈLE Y52

1 500 | 2 500 €

- Sans CG
- À restaurer
- À immatriculer en Collection



1 300 | 2 000 €

N°61

# ISO MOTO 1954 S



- À immatriculer en collection
- Clé présente
- À restaurer ou remettre en route



70 | COLLECTION SABOULARD

**N°62**

## **PUCH 1955** CONDOR

- N° série : 205508
- CGF Collection – pas de clé
- Bel état d'origine
- À remettre en route

1 800 | 2 800 €



1 200 | 1 600 €

**N°63**

## IWL c.1964 TROLL



- N° série : 033419
- À immatriculer en Collection
- Ancienne restauration
- À remettre en route



**N°64**

1 000 | 2 000 €

## SAINT GEORGES 1921

JE

• N° de série : 698

• CGF

• Moteur 250 cm<sup>3</sup>

St Georges Engineering est une fabrique de Birmingham qui fabriquait des vélos.

Équipé d'un moteur Lutetia fabriqué à Neuilly-sur-Seine, en 250cc 2 temps.

Charles Félix Echard (architecte et champion d'aviron puis coureur cycliste) sera en 1892 le Directeur du Grand Manège Vélocipédique du Bois de Boulogne ainsi qu'agent de bicyclettes puis constructeur. Son fils Marcel Echard créera la marque Lutetia en 1912 pour un moteur de hors-bord.

À partir de 1921 il fera des moteurs pour motocyclettes, avec de nombreux succès en compétition. Après la guerre il continuera les moteurs d'avions de bateaux et de canots jusqu'aux années 50. Il s'agit là d'un très rare témoin de moto anglaise à moteur français.



600 | 1 200 €

**N°65**

# GNOME-RHÔNE c.1953

125 TYPE R

- Immatriculée 9441 BJ 76
- À immatriculer en Collection



N°66

## PP ROUSSEY 1956 STANDARD

7 000 | 10 000 €

- N° de série : 10
- CGF
- Avec la clé de contact

L'existence de la firme PP ROUSSEY débute en 1929. M. Roussey père et ses jumeaux Pierre et Paul sont établis à Dijon et produisent des motocyclettes avec cadre en tôle emboutie équipées de moteur "Chaise".

Après s'être établi à Meudon, ils exposent au Salon de Paris de 1952 un élégant scooter dont la principale caractéristique est le refroidissement du moteur par eau.

La mise au point est longue et c'est fin 1955 qu'il sortira. Avec un châssis à tube unique formant poutre en plusieurs éléments soudés et suspension avant à roue tirée.

Malgré de nombreux articles la carrière du scooter a été fort discrète.

Il réapparaît en 1957 et 1958 pour le Bol d'Or sous un habillage très spécial et aux mains des frères Terrioux.

Sa production serait d'à peine plus d'une dizaine de scooters et il n'en subsisterait qu'entre 3 et 5 dans le monde.





76 | COLLECTION SABOULARD

**N°67**

## **RUMI 1952** 125 SPORT S1

- N° de série : 449
- CGF Collection – pas de clé
- Totalemment d'origine
- À remettre en route

5 000 | 7 000 €



1 800 | 2 800 €

**N°68**

# PEUGEOT 1957

S57C

- N° série : 121948
- CGF + clé
- D'origine à remettre en route



**N°69**

## ISARIA 1953 GOGGO

- N° série : 5212905
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise française

Surnommé Big Nose en raison de sa face avant proéminente.

Ce surnom fut repris quelques années plus tard par la marque DKR et son scooter modèle « Défiant ».

La marque commença dès 1860 par la fabrique de machines-outils et de machines agricoles à Dingolfing en Bavière.

En 1951, Hans Glas tente l'aventure en commercialisant son scooter Goggo rebaptisé Isaria pour l'exportation du nom de la rivière Isar passant près de l'usine.

Il sera commercialisé au États-Unis sous le nom de JoeBe.

Les Soviétiques de leurs côtés réaliseront à partir de 1957 une copie du Goggo 200.

En 1954 la marque lancera la fameuse petite voiture Goggomobile.

1 600 | 2 400 €



3 000 | 5 000 €

N°70

## ISOTHERMOS 1960 DIVA



- N° série : F1037373
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise de Collection
- À remettre en route

Fabricant d'appareils frigorifiques basé à Bresso près de Milan depuis 1939, il fabrique à partir de 1948 des 2 roues à moteur et quelques automobiles.

Le Diva est présenté en avant-première en France au Salon de Paris en 1957.

Il s'agit d'un cadre en tubes de gros diamètre supportant une carrosserie et panneaux arrière amovibles.

2 temps à 4 vitesses, la production assez confidentielle s'arrête en 1962 lorsque la marque revient à l'automobile.

Ils fabriqueront entre autres l'Isetta.

Ce scooter a tourné à Monthéry et a fait plusieurs rallyes avec son propriétaire.

**N°71**

## LAMBRETTA 1956

125LD 56

- N° de série : 111695
- CGF Collection – pas de clé
- Très bon état d'origine
- Avec ses accessoires.
- À remettre en route

1 500 | 2 500 €



1 200 | 1 600 €

**N°72**

# BERNARDET c.1948

TYPE A48

- N° de série : 910
- À immatriculer en Collection
- À remettre en route



**N°73**

## **BSA 1961** D5 BANTAM

- N° de série : FD53750
- CGF – pas de clé
- À remettre en route

La BSA Bantam est une moto 2 temps à boîte de vitesses séparée qui était fabriquée par la Birmingham Small Arms Company (BSA) à partir de 1948 (125 cm<sup>3</sup>) et ce jusqu'en 1971 (125 cm<sup>3</sup>).

La Bantam est basée sur une conception allemande, la DKW RT 125, conçue en miroir par rapport à la DKW, le changement de vitesses étant du côté droit comme sur les autres motos britanniques de cette époque.

Les chiffres exacts de production ne sont pas véritablement connus mais sont estimés à plus de 250.000 exemplaires.

600 | 1 200 €





N°74

## LAPÉBIE 1959

L125

- N° de série : 30160
- Moteur YDRAL
- CGF Collection – pas de clé

Fabriquée à Saint-Etienne par MERCIER qui utilisera plusieurs marques pour commercialiser ces motos, le même modèle existe sous la marque WONDER-YDRAL.

La marque est créée en 1939 pour fabriquer et vendre des cycles. Après-guerre, elle commercialisera cycles, cyclomoteurs et vélomoteurs puis déplacera le site sur Bordeaux.



1 000 | 1 600 €

4 000 | 6 000 €

**N°75**

## **RUMI 1955** FORMICHINO



- N° de série : 21387
- CGF et pas de clé
- Version avec la boîte à outils dans le cadre.
- À remettre en route



N°76

## HONDA 1985 SPACY2 JF02

- N° de série : 5003135
- CGF – avec clé

Le Honda Spacy, scooter futuriste avec son phare rétractable est sorti en 1983 et possède un moteur 4 temps.

Il apparaît dans le film "Terminator" et servira à Sarah CONOR pour aller travailler au Fast-Food.

Sa campagne publicitaire sera faite avec le top model et chanteuse Grâce JONES.



800 | 1 200 €



900 | 1 500 €

N°77

# BERNARDET 1953

Y52

- N° de série : 13513
- À immatriculer en Collection
- À restaurer



*Document d'époque*

**N°78**

## HEINKEL 1963 103A2 TOUNSET

- N° de série : 252453
- CGF de collection
- Numéros non correspondants
- À remettre en route

800 | 1 500 €



5 000 | 7 000 €

**N°79**

## **RUMI 1956** FORMICHINO



- N° de série : 22063
- CGF + clé
- Version avec la boîte à outils dans le cadre.
- À remettre en route



90 | COLLECTION SABOULARD

N°80

# ZÜNDAPP 1957

## BELLA

- ⋮ N° de série : R34276
- ⋮ CGF de Collection – pas de clé

800 | 1 500 €



600 | 1 200 €

**N°81**

# PEUGEOT 1957

S157B

- N° de série : 201341
- CGF – pas de clé
- À restaurer



**N°82**

## LAMBRETTA 1984 SX200 LYNX

600 | 1 200 €

- N° de série : 533786
- CGF – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route



600 | 1 200 €

N°83

## SOCOVEL 1950 2006E



- N° 859288
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise de Collection

**S**OCOVEL est une marque historique Belge créée par les Frères Limelette.

On peut dire qu'elle est la première à avoir construit et commercialisé en Europe, avant-guerre de 1941 à 1946, une moto électrique en série.



N°84

## MORS 1953 SPEED 84

- N° série : 3872
- CGF
- Pas de clé
- À remettre en route

**S**PEED est la marque qui désigne les productions des Établissements Brissonnet, fondés en 1927 qui commercialisaient des side-cars puis fabriquent des accessoires ou améliorations pour automobiles telles que les malles pour 2 CV, roues en Alpax ou pipes spéciales pour 203, 4 CV, Aronde....

En 1943, Pierre Brissonnet réalise plusieurs projets mais c'est en 1949 que les choses se précisent jusqu'à la fabrication d'un scooter par la Société Mors.

Le premier Mors-Speed naît en octobre 1951.

500 | 1 000 €



800 | 1 500 €

N°85

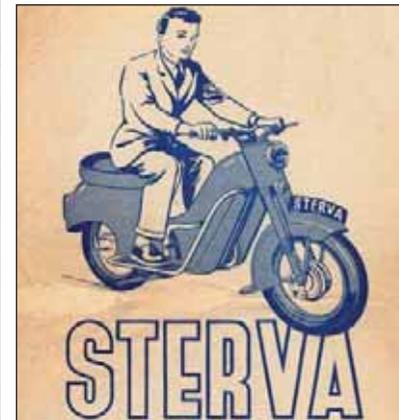
## STERVA 1954

JV356



- N° de série : 27744
- CGF de Collection
- À remettre en route
- À restaurer

STERVA fabriquée par STERLING de Saint-Étienne de 1952 à 1955. Aussi vendue par la marque STELLA et sous licence en Belgique par MOTORETTA.



96 | COLLECTION SABOULARD

**N°86**

## SUZUKI 1984

CF41A

- ⋮ N° de série : 122420
- ⋮ CGF – avec clé

400 | 800 €



LUNDI 20 JUIN 2022 | 97

1 200 | 1 800 €

**N°87**

# TERROT 1956

VMS3

- N° de série : 625961
- CGF + clé
- À remettre en route



98 | COLLECTION SABOULARD

**N°88**

## HONDA 1987 JF02

- N° de série : 5003094
- CGF avec clé
- À remettre en route

800 | 1 200 €



LUNDI 20 JUIN 2022 | 99

800 | 1 500 €

N°89

# HERCULES c.1955

200

- À immatriculer en Collection
- Clé présente



100 | COLLECTION SABOULARD

**N°90**

## TERROT 1955 VM52

- N° de série : 623269
- CGF de Collection – pas de clé
- À remettre en route

1 200 | 1 800 €



2 000 | 3 000 €

**N°91**

## ACMA 1959 VESPA



- N° de série : 17665
- Version 150 cm<sup>3</sup>
- CGF de Collection + clé
- Très bel état d'origine
- À remettre en route



N°92

## ACMA 1959

### VESPA TROUPES AÉROPORTÉES

8 000 | 12 000 €

- N° de série : 511TAP59
- CGF de Collection
- À remettre en route

Le Vespa 150 TAP (TAP pour « troupes aéroportées ») ou « Bazooka Vespa » est un scooter Vespa modifié pour transporter un canon sans recul M20 de 75 mm. Il a été utilisé à la fin des années 1950 par les troupes aéroportées françaises pendant la guerre d'Algérie.

Construit par les Ateliers de Construction de Motocycles et d'Automobiles (ACMA) en 1956 et 1959, un assembleur sous licence de Vespa en France, ce scooter relativement bon marché permettait de déployer rapidement par largage en parachute une équipe de deux personnes (tireur et chargeur) avec un véhicule.

Le canon n'a jamais été conçu pour être tiré depuis le scooter, qui est uniquement un moyen de transport. Le canon était monté sur un trépied pliable livré avec le scooter.

Environ 600 de ces scooters (versions « TAP 56 » et « TAP 59 ») ont été produits. Le projet remonte à la guerre d'Indochine.

Ce scooter est totalement d'origine. Il a été repeint certainement pendant sa période militaire mais directement sur l'ancienne peinture qui réapparaît en bon état à différents endroits dû à

la mauvaise adhérence sur la peinture d'origine.

Il est donc tout à fait possible de faire ressortir complètement la peinture d'origine. La carrosserie est en bon état ainsi que l'ensemble du scooter.

Il a été parachuté en Algérie puis revenu en France et n'a plus son canon. Il a participé à différents rallyes.





104 | COLLECTION SABOULARD

N°93

## VÉLOVAP 1954

CAZENAVE 542

• CGF

• À remettre en route

Celle-ci a tourné à Montlhéry et a fait des rallyes et une course de régularité lors d'une concentration à Boissy-le-Cutté dans l'Essonne.



500 | 1 000 €

1 600 | 2 400 €

N°94

## MV AGUSTA 1952 125C GT

- ⋮ N° de série : 522722
- ⋮ CGF Collection – pas de clé

Comme pour ses motos et ses résultats en compétition entre autres avec Juage Agostini la firme Italienne MV (Meccanica Verghera), crée près de Milan par le comte Agusta est née durant la seconde guerre en tant que filiale du groupe industriel construisant des hélicoptères et autres produits aéronautiques présentera son premier scooter en 1949.



N°95

## TWN 1956 BOSS350

- N° de série : 356453
- CGF et clé
- À remettre en route

Pots d'échappement caractéristiques en forme de banane ; Ce modèle a participé à de nombreux rallyes.



1 000 | 1 600 €

LUNDI 20 JUIN 2022 | 107

1 000 | 1 500 €

N°96

# VÉNUS 1954

MS150

••• N° de série : 109223  
••• CGF de collection



108 | COLLECTION SABOULARD

**N°97**

## **VESPA 1989** VSX1 TX200

- 18 075 km au compteur
- CGF + clé
- Bel état d'origine
- À remettre en route



1 000 | 2 000 €

1 600 | 2 400 €

N°98

## WFM 1959

OSA M50



- N° 3307
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise de Collection

W<sup>FM</sup> est une marque Polonaise créée en 1947 jusqu'en 1966. OSA veut dire guêpe en polonais.

Il a une coque en fibre, un moteur placé verticalement et des roues en 14 pouces.

Cette pièce fait partie des premières séries fabriquées dès sa première année de commercialisation.



110 | COLLECTION SABOULARD

**N°99**

## ZÜNDAPP 1957 BELLA 203

- N° de série : 9189
- CGF de Collection avec clé
- À remettre en route

Acheté lors d'un rallye en Belgique.

800 | 1 600 €



800 | 1 600 €

**N°100**

# TRIUMPH 1962

TINA

- À immatriculer en Collection
- À restaurer



**N°101**

## HEINKEL c.1953

150

- À immatriculer en Collection
- Clé
- À restaurer
- À remettre en route.

**H**EINKEL de Stuttgart est un exemple de plus de reconversion après la guerre avec 3 usines et 52 000 salariés qui fabriquaient des pièces d'avion. C'est vers le 2 roues que s'orientera la marque.



800 | 1 500 €

1 200 | 2 500 €

**N°102**

## **BERNARDET 1957** L6 CABRI



- N° de série : 1906
- CGF
- À remettre en route

Ce modèle a participé à plusieurs expositions et a roulé à de nombreux rallyes et rassemblements.



**N°103**

## **BSA 1961** SUNBEAM TS1

- N° de série : S11 385
- CGF de Collection – pas de clé
- À restaurer

Aussi commercialisé sous le nom de TRIUMPH Tigress, BSA et TRIUMPH étant du même Groupe.

500 | 800 €



1 000 | 2 000 €

**N°104**

# LAMBRETTA 1967

J125



- N° de série : 160604
- CGF – pas de clé
- À restaurer
- À remettre en route



116 | COLLECTION SABOULARD

**N°105**

## **RUMI 1959** FORMICHINO

- N° de série : 26572
- CGF Collection + clé
- À remettre en route

Ce modèle a participé à de nombreux rallyes.



4 000 | 6 000 €

800 | 1 200 €

**N°106**

## FUJI 1962 RABBIT 90



- N° 10714
- Moteur 125 cm<sup>3</sup>
- Carte grise de Collection

Parmi les scooters Japonais, un des plus connus est le Rabbit. Produit par la FUJI HEAVY INDUSTRY CO LTD de Tokyo.

FUJI qui est aussi fabricant d'appareils photos. La série des Rabbit commence en 1946.



**N°107**

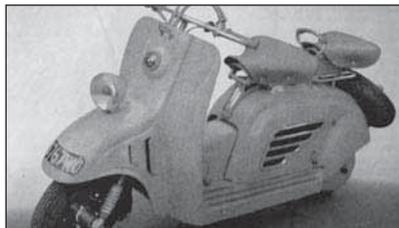
## **GUILLER 1953** 125S

- N° de série : 56480
- CG Collection
- Pas de clé
- À restaurer

**R**ené GUILLER fonde sa firme en 1911 à Fontenay-le-Comte (Vendée).

En 1919, il fabrique des vélos, en 1926, des vélomoteurs 98 cm<sup>3</sup>, en 1928-29, des motos et en 1951 un scooter par la production sous licence de SIM Italien avec différentes motorisations et évolutions jusqu'à la fin en 1956.

L'ancien propriétaire était un prêtre qui l'utilisait pour se rendre aux offices.



600 | 1 500 €



5 000 | 7 000 €

**N°108**

## **RUMI 1960** FORMICHINO

- N° de série : 27066
- CGF + clé
- À remettre en route



**N°109**

## **ALCYON c.1957** PARIS-NICE

- N° série : 50887
- Pas de CG
- À immatriculer en Collection
- Pas de clé
- À restaurer

**A**u Salon de Paris en 1953, MORS lance le Paris-Nice et avec lui, veut attaquer de front les deux géants Italiens.

Il est d'une grande élégance avec un dessin original dû au carrossier automobile Jean Labourdette.

À partir de 1955, MORS abandonne le scooter. Le relais est assuré par les très anciens établissements GENTIL à Courbevoie, plus connus sous la marque ALCYON.

Ayant reçu quelques améliorations il sera encore présent jusqu'en 1958.

1 300 | 3 000 €



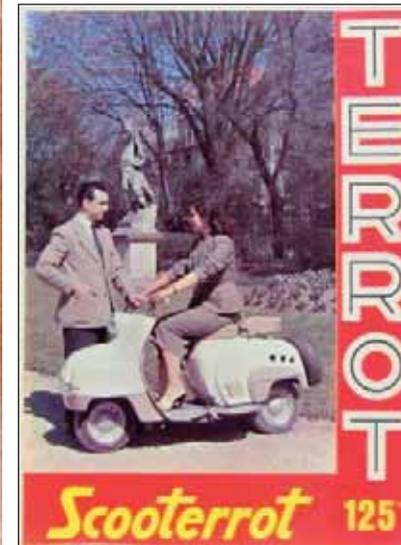
200 | 400 €

N°110

# TERROT c.1954

VMS

- À compléter et à restaurer
- À immatriculer en Collection





800 | 1 000 €

**N°112**

## MANET 1967 TATRAN

- À immatriculer en Collection
- À restaurer
- À remettre en route

C'est un scooter Russe qui a roulé en Lituanie.



124 | COLLECTION SABOULARD

**N°113**

## **PUCH c.1963** ALPINA

- Clé de contact
- À immatriculer en Collection
- À restaurer

800 | 1 400 €



300 | 600 €

**N°114**

# LAMBRETTA c.1956

TYPE 150

- N° de série : 505922
- À immatriculer en Collection
- Pas de clé
- À restaurer et compléter



**N°115**

## PIATTI 1956 S125

⚡ **À immatriculer en Collection**

**L**e PIATTI est créé en 1952 par Vincenzo PIATTI.

Il est construit en Grande Bretagne par Cycles MASTER ainsi qu'en Belgique par les anciens établissements D'IETEREN Frères de Bruxelles qui en produiront près de 750 de 1955 à 1957.



2 000 | 3 000 €



1 000 | 2 000 €

**N°116**

# LAMBRETTA c.1956

125LD



- N° de série : 55715
- À immatriculer en Collection
- Pas de clé
- À restaurer



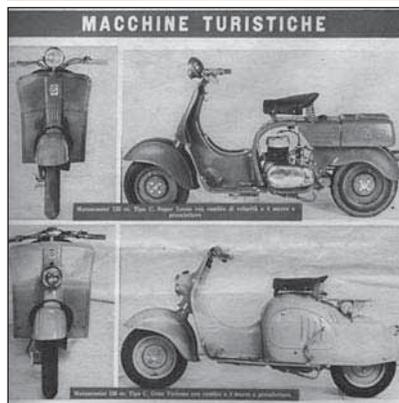
**N°117**

# MV AGUSTA 1952

125 CGT

600 | 1 000 €

- À immatriculer en Collection
- À restaurer



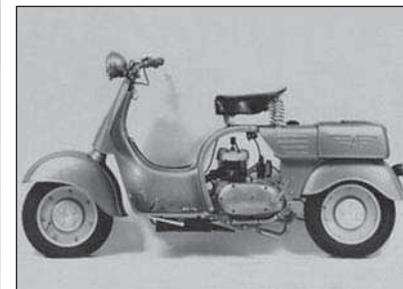
600 | 1 000 €

**N°118**

# MV AGUSTA 1952

125 CGT

- À immatriculer en Collection
- À restaurer



130 | COLLECTION SABOULARD

**N°119**

**NSU c.1958**  
PRIMA

- À immatriculer en Collection
- À restaurer

500 | 1 000 €



800 | 1 500 €

**N°120**

## LAMBRETТА c.1958 INNOCENTI

- A immatriculer en Collection
- Pas de clé
- À restaurer ou remettre en route



132 | COLLECTION SABOULARD

**N°121**

**WFM 1959**

OSA M50

- À restaurer
- À immatriculer en Collection

800 | 1 500 €



400 | 600 €

**N°122**

# DURKOPP 1956

DIANA

- N° de série : 106 837
- CGF de Collection
- À restaurer



134 | COLLECTION SABOULARD

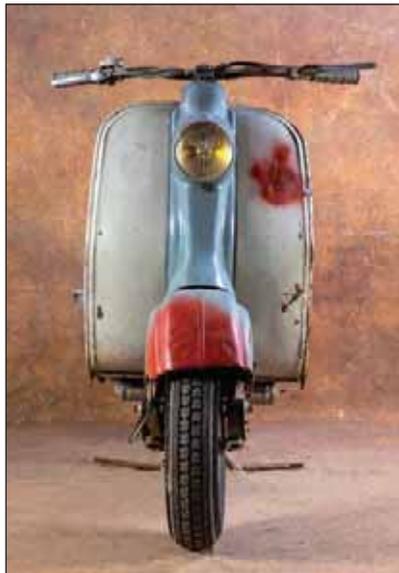
**N°123**

## LAMBRETTA 2008

125 LD57

- N° de série : 167647
- CGF Collection – pas de clé
- À restaurer ou remettre en route

800 | 1 600 €



1 500 | 3 000 €

**N°124**

# LAMBRETTA 1961

125 LI



- N° de série : 771988
- CGF – pas de clé
- Ancienne restauration
- À remettre en route



136 | COLLECTION SABOULARD

**N°125**

## **RUMI c.1958** FORMICHINO

- N° de série : 23256
- À immatriculer en Collection
- Pas de clé
- Incomplet et à restaurer

1 500 | 2 500 €



4 000 | 6 000 €

**N°126**

## **RUMI c.1958** FORMICHINO BOL D'OR

- N° de série : 25010
- À immatriculer en Collection
- Début de restauration à finir
- Entièrement poli



**N°127**

## HARLEY-DAVIDSON 1943

### WLA CIVILISÉ

13 000 | 18 000 €

- N° châssis : 4377896
- Remonté avec un moteur New old stock avec N° correspondant à la carte grise 750 cc

La Harley Davidson WLA est le modèle de la firme américaine fabriqué selon les spécificités de l'armée entre 1926 et 1945 puis de 1949 à 1952. Les WLA étaient peu utilisées sur le front car difficile de s'en sortir dans la jungle japonaise ou durant les hivers en Europe, elles furent surtout utilisées pour la police et l'état-major. Les WLA sont équipées d'un moteur bicylindre 4 temps de 739cc développant 25 CV à 4500 tours/min. La boîte de vitesses est une boîte 3 rapports à main avec un embrayage au pied. Les 243 kg de cette moto sont freinés avec des freins à tambour.

L'exemplaire proposé ici est en bon état esthétique. La peinture biton verte blanche est propre et les chromes sont également en bon état. La selle et les sacoches en cuir ne sont ni griffées ni trouées. Ayant déjà été refait à 70 000 km, le moteur est encore en rodage alors il faudra patienter un peu avant de rouler pleins gaz vers les jolies campagnes françaises.





140 | À DIVERS

**N°128**

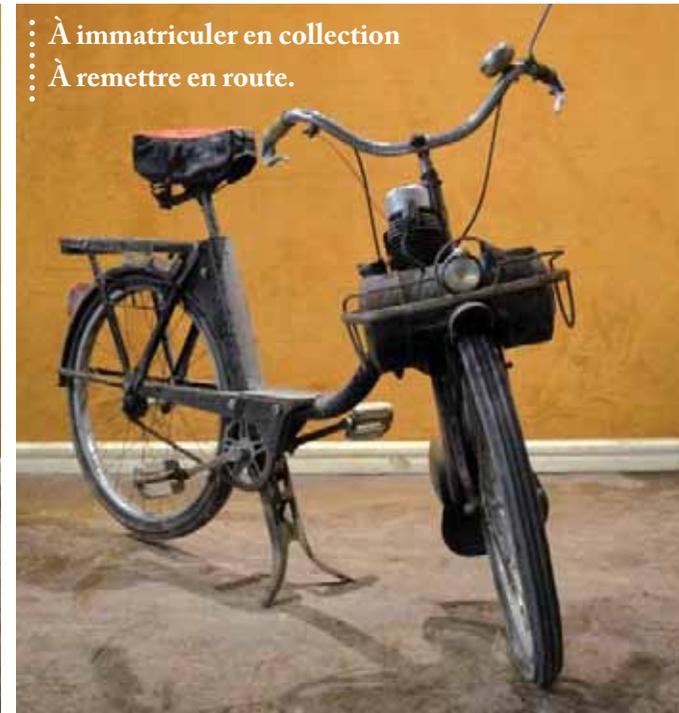
**SOLEX c.1959**  
1700

250 | 450 €

**N°129**

**SOLEX**

250 | 450 €



3 000 | 6 000 €

**N°130**

## **BSA 1953** GOLD STAR



- ⋮ **Moteur 350 cc**
- ⋮ **À remettre en route**
- ⋮ **À finir de restaurer**

C'est depuis 1910 que la firme anglaise BSA fabrique des motos dans ses usines. Les moteurs 348 cc furent commercialisés après la seconde Guerre Mondiale. En 1953, elles reçoivent une nouvelle culasse conçue par Bert Hopwood. Cette même année, un bras oscillant fut proposé même si les cadres rigides étaient conservés.

Cette BSA 350 est à remettre en état. Elle est équipée du bras oscillant, d'un bidon d'huile Motul et d'une selle rouge en cuir abîmée. Des traces d'oxydation font leur apparition sur la ligne d'échappement et d'autres pièces de la moto. Elle est à finir de restaurer, au même titre que le moteur BB 32 GS 114, pour reprendre le terrain de cross manière sûre.

**N°131****BSA 1956**  
500 GOLDSTAR• **Numéro de série : CB324040**• **Moteur n° 3121228**• **Carte grise française**  
•

La Goldie, comme l'appelaient ses fans, fut l'une des super sportives les plus fameuses de l'après-guerre à la fin des années soixante. Mais le plus remarquable est que cette Gold Star fut mise avec succès à toutes les sauces possibles. Dans ses versions 350 et 500 cm<sup>3</sup>, elle était à la fois, au choix et à quelques détails d'aménagement près, une routière super sportive, une excellente machine de circuit, une enduro de premier plan et une moto de cross au top niveau ou même une trial éventuellement accouplée à un side-car ! Jamais, sans doute, une moto n'eut d'aussi larges possibilités et un palmarès aussi hétéroclite.

Étroitement dérivée, quant à son moteur, des séries B31 et 32 d'avant-guerre, la Gold Star réapparaît en 1947. Son cadre simple berceau rigide acquiert une suspension arrière coulissante en 1949 et la 500 se distingue cette année-là en tout terrain, aux ISDT, tandis que la 350 remporte sa première victoire en catégorie Clubman au TT à plus de 120 km/h de moyenne. Elle va, par la suite, gagner toutes ces courses nationales anglaises du TT clubman de 1949 à 1956 : sans mal, 93% des pilotes, au départ cette dernière année, étaient au guidon de Gold Star !

8 000 | 12 000 €

La mouture finale de la Goldie, à cadre double berceau, suspension arrière oscillante et frein avant de 200 mm, apparut en 1953.

Une kyrielle de kits et d'options étaient disponibles pour tirer le meilleur de sa Gold Star dans les conditions choisies et elle développa jusqu'à 41 CV aux mains des plus habiles préparateurs.

Le modèle présenté possède une magneto Lucas de compétition et un carburateur Amal T5GP1.

Nous remercions monsieur François-Marie Dumas pour son aide concernant le descriptif général du modèle.





**N°132**

## TRIUMPH 1962 METISSE MKIII

- **Cadre BSA**
- **Cross 500 cc**

**T**riumph est un constructeur de motos anglaises qui débute sa production de motos en 1902. En parallèle, les frères Derek et Don Rickman se lancent dans la compétition de motocross mais, désireux d'avoir des machines plus légères, décident de produire leurs propres cadres motos. Associées à des moteurs 500 cc 2 temps, les motos Rickman commencent à prendre du galon en compétition jusqu'à ce que les deux frères enchaînent des victoires en 1959, 1960, 1963, 1964 et 1966.

Cette Triumph est en relativement bon état. La peinture jaune qui couvre l'intégralité des carénages est encore assez propre. La selle ne présente aucun trou et le moteur a l'air sain. Elle est équipée de suspensions avant et arrière et les jantes ne présentent pas de traces de rouille, de même pour le cadre. Cette 500 cc de 1962 ne nécessite qu'une révision moteur pour retourner sur la piste.

4 000 | 6 000 €



1 000 | 2 000 €

**N°133**

## MAÏCO 1960

M250B

••• N° de série : 433 264

••• CGF



Maïco est un fabricant de motos Allemand qui fait son apparition en 1926. Si, aujourd'hui, Maïco est connu pour son très célèbre 700cc deux temps, la marque à la prononciation controversée commence sa production de « 2 strokes » après la Seconde Guerre Mondiale. Dans les années 50, Maïco s'essaie à l'automobile mais sans grand succès. La fabrique allemande est surtout connue pour ses machines de cross et d'enduro.

Notre Maïco 250 est un modèle militaire. Datant de 1960, elle est encore dans son état d'époque. De couleur kaki, avec une selle en cuir assorti, la moto est à refaire pour qu'elle ressemble à une vraie moto de l'armée. Elle semble complète mais nécessite une révision mécanique afin de reprendre la route sereinement.

**N°134****HONDA 1980  
1000CBX**

- N° de châssis : 210308
- Très bel état de présentation
- Modèle mythique de chez Honda
- Style indémodable

Dix ans après la sortie de la CB 750 Four, Honda frappe un grand coup en 1978 avec sa CBX 1000 dotée d'un 6-cylindres de haute technologie. Si ce n'est pas le premier, dans la catégorie des 6 cylindres, c'est manifestement un des plus beaux moteurs jamais réalisé avec double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre et 6 carburateurs. Le moteur offre des accélérations de dragster tout en faisant preuve d'une souplesse à toute épreuve qui rend la prise en main de la machine facile. La Honda 6 se contente désormais de 2 pots d'échappement, ce qui lui permet d'avoir outre une ligne relativement fine, malgré son imposant moteur, de gagner du poids. Cette machine peut être classée dans la catégorie des motos de légende. Le modèle que nous vous présentons est en parfait état de fonctionnement avec un moteur



refait par son propriétaire il y a moins de 10 000 km. Meticuleusement entretenue, tel qu'en atteste le dossier de factures joint avec la moto, cet exemplaire est certainement l'un des plus beaux que vous puissiez trouver sur le marché. Facile d'utilisation au quotidien, la Honda CBX 1000 vous permettra de rouler décalé avec un mythe dont la cote d'amour ne faiblira jamais.



**N°135****HONDA 1988  
RC30**

- N° de châssis : 2000033
- 3<sup>e</sup> main
- Achetée neuve par le
- concessionnaire de la marque
- 16 000 km d'origine

Que serait le sport auto et moto sans Honda ? Marque polyvalente en matière d'ingénierie mécanique, Honda s'illustre en compétition dès les années 1960. Pionnière dans la construction de moteurs hors-bord 4-temps en 1964, ses succès en compétition attestent de la fiabilité et de l'excellence des moteurs japonais. La marque a pour ambition de concurrencer les marques européennes, jusque-là leader dans la catégorie des gros cubes. Honda présente en 1969 une moto qui influencera toutes ses futures concurrentes et marquera bien des générations. La 750 Four est née, et avec elle le premier quatre cylindres en ligne grand public. Le freinage à disque hydraulique est aussi une innovation majeure à l'époque.

Les années 1980 constitue une décennie faste pour Honda. Présentée en juillet 1987 lors des 8 Heures de Suzuka, la Honda VFR750R (plus

connue sous son type mine « RC30 ») va être une concurrente redoutable dans le monde de la course moto. Elle a un objectif : permettre à Honda de remporter le nouveau championnat Superbike où seules les machines dérivées de la série peuvent s'aligner. N'oublions pas que Honda se fait un point d'honneur à remporter au moins un titre mondial dans chaque discipline des sports mécaniques. Cela va du trial avec Eddy Lejeune à la F1 avec Ayrton Senna. À la fois performante en usage sportif et parfaitement civilisée au quotidien, la VFR 750 F apparue en 1986 va offrir ses véritables lettres de noblesse à l'architecture V4.

Le modèle que nous vous présentons à la vente est un modèle en tout point exceptionnel. Faisant partie des 580 exemplaires destinés au marché français, elle constitue une véritable rareté. Lors de sa sortie en 1988, elle fut achetée

par le concessionnaire de la marque qui la conserva jusqu'en 1997, sans la faire immatriculer. Elle ne fut immatriculée que lors de son achat en 1997 par le deuxième propriétaire qui la conserva 14 ans avant de la vendre à son propriétaire actuel. A son historique limpide s'ajoute un important dossier de factures attestant de l'entretien régulier de celle-ci. Un rapport d'expertise parachève l'ensemble des documents fournis avec la moto. Vous noterez que deux impacts mineurs sur l'échappement seraient à reprendre pour obtenir une moto dans un état irréprochable.

Belle, esthétique, sportive, exclusive, historique, cette Honda RC30 supporte le compliment comme nulle autre. Echappée des circuits, cette bête sera à dompter sans frémir.





150 | À DIVERS

**N°136**

1 500 | 1 800 €

## HONDA 1979

XL 250 S

- N° de cadre : 5011135
- État presque neuf
- Démarre au quart de tour
- À immatriculer en collection

La Honda XL250 a été produite par le constructeur japonais à partir de 1972, pour la plateforme trails-bike. Elle dispose d'un moteur de 250cc, 4 temps bicylindre. En 1975, la gamme XL est modifiée car trop lourde pour le tout-terrain (148 kg). C'est ainsi que la XLS est née (en version 125, 250 et 500). Son poids tombe à 123 kg et devient plus agile sur les terrains. Elle sera vite rejointe par ses concurrentes Kawasaki 250 KL et Yamaha 250 XT.

Cet exemplaire de Honda XL250S est en excellent état de marche et esthétique. La moto démarre au quart de tour et le bicylindre tourne correctement. La peinture semble neuve, tout comme la selle. Les rétroviseurs, les amortisseurs, le porte-bagage et les feux sont très propres. Bref, cette moto, une fois immatriculée en collection, pourra prendre la route directement.



**N°137**

## KAWASAKI 1997

### 500 GPZ

800 | 1 200 €

- N° de châssis : EX500D028457
- CGF
- Sans prix de réserve

Bicylindre 4 temps de 498cc, 4 soupapes par cylindre, 60 chevaux accouplés à une boîte manuelle six rapports, voilà le menu de cette Kawasaki GPZ 500. Produite à partir de 1987 et jusqu'en 2009, la GPZ est le combo parfait entre la sportive et le roadster. Figurant comme l'une des plus efficaces dans la catégorie des moyennes cylindrées, elle a su convaincre de nombreux débutants et confirmés. Elle est assortie d'un frein avant à double disque et deux silencieux, ce qui est assez rare pour des motos de cette catégorie. Lorsqu'elle dépasse les 5 000 t/mn, elle s'exprime de manière vive.

L'exemplaire proposé est sorti d'usine en 1997 dans le joli vert Kawasaki. Le vendeur indique qu'elle est à remettre en route, mais rien de grave pour un connaisseur. La peinture et le châssis sont en bon état, de même que la selle noire. Cette moto ne demande qu'à reprendre la route !



152 | À DIVERS

**N°138**

## ITALJET 1998 FORMULA 50

- Vendu sans carte grise
- Moteur Morini 49,2 cm<sup>3</sup> 2 temps

600 | 1 000 €





**N°139**

PANNEAU PROMOTIONNEL  
LAMBRETTA INNOCENTI

- ⋮ Quelques accidents
- ⋮ 74 x 58 cm

50 | 100 €



**N°140**

SIDE-CAR POUR VESPA

- ⋮ Très bel état de restauration
- ⋮ Rare à la vente

200 | 400 €

## N°141



### LOT PIÈCES

- : Carénages et coque
- : diverses de scooters

100 | 200 €

## N°142

### LOT BIDONS HUILE

- : Shell, Elf, BP, Castrol, Antar,
- : Somag, Yacco, Esso

20 | 40 €





LUNDI 20 JUIN 2022 | 155

La Fédération Française des Véhicules d'Époque défend les droits des collectionneurs des véhicules d'époque, notamment des motos, scooters, cyclomoteurs.

Son contact régulier avec la FFM et la FFMC lui permet de suivre attentivement toutes les évolutions dans le secteur des 2 roues motorisées. La FFVE œuvre pour préserver, valoriser nos véhicules 2 roues en toute sécurité.

Grâce à la FFVE et à la carte grise de collection, nous pouvons continuer à nous promener avec notre patrimoine historique !



## Conditions générales de Vente

### CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

#### COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 € et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 500 000 €. Automobilia : L'acheteur paiera au profit de **Osenat** en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 20 % HT (soit 24 % TTC) sur une tranche jusqu'à 100 000 € et de 13 % HT (soit 15,6 % TTC) à partir de 100 000 €. Interenchères Live : majoration de 35 € HT par véhicule (soit +42 € TTC par véhicule).

*Drouot Live* : une commission acheteur supplémentaire de 1,5% H.T. sera ajoutée à cette commission.

#### Interenchères Live :

- Pour les véhicules volontaires, majoration de 35 € HT par véhicule (soit +42 € TTC par véhicule).
- Pour les lots volontaires, catégorie meubles et objets d'art et matériel professionnel, majoration de 3 % HT du prix d'adjudication (soit +3,60% TTC). La Maison **Osenat** ne peut garantir l'efficacité de ces modes d'enchères et ne peuvent être tenue pour responsables d'un problème de connexion au service, pour quelque raison que ce soit. En cas d'enchère *LIVE* simultanée ou finale d'un montant égal, il est possible que l'enchère portée en ligne ne soit pas prise en compte si l'enchère en salle était antérieure. En toute hypothèse, c'est le commissaire-priseur qui sera le seul juge de l'enchère gagnante et de l'adjudication sur son procès-verbal.

*Drouot Live* : une commission acheteur supplémentaire de 1,5 % H.T. sera ajoutée à cette commission.

*Invaluable* : une commission acheteur supplémentaire de 3 % H.T. sera ajoutée à cette commission

#### TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne :

Toute TVA facturée sera remboursée au personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel **Osenat** devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire.

L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

N.B. : Tous les frais inhérents aux remboursements de la TVA sera à la charge du client

#### 1. AVANT LA VENTE

##### Caractère indicatif des estimations

Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.

##### L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.

Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

##### Exposition avant la vente

L'exposition précédant la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.

Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société **Osenat** s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société **Osenat** se fait à votre propre risque.

#### 2. LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en € faisant foi.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des Clercs de la vente. A la fin de

chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

#### Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente, vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avisés que vous enchérissez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

#### Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.

Les ordres d'achat doivent être donnés en €.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à [contact@osenat.com](mailto:contact@osenat.com)

- envoyés par télécopie au numéro suivant :

+ 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place

- envoyés par la poste aux bureaux de la Société **Osenat**

Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

#### Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures ou moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrions exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

#### 3. LA VENTE

##### Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

##### Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

**Déroulement de la vente**

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

**4. APRÈS LA VENTE****Résultats de la vente**

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plaît téléphoner :

**Osenat** - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

**Paiement**

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
  - 1 000 € pour les commerçants
  - 1 000 € pour les particuliers français
  - 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

**COORDONNÉES BANCAIRES :**

HSBC FRANCE  
Titulaire du compte  
Osenat  
9-11, RUE ROYALE  
77300 FONTAINEBLEAU  
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER  
Code banque : 30056  
Code guichet : 00811  
N° compte : 08110133135  
Clé RIB : 57  
Identification internationale :  
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557  
SWIFT : CCFRFRPP  
Siret : 442 614 384 00042  
APE : 741AO  
N° TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

**Enlèvement des achats - Frais de stockage**

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement.

Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de **Osenat**.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente.

Des frais de stockage seront facturés par **Osenat** aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble ou une automobile
- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

**Exportation des biens culturels.**

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national.

**Osenat** n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'œuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passport») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles<sup>(1)</sup>
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Éléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge)<sup>(1)</sup>
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle que soit la valeur) 300 €

<sup>(1)</sup> Pour ces catégories, la demande de certificat ne dépend pas de la valeur de l'objet, mais de sa nature.

Les véhicules français de plus de 75 ans 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 **Osenat** 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.

**Droit de préemption**

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

**Indications du catalogue**

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société **Osenat** avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente.

Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

**Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du SYMEV 15 rue Reyneet 75016 Paris.**

## General terms and conditions of sale

### CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully. The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

### BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. of the excess of the hammer price included until 500,000 € and 11 % ex. taxes (13,20 % incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 €. Automobilia : 20 % H.T. (24 % incl. taxes) Interenchères Live: an additional buyer commission of 3 % excl. Tax (3.59 % inclusive of tax) will be added to this commission, increase of 35 € HT per vehicle (i.e. +42 € TTC per vehicle). *Drouot Live*: an additional buyer fees of 1.5 % excl tax per lot will be charged (1.8 % incl tax).

### VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide **Osenat** with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. Osenat must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

Please note that bank fees for VAT refund will be borne by the customer

### 1 - BEFORE THE AUCTION

#### Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. It is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

#### Condition of lots

Solely as a convenience, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

No claim can be accepted for minor restoration or small damages.

It is the responsibility of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

#### Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable. Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at your own risk.

### 2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who will transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter will be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substitutes for bidding in euros.

#### Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.

If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising your paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.

Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.

We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.

At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

#### Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may hold you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

#### Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will be pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bids and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a "top limit" - the hammer price to which you would stop bidding if you were attending the auction yourself

"Buy" and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

- sent by e-mail at [contact@osenat.com](mailto:contact@osenat.com)

- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01

- hand delivered to staff on the premises

- sent by post to the offices of .

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

#### Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.

We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. staff are available to execute bids for you in English.

### 3 - AT THE AUCTION

#### Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.

Access to the lots during the sale

For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

#### Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

### 4 - AFTER THE AUCTION

#### Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

#### Payment

Payment is due immediately after the sale and may be made by the following method:

- checks in euro

- cash within the following limits:

- 1.000 € for trade clients

- 1.000 € for French private clients

- 15.000 € for foreign tax nationals (non trade)

- credit cards VISA and MASTERCARD

- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE  
 Account holder :  
 Osenat  
 9-11, RUE ROYALE  
 77300 FONTAINEBLEAU  
 Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER  
 Code banque: 30056  
 Code guichet: 00811  
 N° compte: 08110133135  
 Clé RIB: 57  
 International identification:  
 FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557  
 SWIFT: CCFRFRPP  
 Siret: 442 614 384 00042  
 APE 741AO  
 N° TVA intracommunautaire: FR 76442614384

#### Collection of Purchases - Storage fees

Purchases can only be collected after payment in full in cleared funds has been made to .

Purchased lots will become available only after payment in full has been made.

Storage fees will be charged by **Osenat** to purchasers who have not collected their items within 15 days from the sale as follows :

- 10 € per day for furniture or cars
- 5 € per day for object or paintings

#### Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submit any necessary export licence applications on request.

However, cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «passport») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brackets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : €150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : €50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age € 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age € 50,000
- Books of more than 100 years of age € 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age € 50,000
- Drawings of more than 50 years of age € 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age € 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age € 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age € 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) € 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations <sup>(1)</sup>
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations €1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age<sup>(1)</sup>
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) € 300

<sup>(1)</sup> Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

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. Those formalities, in charge of **Osenat** are subject to certain conditions and may take some delays (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.

#### Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

#### Catalogue descriptions

**Osenat** shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.

Crédits Photos :  
 Osenat © Christian Martin  
 © Daniel Denis  
 © Eric Sander



ORDRES D'ACHAT / ABSENTEE BID FORM  
 TÉLÉPHONES

**COLLECTION SABOULARD**  
**Scoteers de collection**  
**Lundi 20 juin 2022 à 14h**  
5, rue Royale, 77300 Fontainebleau  
Tél. : +33(0)1 80 81 90 58

NOM / Name	
ADRESSE / Address	
ADRESSE E-MAIL / E-mail adress	
N° DE TÉLÉPHONE / Phone number	N° DE TÉLÉCOPIE / Fax number

Formulaire à retourner à  
[automobiles@osenat.com](mailto:automobiles@osenat.com)

*Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente. Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport,...) ou un extrait d'immatriculation au R.C.S.*

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement.

À défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

Les Ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société **Osenat Fontainebleau** n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par Email.

L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés, des Commissaires-Priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du SYMEV 15, rue Freychinet 75016 Paris.

Toute personne qui s'enregistre au téléphone s'engage encherir à l'estimation basse.

N° DE LOT	TITRE OU DESCRIPTION <small>Lot Number Title Description (hors frais de vente et hors TVA / excluding buyer's premium and VAT)</small>	ENCHÈRE EN € <small>Hammer price in €</small>
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

SIGNATURE / Signature	DATE / Date

Merci de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)  
Required bank reference





**MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE**  
9-11, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TÉL. +33 (01) 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS  
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaires-priseurs habilité : Jean-Pierre Osenat