PARIS FONTAINEBLEAU

# Osenat

# MOTOS DE COLLECTION

SAMEDI 25 NOVEMBRE 2017

PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

# MOTOS DE COLLECTION

SAMEDI 25 NOVEMBRE 2017

DANS LE CADRE DU 20E SALON MOTO LÉGENDE
AU PARC FLORAL DE VINCENNES

Indian

**Jean-Pierre OSENAT**
Président
Commissaire-Priseur

**Louis MOMPEU**
Secrétaire général
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 21 67 09 58
l.mompeu@osenat.com

**Olivier LEGLEYE**
Spécialiste du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)6 68 95 47 94
o.legleye@osenat.com

## DATE ET LIEU VENTE

**SAMEDI 25 NOVEMBRE À 16H**
20e Salon Moto Légende, édition 2017
Parc Floral de Paris, Château de Vincennes
Route de la Pyramide 75012 Paris
Au Chesnay du Roy

## EXPOSITIONS PUBLIQUES

Vendredi 24 Novembre de 11h à 22h
Samedi 25 Novembre de 10h à 14h
Hall 28

**Annabelle REBELO**
Administration des Ventes
+33 (0)1 80 81 90 06
administration@osenat.com

## ORDRES D'ACHAT ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

Nous sommes à votre disposition pour organiser des enchères téléphoniques pour les motos inscrites dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

## CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

**English version available on www.osenat.com**

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur
**www.osenat.com**

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

Participez à cette vente avec :
Drouot LIVE.com
Enregistrez vous sur www.osenat.com

## MOTOS DE COLLECTION

**Stéphane PAVOT**
Directeur du Département
Automobiles & Motos de Collection
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

## CONSULTANTS

**Cyril GAUTIER**
+33 (0)6 86 21 22 11
cyril@art-of-racer.com

**John SILBERMAN**
+33 (0)7 50 47 38 40

avec la collaboration de Loic Maschi

## MOTOMOBILIA EXPERTS

**Gérard PRÉVOT**
+33 (0)6 75 37 54 59
torperard@aol.com

**Estelle PERRY**
+33 (0)6 63 20 76 74
perry.automobilia@hotmail.fr

# EDITO

Une vente aux enchères, ça fait aussi partie de la fête !
Du petit rendez-vous créé il y a vint ans, dans ce même lieu, nous avons fait du chemin dans notre organisation et évolué d'années en années, dans la présentation des expositions et animations, l'implication des clubs et professionnels. Aujourd'hui, nous avançons encore d'une case pour que notre salon demeure le réel miroir de notre passion, ludique, historique et authentique. C'est l'étude Osenat qui a œuvré, depuis de longs mois, pour préparer cette nouvelle animation qui complète notre rendez-vous annuel. Ce sont des machines de grande qualité qui sont proposées ici aux enchères, exposées au sein même du salon, il vous reste à les découvrir et faire votre choix pour participer à cette première vente déjà exceptionnelle.

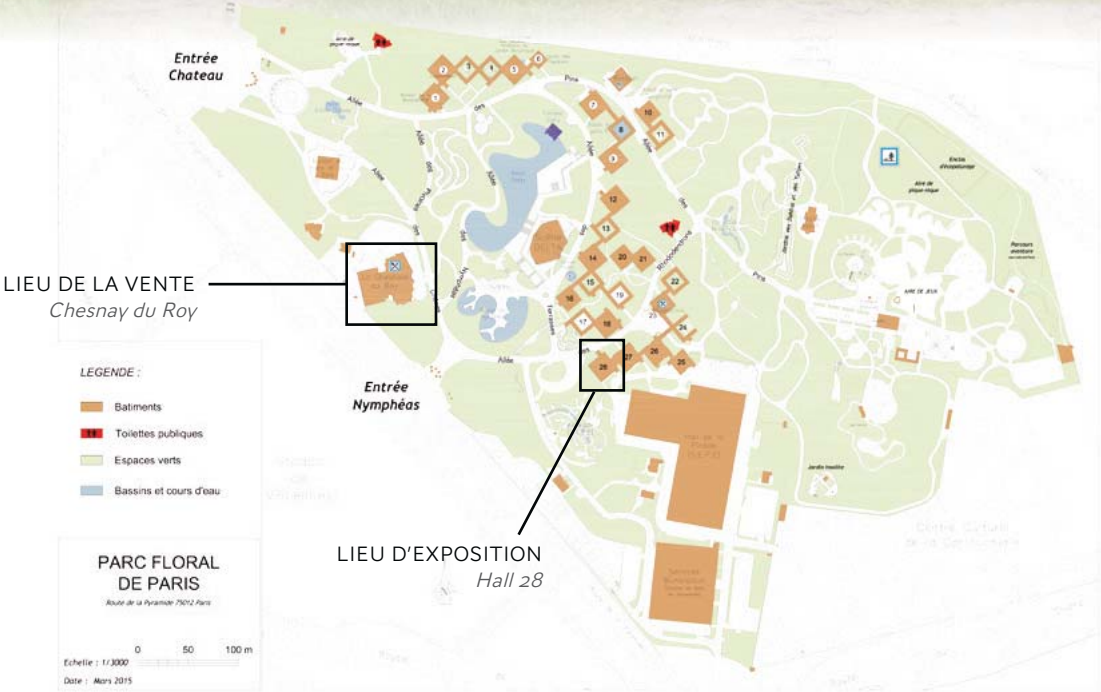
Alain GEORGES
*Organisateur du salon*

Après 40 ans de ventes de voitures de collection, s'ouvrir au monde de la moto par le biais de cette vente spécialisée et dans le cadre prestigieux du Salon Moto Légende, ne manque pas de piquant.
Le challenge est clair, ravir à nos amis britanniques le monopole du marché de la moto de collection, et nos atouts sont nombreux.
Car de plus en plus de collectionneurs français s'y intéressent, de plus en plus de motards roulent en vintage au quotidien, les anciennes deviennent objets d'art souvent exposés en présentation muséale et les rallyes fleurissent.
Le dernier rallye FIVA en août dernier a du reste enregistré un record de participation et le journal LVM vient rivaliser avec LVA, le mythe automobile que la famille Georges a porté au pinacle et sans lequel nos semaines ne seraient pas les mêmes.
Nous ne pouvions mieux commencer cette aventure qu'en présentant quatre collections réunies avec amour, patience et discernement. Elles vont maintenant retrouver sous le marteau du commissaire-priseur de nouveaux propriétaires, qui vont devenir selon la fameuse formule d'Edmond de Goncourt « des héritiers des goûts » de ces collectionneurs qui nous ont confié ces machines ayant fait le bonheur de leurs vies.
Pour notre maison c'est une responsabilité que nous mesurons pleinement, et les motos présentées dans ce catalogue témoignent du soin que nous avons mis à les sélectionner et désormais, de notre engagement au service de la moto de collection.

Jean-Pierre OSENAT

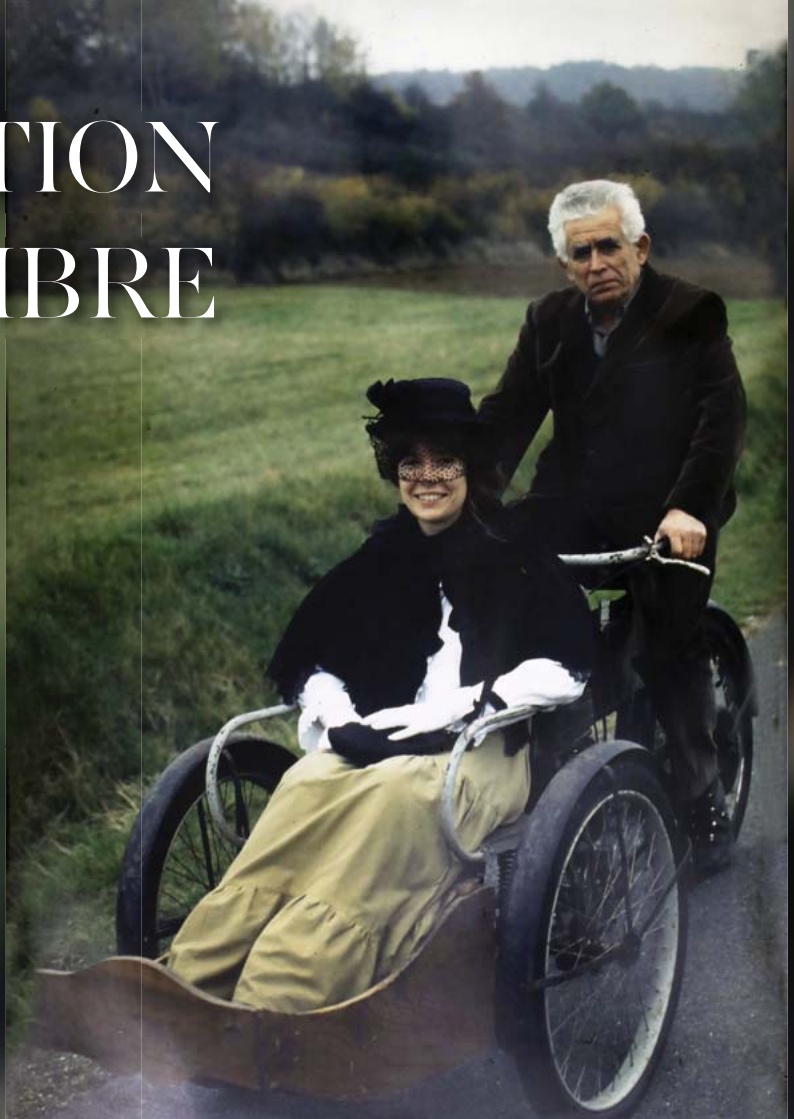
PARC FLORAL

# PLAN DU SITE


Entrée Chateau
LIEU DE LA VENTE
Chesnay du Roy
Entrée Nymphéas
LIEU D'EXPOSITION
Hall 28
LEGENDE :
Batiments
Toilettes publiques
Espaces verts
Bassins et cours d'eau
PARC FLORAL DE PARIS
Route de la Pyramide 75012 Paris
0
50
100 m
Echelle : 1/3000
Date : Mars 2015

# COLLECTION DECHAMBRE

DU N° 1 À 20 ET DU N°40 À 57



« La collectionnite est une maladie de langueur....Gérard Dechambre en ressentit les premiers effets dans l'atelier de son mécanicien de père. Plus tard, dans les années 70, la survivance de la moto paternelle, une La Française-Diamant 350, lui donna le goût et l'envie d'explorer d'autres productions françaises de l'entre-deux guerres et tout naturellement, les découvertes se succédèrent de bourses en bourses.

Respectueux de l'état d'origine, Gérard réveilla les mécaniques pour en éprouver la capacité et c'est ainsi que se constitua lentement «son petit musée» comme il disait. Ses choix furent ceux d'un esprit curieux, le conduisant tour à tour vers de glorieux ancêtres mais aussi vers de petites sportives, sans oublier les robustes attelages français et américains.

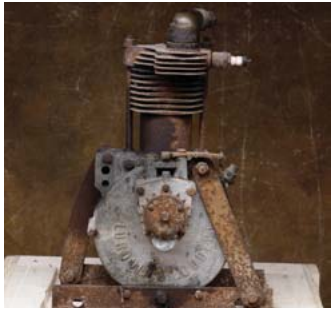
Aujourd'hui, 10 ans après son départ, la liberté est rendue aux fruits de ses 40 ans de patientes et merveilleuses trouvailles pour la plus grande joie des vrais amateurs »

Son ami JP S.

## MOTOMOBILIA

N° 1

MOTEUR P.F 1904
**200 / 400 €**



N° 2

MOTEUR LURQUIN & COUDERT 1905
**400 / 600 €**

N° 3

MOTEUR WERNER 1903/1904
**300 / 500 €**

N° 4

MOTEUR BERNASSE 1916
**200 / 400 €**

N° 5

MOTEUR SEVITAME 350 CC. 1940
**500 / 800 €**

N° 6

MOTEUR ZURCHER
**400 / 600 €**

**DESCRIPTIFS COMPLETS SUR WWW.OSENAT.COM**

N° 7

MOTEUR SIC DKW 1920

**300 / 500 €**

N° 8

MOTEUR ULTIMA 1928

**300 / 500 €**

N° 9

BLACKBURNE 1932

**400 / 600 €**

N° 10

CHAISE

**400 / 600 €**

N° 11

BSA 1914

**300 / 500 €**

N° 12

DE DION BOUTON 1905

**300 / 500 €**

**DESCRIPTIFS COMPLETS SUR WWW.OSENAT.COM**

N° 13

MOTO RÊVE 1910

**400 / 600 €**

N° 14

ZEDEL

**200 / 300 €**

N° 15

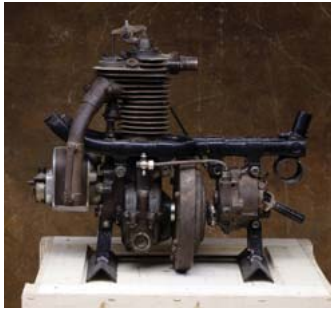
MONOCYLINDRE DEUX TEMPS

**200 / 300 €**

N° 16

ZÜRCHER

**300 / 400 €**



N° 17

MONOCYLINDRE FN

**400 / 600 €**

N° 18

MOTEUR FIXE DE DION BOUTON

**300 / 500 €**

## N° 19

SIDE-CAR P.E.U.P.L.E. À NEUILLY
**200 / 400 €**

## N° 20

CHAR ROMAIN DISTRIBUTEUR D'ESSENCE, 1925
**1 000 / 1 500 €**

## N° 21

BRONZE « MOTO EN COURSE » PAR M. BERTIN
**300 / 500 €**

## N° 22

HUIT AFFICHES POUR DES COURSES MOTOS AU MANS
**130 / 200 €**

## N° 23

AFFICHE « PALMARÈS TERROT 1958 » SIGNÉE RENLUC
**150 / 250 €**

## N° 24

AFFICHE « DUNLOP CHAMPION DU MONDE » SIGNÉE BOIVENT
**130 / 200 €**

## N° 25

TROIS AFFICHES DE COMPÉTITIONS MOTO RÉGIONALES
**150 / 180 €**

## N° 26

RÉUNION DE DESSINS DE GÉO HAM
**120 / 180 €**

## N° 27

CRITERIUM DE VITESSE DU MCF
**150 / 230 €**

## N° 28

RECORDS DU SIDECAR BERNARDET
**250 / 400 €**

## N° 29

AGENT MOTOCYCLISTE ET COUPLE À MOTO
**120 / 180 €**

## N° 30

BSA GOLD STAR ET DEUX DESSINS DE MOTOS EN COURSE
**100 / 170 €**

## N° 31

TROIS ÉTUDES DE MOTOS EN COURSE
**150 / 250 €**

## N° 32

DEUX ÉTUDES DE MOTOS EN COURSE
**180 / 250 €**

# N° 40

**c1901-1903**

# CLEMENT AUTOCYCLETTE

*Moteur n° LM 2010*
*Monocylindre 4 temps*
*Cylindrée : 150 cc*

**2 000 / 3 000 €**

Gustave Adolphe Clément, qui goûta un temps à la compétition en faisant preuve de qualités indéniables, va connaître une réussite industrielle formidable. Mettant à profit son expérience de la compétition, et son sens des affaires, il devient l'un des plus grands industriels français du début du XXème siècle. Nous connaissons son incroyable réussite dans la vente des cycles Clément. Il crée ensuite la marque Clément-Bayard afin de continuer ses activités industrielles, en dehors du groupe dont il reste un des principaux actionnaires. Désormais ce n'est plus la bicyclette qui l'intéresse mais les véhicules à moteur. En 1895, Adolphe Clément commence à collaborer avec le Marquis de Dion. En 1897, un tricycle sort sous la marque Clément-Bayard tandis que le groupe Clément-Gladiator prépare des voiturettes équipées de moteur monocylindre Aster.

En 1901 apparaît la première moto - baptisée «autocyclette» à moteur signée Clément. Son but est de commercialiser un deux-roues à moteur accessible à tous. Il invente un petit moteur adaptable sur toute bicyclette possédant une roue libre. Les résultats en course ne tardent pas et au Critérium des 100 km sur le vélodrome du Parc des Princes, à Paris le 24 octobre 1901, l'Autocyclette remporte les première et seconde places dans la catégorie.

Le modèle présenté possède un moteur Clément LM qui a été restauré il y a quelques années. Un modèle rare dans cet état.

# N° 41

**c1904**

## BRUNEAU

*Moteur Bruneau n° 1002*
*Cylindrée : 350 cc*
*A immatriculer en collection*

**10 000 / 15 000 €**

Bruneau était un fabriquant de Tours, connu pour ces constructions de motocyclettes ou Tri-car et était situé au 12 rue Victor Hugo.
Avant de fabriquer ses propres moteurs il utilisa comme beaucoup d'autres constructeurs-assembleurs des moteurs De Dion Bouton. Ensuite il fabriqua des moteurs Herdtlé-Bruneau, de 1902 à 1913. Puis il fut associé à la marque Rochet. Fin XIX$^{e}$, les tricycles à moteur représentaient un moyen de locomotion important. Mais de nombreux accidents étaient dus à leurs puissances de plus en plus élevées.

A partir de 1903 apparaissent les tricars, c'est-à-dire 2 roues à l'avant. Au départ, il s'agissait de motos avec un train avant à la place de la fourche traditionnelle. Ensuite ils devenaient de plus en plus élaborés, comme ce Bruneau. Leurs surnoms étaient : « tue belle-mère » !
Le modèle présenté possède un moteur Bruneau qui porte le numéro 1002. La mécanique est à remettre en route.
Il a été acheté neuf par un notable de la région de Tours. Il existe peu d'exemplaires de ce modèle.

# N° 42

**1913**

# MAGNAT DEBON TYPE 400 CC

*N°1667 - Puissance : 4 HP*
*Carte grise de collection*

**8 000 / 12 000 €**

Jules Magnat et Louis Debon, associés depuis 1893, ne construisent que des vélos jusqu'en 1906, à l'exception de quelques prototypes de motos légères. Pour se lancer dans la moto, ils font appel à Arthur Moser et la première Magnat-Debon est une 2 1/2 hp et de 331 cm³ à soupape d'admission automatique. En 1912 Magnat Debon fut la première en France à cataloguer une moto à moteur culbuté, la 2 3/4 HP. La gamme s'étoffe et les modèles se perfectionnent jusqu'à la première guerre mondiale ou la marque participe à l'effort de guerre en produisant des munitions et en équipant notamment l'armée d'une motocyclette de 400cc qui portera désormais le nom de « 400 Aviation ». Elle pèse 80 kg et elle est affectée en particulier au service de la cavalerie pour les liaisons de l'aviation et aux liaisons des observateurs en ballon de l'artillerie. En 1913 apparut au catalogue, en plus de la culbutée de route, une machine destinée à la course, la 4 HP, qui recevait à son tour une culasse détachable, mais avec échappement à droite. Cette machine pouvait atteindre 100 km/h.

Cette moto a été parfaitement restaurée et est à remettre en route.

Magnat Debon

# N° 43

**1917**

# INDIAN SIDE-CAR

*Châssis n° 85K883 - Type : Power Plus*
*Cylindrée : 1 000 cc - Moteur 4 temps latéral*
*Avec son side - A immatriculer en collection*

**15 000 / 20 000 €**

L'Indian Powerplus est une motocyclette qui a été construite de 1916 à 1923 par la Hendee Manufacturing Company. Conçu par Charles Gustafson, le moteur de Powerplus était le premier « flathead » de chez Indian.
Charles Gustafson a quitté Reading Standard en 1909 et s'est joint à Indian en tant qu'assistant d'Oscar Hedstrom. Gustafson avait conçu des moteurs à «flathead» à soupape latérale pour Reading Standard, qui avait été le premier fabricant de motocyclettes aux États-Unis à utiliser un moteur flathead dans une motocyclette de série. Lorsque Hedstrom quitta Indian en 1913, Gustafson devint ingénieur en chef de Indian.
À la fin de 1915, Indian introduisit le moteur bicylindre en V de 1 000 cm3 de Hedstrom. Le nouveau moteur utilisait des soupapes latérales au lieu de la disposition des soupapes d'admission sur échappement (IOE) utilisée dans les conceptions de Hedstrom. Le moteur à flathead était plus silencieux et moins cher à fabriquer que le moteur IOE antérieur et nécessitait moins d'entretien. Il a été nommé «Powerplus» parce que sa puissance d'environ 16 chevaux (12 kW) était nettement supérieure à celle du moteur précédent.

Le nouveau moteur a été installé dans les cadres existants pour les motos V-twin indian, et a utilisé des composants de transmission, des réservoirs, des guidons et d'autres composants existants. Le groupe motopropulseur comprenait un embrayage, un kick-kick et une boîte de vitesses à trois rapports.

Le Powerplus avait des poignées tournantes sur les deux poignées; la manette des gaz était commandée par la poignée tournante gauche alors que la poignée tournante droite faisait avancer ou retarder l'étincelle. Trois commandes se trouvaient sur le côté droit du réservoir d'essence, un levier de vitesses à commande verticale, un poussoir de soupape d'échappement et un levier d'embrayage à main. Le levier d'embrayage était relié à la pédale d'embrayage située sur le côté gauche du cadre.

Le moteur Powerplus a été révisé en 1917 avec les pistons allongés d'un quart de pouce et l'axe du piston placé sous le centre du piston. Cela a été fait pour réduire l'apparition de claques de piston. Les bouchons des soupapes dans la culasse ont été munis d'ailettes de 1917 jusqu'à la fin de la production.

Le modèle présenté est à remettre en route mais le moteur n'est pas bloqué. Il appartient à la collection de monsieur Dechambre depuis de nombreuses années.

# N° 44

**1927**

# AUSTRAL TYPE C 27

*Moteur n° 653 A4 S2E - Moteur LMP 2 temps sport*
*Cylindrée : 175 cc - Fourche AYA*
*Carte grise française*

**2 000 / 4 000 €**

Fondée en 1905 par Edouard Cheilus, Austral a produit des Tricycles et des motos, a fourni des moteurs de 2 et 4 temps Aster, Zurcher, LMP, Voisin... Austral fait partie du groupe Gentil en 1931.
À l'époque, elle était très bien placée sur le marché des tricars, des motocyclettes et surtout des bicyclettes. En 1911 environ la firme commence à produire des motos à moteur quatre temps.
Durant les années 1920, Austral produisait une vaste gamme de motocyclettes de multiples cylindrées, allant du vélomoteur 125 cm³ deux temps à la sportive et luxueuse G.S avec son culbuté de 500 cm³. Ces motos s'illustrèrent dans de nombreuses courses. La marque Austral sortait fréquemment vainqueur de grands évènements sportifs comme le Bol d'Or, les Six Jours d'Hiver ou Paris - Les Pyrénées - Paris, pour ne citer que les plus prestigieux.
En 1927, un modèle est homologué, il s'agit d'une motocyclette légère 175 cm³, le type est dénommé C 27. Ce modèle se différencie du type Standard 27 principalement par sa transmission chaîne/chaîne et par la fourche parallélogramme à ressort type Webb.
Le modèle présenté appartient à cette catégorie avec ce réservoir typique de cette année (décrochement du cadre vers la selle) et également cette écriture sur le réservoir (d'origine !) uniquement à cette période. Un modèle rare en bon état d'origine, dans la collection depuis 32 ans !

Austral

# N° 45

**1926**

# DOLLAR TYPE 175

*Moteur Moser n° 22 156*
*Moteur culbuté sport - Cadre n° 3248*
*A immatriculer en collection*

**2 000 / 3 000 €**

L'histoire de Dollar débute en 1890 avec la production de cycles luxueux sous la dénomination « Omnium et Spencer ». Cette marque bien française étend sa gamme à des voiturettes et en 1914 elle prend le nom de « Delachanal » puis s'installe à Charenton.
Elle lance ses premiers cycles sous le nom de marque Dollar.
La première moto Dollar fait son apparition en 1923, il s'agit alors d'une moto équipée d'un moteur Moser culbuté de 125 cm³.
En 1927, le constructeur déménage à Joinville-le-Pont et équipe la quasi-totalité de ses machines de mécaniques Chaise dont la Type K et L qui sont remplacées l'année suivante par les 350cc KSS et 500cc LSS.

A la fin des années 20, début des années 30, les Dollar connaissent un succès grandissant dû en partie à son équipement et ses mécaniques de qualité. L'armée et la police françaises ont d'ailleurs recours aux machines Dollar.
A l'approche de la Seconde Guerre mondiale, la société connait quelques difficultés qu'elle tente de surmonter en proposant des machines toujours plus luxueuses. Malgré la présentation d'une nouvelle gamme dans les années 30, Dollar succombe face à un marché morose et disparait complètement au cours de la guerre.
Le modèle présenté est à remettre en route, le moteur n'est pas bloqué.

DOLLAR
DUNLOP CORD
DOLLAR
BERGOUGNAN

# N° 46

**1937**

# MAGNAT DEBON TYPE CSSB

*Cadre N°189222 - Cylindrée : 500 cc*
*Moteur n° 138666 - Carte grise française*

**8 000 / 12 000 €**

En 1920, Paul et Melchior Chalon, actionnaires majoritaires de Magnat Debon, engagés aux côtés des Vurpillot dans le rachat de TERROT & Cie choisissent de fusionner avec les nouveaux Ets TERROT. En 1923, les profits attendus tardent à se concrétiser, ils cèdent donc la marque MAGNAT-DEBON à la Manufacture Lyonnaise des Cycles et Motocyclettes. L'essor des Ets TERROT leur apporte des possibilités financières nouvelles pour racheter MAGNAT DEBON Ils souhaitent garder pour MAGNAT DEBON des modèles spécifiques, avec une image de performances. Malheureusement la Crise qui débute en 1930 va contraindre la société à supprimer les fabrications spéciales et à aligner intégralement le catalogue MAGNAT DEBON sur celui de TERROT dès 1933. Alors que TERROT présente son moteur 500 «semi-bloc» à boîte de vitesses intégrée, au Salon de 1930 (saison 1931) et va défendre cette unique solution dans les années suivantes, MAGNAT DEBON offre dès 1931 la 500 CL Alpina, à moteur Terrot (84x90) latéral avec boîte séparée et en 1932 la version Supersport culbutée Super-Alpina CSSA (vitesse 120 environ) également «non monobloc». Cette originalité disparaît en 1933, les catalogues MD / TERROT deviennent semblables.

Le modèle présenté est un rare 500 cc culbuté. La machine est à remettre en route (le moteur n'est pas bloqué), comme de nombreuses motos de sa collection, elle y est rentrée il y a 20 ans.

Magnat Debon

# N° 47

**1924**

# MOTOBECANE TYPE 175 MB1

*Moteur 2 temps n° 19769*
*A immatriculer en collection*

**1 500 / 2 500 €**

En 1924 Charles Benoît et Axel Bardin conçoivent leur premier motocycle, la MB1, puis grâce au soutien financier, administratif et technique de Jules Bénézech, le 11 décembre 1924, les ateliers de la Motobécane à Pantin.
En sort la Motobécane, un modèle à fourche pendulaire non amortie équipé d'un moteur deux-temps bicylindre de 175 cm3 à transmission par courroie. Ce modèle très simple se vendra jusqu'en 1929. Ce premier modèle de la marque, le MB1, a été produit en quelques 150 000 exemplaires, par les Ateliers de Pantin.
Le modèle présenté a été restauré et est à remettre en route.

Motobecane

# N° 48

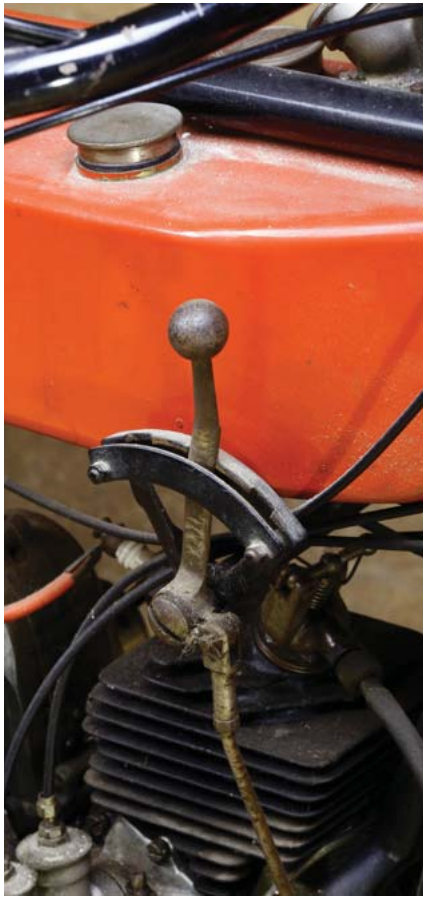
**c1927**

## MOTOCONFORT TYPE MC1

*N° 161*
*Cylindrée : 308 cc*
*A immatriculer en collection*

**2 000 / 3 000 €**

La marque Motoconfort, propriété de Motobécane, sera créée en 1926 avec la sortie du modèle suivant, la MC1, pour ne pas compromettre le succès de l'entreprise en cas d'échec des ventes de cette première moto de grosse cylindrée de la firme. La Motoconfort MC1, de 308 cm³, sort tout de même avec une plaque rivetée « moteur breveté Motobécane ». Le modèle proposé est complet avec sa plaque numérotée.



# N° 49

**1923**

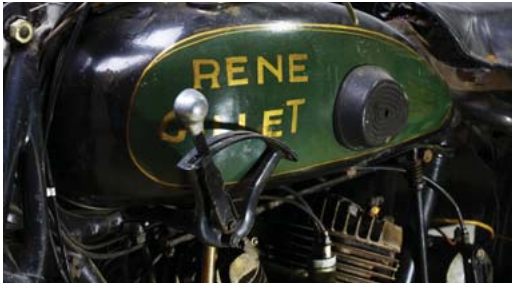
# PEUGEOT TYPE SP

*Moteur n° 36761*
*Cylindrée : 250 cc*
*A immatriculer en collection*

**2 000 / 3 000 €**

La Peugeot SP était une moto classique, qui était dépourvue de frein à l'avant, mais avec un double frein à patins en bois sur la poulie de transmission. La boîte avait à deux rapports et était entraînée par chaîne. Sa suspension avant à fourche oscillante était appuyée sur des ressorts à lames verticaux.
Coté moteur, elle était équipée d'un très beau 2 temps qui était déjà à graissage séparé qui préfigurait l'avenir. Malheureusement ce système tomba quelques années dans l'oubli.
Cette très belle et rare 250 SP est à remettre en route.

Peugeot
DUNLOP




# N° 50

**1938**

# RENE GILLET SIDE-CAR TYPE G1

*Cadre n° 6912 - Moteur n° G1.6912.3.11.39*
*Cylindrée : 750 cc - Side-car Bernardet*
*Carte grise française*

**8 000 / 10 000 €**

Les établissements René Gillet eurent leur siège à Paris, puis Montrouge, à l'époque dans le département de la Seine (1898-1957).
Après avoir fabriqué sa première moto en 1895, il crée une marque en 1898 et dépose un premier brevet en 1904.
Réputées pour leur robustesse et leur fiabilité, les motos René Gillet sont particulièrement appréciées par l'armée et la police. Le side-car constitue un moyen de transport idéal pour les familles. (Les 1 000 cm3 et 750 cm3 sont la spécialité de la marque, mais également les 500 cm3 et 350 cm3). Engagées dans de nombreuses courses à l'endurance, (le Bol d'Or gagné à plusieurs reprises), ces motos font la joie des connaisseurs. Devant le succès, René Gillet décide d'agrandir son usine en 1938. Après son décès le 31 décembre 1944, sa société ferme en 1957.
Son moteur est le plus répandu des gros bicylindres en V de construction française. Ce moteur était essentiellement destiné au side-car.
Le modèle présenté est un type G1 avec son side-car Bernardet. Il appartient à Mr Dechambre depuis 1982.

# N° 51

**1938**

# TERROT TYPE HLG

*Cadre n° 195707 - Moteur 350 cc*
*A immatriculer en collection*

**1 500 / 2 500 €**

A partir de 1928, un nouveau cadre est créé avec un porte-bagages renforcé avec tirants sur le cadre, un nouveau réservoir à flancs bombés et avant arrondi est installé.
Les latérales (moteur latéral) «Luxe» (HOT, HOSS, puis HL) sont créées : la différence essentielle est dans le cadre (type HSSO) avec semi-berceau porteur sous la boîte de vitesses renversée à 4 attaches, et dans la fourche mono-ressort central (à l'extension) type Webb (pour HL, dès 1931).
Le modèle HL G, latérales, version modernisée de la fameuse HST, avec un nouveau réservoir d'huile, une fourche à ressort central et des garde-boue plus étroits, un porte-bagages démontable en tôle emboutie, des sacoches de forme hexagonale et un silencieux rectangulaire court, reprend l'essentiel des caractéristiques de la série Standard précédente, mais à un prix «d'attaque».
Le silencieux devient pisciforme allongé (1933) et la dernière version d' HLG (fin 1933) comporte des plaques d'immatriculation avant avec motif découpé et arrière lumineuse.
Le modèle présenté est complet et est à restaurer.

# N° 52

**c1934**

## MONET-GOYON TYPE AUTOMOUCHE

*Sans mécanique*

**100 / 120 €**

Monet-Goyon (MG) est une marque de motos française fondée le 2 avril 1917 par Joseph Monet (ingénieur) et Adrien Goyon (riche héritier) à Mâcon, en Saône-et-Loire.

# N° 53

**c1932**

## TERROT TYPE VM

*Cadre n° 192318*
*A immatriculer en collection*

**200 / 300 €**

Moteur 2 temps de 99,5 cm3 (48 x 55), avec cylindre à culasse détachable. Fourche mono-ressort (compression), guidon droit chromé avec leviers brasés, selle souple réglable, pédalier coulissant, sacoche à outils.
Moto à restaurer et à compléter.

# N° 54

**c1927**

## TERROT TYPE F

*Cadre n° 27612*
*A immatriculer en collection*

**150 / 200 €**

Il s'agit de la continuation du type E (269cc - 70x70), l'unique modèle produit par les nouveaux «Etablissements Terrot» en 1921-22 - La réduction d'alésage (puisque le type F annonce 67x70, pour 247cc) permet de rester en-dessous d'une limite de catégorie fiscale (250 = 3 CV).

# N° 55

**c1932**

## TERROT TYPE F

*Cadre n° 31846*
*A immatriculer en collection*
*On y ajoute un cadre Favor.*

**100 / 200 €**

# N° 56

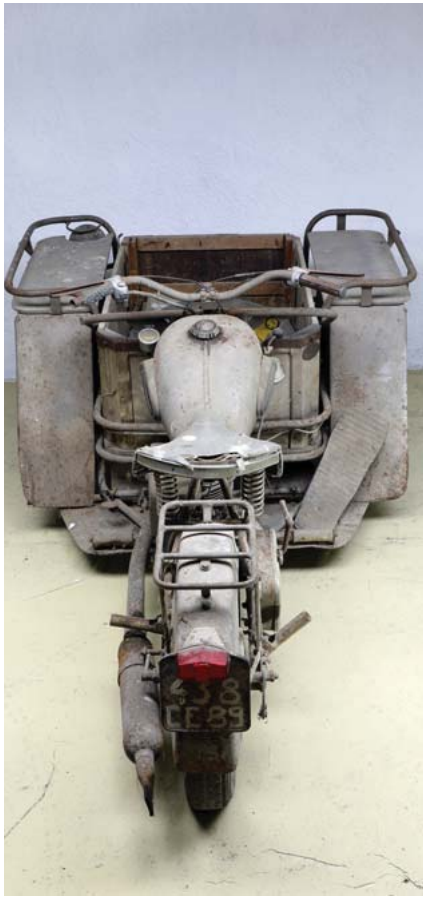
**1921**

## GRIFFON

*moteur Anzani n° 5247*
*Cadre n° 58509*
*A immatriculer en collection*

**4 000 / 6 000 €**

La société anonyme des Cycles Griffon est un ancien constructeur de bicyclettes et deux-roues motorisés français. L'entreprise de Courbevoie a commencé la production de motos en 1902. Après la Première Guerre mondiale, en 1919, Griffon fait partie du consortium La Sportive, regroupement de marques françaises comprenant Peugeot, Hurtu, Alcyon, Automoto, Griffon, Liberator, Labor, La Française, Gladiator, Clément, Armor, Thomann.
Vers 1925, Griffon a été repris par Peugeot, mais a existé en tant que marque jusqu'en 1955.
Cette rare machine est à compléter, elle possède son cadre, son moteur et sa boite de vitesses, ses rares gardes boue à volets.



# N° 57

**1952**

# PEUGEOT TRIPORTEUR TYPE 57TM

*N° 671459*
*A immatriculer en collection*

**2 000 / 3 000 €**

La publicité d'époque indiquait : le «Plus économique des moyens de livraisons rapides». C'est en 1939 qu'apparaît le premier modèle, le TN53. Il est équipé d'un moteur deux temps de 100 cm3. D'une puissance de 4CV, muni d'une boîte à 3 rapports avec commande au réservoir, le petit 100 entraîne sans problème le Triporteur (qui peut transporter 100 kg de charge utile) à la vitesse de 45 km/h. Après la guerre, la production reprend timidement avec un modèle légèrement modifié, le TN 54, mais il faudra attendre 1949 pour voir apparaître la première version 125 cm³, le TN 55.
Célèbre par sa résistance et son étonnante simplicité, ce triporteur transporte 150 kg de charge utile et consomme 3l/100 km.
Modèle à restaurer livré avec un second moteur.

# N° 58

**1927**

# TERROT TYPE HSC 350

*Cadre n° SC060156 - Moteur 350cc*
*A immatriculer en collection*

**4 500 / 5 500 €**

Terrot est un constructeur de cycles parmi les plus célèbres de l'avant-guerre française, une entreprise qui fut longuement leader de son marché, soit, dans le domaine du deux-roues motorisé de moyenne et grosse cylindrée. Fabriquées à Dijon, les Terrot Type H furent certainement le plus gros succès de la firme.

La Type H fut ainsi déclinée en plusieurs variantes : HT / HTC / HS / HSC, proposant ainsi une gamme orientée à la fois vers le tourisme que vers le sport.

La Type H que nous proposons aujourd'hui à la vente se trouve être de type HSC, c'est-à-dire, une 4 CV Sport Confort. Elle admet donc un cadre surbaissé, une selle Terry, un guidon TT, des reposes pieds en caoutchouc et un frein de direction.
En réalité, il s'agissait à l'époque, de la Terrot Type H la plus chère proposée au catalogue avec un prix de 6350 francs. Son moteur Jap de 350cc en faisait une moto rapide et fiable. Il s'agit d'une 2ème main. La mécanique a été contrôlée. Son état d'origine est incroyable.

Cette Terrot représente aujourd'hui un excellent moyen d'accéder au motocyclisme d'avant-guerre !

# N° 59

**1908**

# MOTOREVE MODÈLE A

*Moteur n° 5327 - Cadre BSA n° 17677*
*Carte grise française*
*Même famille depuis 1926 !*

**10 000 / 15 000 €**

Cette petite firme Suisse est fondée en 1905 par John David rue de Lancy dans la zone des Acacias à Genève. En mai 1906 les deux responsables de projet messieurs Kustner et Retor présente au salon du cycle de Genève la première Moto-Reve « modèle A » équipé d'un moteur bicylindre en V 2 HP de 274 cm³. Le moteur est fixé sur le bas du cadre par trois colliers sous un réservoir rectangulaire suspendu au tube supérieur. Le carburateur « maison » est placé entre les deux cylindres. La transmission se fait par une courroie en cuir plate, torsadée, muni d'un tendeur qui joue le rôle d'une sorte d'embrayage. Cette petite moto est produite sans changement jusqu'en 1908 et son moteur constitue la base de ce que seront tous les moteurs des petites et moyennes cylindrées de la marque. Ces petits bijoux de mécanique et de précision (Suisse) d'une quinzaine de kilos équipent des bicyclettes, légères, capables d'escalader les cols alpins.

Le modèle présenté est à remettre en route. Le moteur n'est pas bloqué. Le cadre est un BSA. Il appartient à la même famille depuis 1926 et est livré avec sa carte grise d'époque !

# N° 60

**1925**

# GRIFFON TYPE 250 CC

*Moteur Anzani n° 5965*
*A immatriculer en collection*

**6 000 / 10 000 €**

Née en 1901 à Courbevoie, la firme au dragon ailé s'est très vite imposée dans la fabrication de cadres de motos de compétition, jusqu'à adapter nombres de solutions techniques développées pour la course, à de petites et populaires motos de route.
La Griffon 250 que nous présentons à la vente en est un excellent exemple. Cette rare survivante de près d'un siècle est ainsi dotée du moteur 250 cc fabriqué par les ateliers Anzani, eux aussi domiciliés à Courbevoie et dont la renommée se fit autour des moteurs d'avions, notamment au cours de la Première Guerre Mondiale. Surtout, il s'agissait pour son époque, d'une moto robuste, facile à utiliser comme à entretenir. Nécessitant un redémarrage dans les règles de l'art, cette Griffon se pare d'une superbe patine qui fut admirablement bien conservée !

L'occasion d'acquérir une superbe motocyclette de l'entre-deux guerres, équipée d'un rare moteur Anzani 250 cc, en soit, une moto certainement aussi belle à regarder qu'à piloter !

# N° 61

**1929**

# HARLEY DAVIDSON TYPE 1200 JD

*Moteur n°2546*
*A immatriculer en collection*

**14 000 / 18 000 €**

La JD fut présentée en 1925.
Il s'agit du bicylindre en V de 1200 cm³ semi culbuté (les soupapes sont pour l'admission culbutée et les échappements latéral).
Ce modèle possédait un nouveau cadre qui installait le moteur plus haut afin de mieux le protéger des routes de l'époque. Les tubes de cadre étaient plus rigides, l'échappement avait la particularité de posséder une position « échappement libre ».
C'était une moto essentiellement robuste, efficace et endurante. Le modèle était équipé d'un système électrique remplaçant la magnéto.
La version présentée qui date de 1929, année du crash de Wall-Street, est la dernière année du moteur semi-culbuté Version très recherchée car c'est la seule année où l'on pouvait avoir en option les deux petits phares.
Cette moto a fait l'objet d'une remise en état pour une exposition statique. Elle a été acquise par l'actuel propriétaire depuis plus de vingt ans.
C'est une bonne base de restauration quasi complète, hormis le distributeur, la bobine ainsi que le pignon d'entrainement du générateur. Le véhicule est à immatriculé en carte grise collection.

HARLEY-DAVIDSON

# N° 62

**c1930**

# TRIUMPH TYPE 500 CN

*N° 705 491. - Cadre N° 811 406*
*Moteur monocylindre Triumph de 498 cc*
*Carte grise française*

**12 000 / 18 000 €**

L'association de deux allemands émigrés en Grande-Bretagne et installés à Coventry donnera naissance aux fameuses motocyclettes Triumph. La première version sort dès 1902 avec un moteur Minerva. En 1905, Triumph fabrique son premier moteur une 363 cc à soupapes latérales. Ce moteur évoluera au fil des années pour arriver jusqu'à 550 cc et se retrouvera sur les Triumph lors du 1er conflit mondial. Entre les deux guerres, Triumph se développera en maintenant des gammes à soupapes latérales ou en tête.

La Triumph de la vente est un type CN avec le moteur à soupapes latérales et une cylindrée de 498 cc. Sa carrière a débuté en 1929.

Le cadre est rigide dans sa partie arrière. Son état d'origine est incroyable avec notamment le marquage Triumph sur le réservoir et les petites sacoches en cuir sous le porte-bagages. La partie mécanique a été restaurée. Cette machine n'a eu que 2 propriétaires en 52 ans.

915 CC 60

# N° 63

**1937**

# SAROLEA 600 CC

*Moteur n° 31 S 305120*
*A immatriculer en collection*

**8 000 / 10 000 €**

Saroléa fabriquait des motocyclettes à Herstal en Belgique. L'entreprise fut fondée par Matthias Joseph Saroléa en 1850. Elle fabriqua d'abord des pièces d'armes à feu, des vélos avant de fabriquer des motocyclettes à partir de 1900. L'entreprise en fabriqua de nombreux modèles entre 1900 et 1962 pour les besoins domestiques et ceux de la colonie.
La firme rencontrera de grands succès dans tous les domaines : technique, commercial et en compétition. La doyenne des marques belges qui remporta le 1er championnat de vitesses en Belgique, en 1902.
Fabriquant toutes les pièces principales, Sarolea s'est très vite forgée une très bonne image de qualité et exportait un peu partout en Europe. Fin 1923, Saroléa présente sa première 500 culbutée commerciale, aussitôt utilisée avec succès en course. 1934 voit l'arrivée d'un nouveau modèle : la 34 C «Monotube». Elle fera la réputation avec diverses cylindrées en 350 cc et 600 cc de la marque.
Le modèle présenté est une 600 cc. Le cadre des 350 et 500 était très rigide. Celui des 600 est beaucoup plus souple puisqu'il englobe le moteur. Il est très rare d'en trouver aujourd'hui. Il s'agit de la 1ère que nous présentons. Une opportunité d'acquérir une doyenne du Patrimoine Belge !

2

# N° 64

**1940**

# INDIAN TYPE CHIEF

*N° de série 11K385HS48*
*N° de moteur n° CDO 4176 B*
*Puissance : 11 cv - Carte grise française*

**40 000 / 60 000 €**

Cette moto a été achetée par son propriétaire en juin 2005 chez le spécialiste American Motor (85). Il a roulé avec celle-ci pendant 2 ans. En 2008, il s'est attaqué à une restauration exemplaire. Le cadre a été traité anticorrosion. Le moteur, la boite et la carburation ont été faits chez Richard SCHOENFELD (Speyer Allemagne) en 2014. La carrosserie a été refaite chez Origin'Carrosserie (Vendée). La suspension avant est équipée d'une fourche à lame de ressort. A l'arrière, la suspension se compose de deux pots de suspension sur les bras arrière, système à piston. L'échappement a été remplacé et est en très bon état. A l'avant le système de freinage est à tambour et commandé par câble au niveau du guidon. Idem à l'arrière mais commandé par câble au niveau du pédalier droit.
Le phare Indian en coiffe amérindienne, positionné sur le garde-boue avant représente la marque depuis ses débuts. Les carénages extérieurs sont en parfait état consécutivement à leur restauration complète réalisée par un professionnel, le rendu est sublime. Les chromes sont reluisants. Le réservoir lui aussi a été revu dans son intégralité. Le large guidon est en bon état tout comme le klaxon à l'effigie de la marque. Les compteurs et contacteur fonctionnent parfaitement.

Cette moto est très rare puisque seuls 3500 exemplaires ont été construits. Il s'agit également de la 1ère année avec les fameux gardes boue (longue jupe). Il est fort probable que ce modèle
soit arrivé en France lors de la seconde guerre mondiale.
Elle est livrée avec une expertise qui nous indique que « Son état de conservation et de restauration est irréprochable». Le dossier de factures de restauration sera remis à l'acquéreur.

# COLLECTION CRESCIA

DU N° 65 À 79

Situé à Neufchâtel en Suisse, le Garage du Lac est bien connu des passionnés des chevrons. Spécialisé dans la restauration des Citroën DS, Vincent Crescia est la référence internationale du domaine. Une DS restaurée par Le Garage du Lac bénéficie d'une plus-value importante sur le marché de la collection. Chez les Crescia, les chevrons sont une passion familiale. En 1955, lorsqu'est officiellement présentée la DS, le père de Vincent est mécanicien à Rome. Il décide de tout quitter pour venir travailler chez Citroën en France. Aujourd'hui, l'équipe de sept personnes réalise en moyenne trois grosses restaurations par an. En 2009, la reconstruction de la SM présidentielle de Pompidou a nécessité 15 000 heures de travail. L'extrême propreté des locaux reflète le perfectionnisme de Vincent Crescia et de ses équipes. Alors que tous les collaborateurs s'affairent sur les autos, le garage reste d'une propreté clinique, signe de l'extrême exigence du maître des lieux. Citroën n'est pas l'unique intérêt de cet homme passionné. Depuis près de 30 ans, Vincent Crescia a consciencieusement rassemblé une importante collection de motos. Grâce à sa grande rigueur et à son goût sûr, le collectionneur a réuni des motos historiques de premier ordre. Toutes les pièces formant la collection Crescia ont été soigneusement sélectionnées. En vous portant acquéreur d'une moto de cette collection vous bénéficierez de l'expertise d'un collectionneur avisé.

# N° 65

**1937**

# BENELLI TYPE 500 TN

*Cadre n° 105945 - Moteur n° 105945*
*Titre de circulation européen*

**30 000 / 35 000 €**

**UNA STORIA FAMILIARE !**

La société BENELLI a été fondée en 1911 dans un atelier mécanique dans le port italien de Pesaro par Teresa Boni, une veuve qui a investi la fortune de la famille ainsi que le produit d'une propriété près de Tavullia en espérant que l'entreprise fournirait des emplois à ses six fils, Giuseppe, Giovanni, Francesco, Filippo, Domenico ( «Mimo») et Antonio ( «Tonino»). Ils avaient entre 9 et 22 ans. Giuseppe et Giovanni ont été envoyés à la « Instituto Tecnico Industriale » à Fermo suivre des études techniques. Giuseppe est diplômé de l'université et Giovanni a continué avec FIAT et Bianchi. Au cours des premières années cinq des frères ont travaillé dans l'atelier, Tonino était trop jeune, mais il y avait également six autres employés. La société portait le nom «Officina meccanica di precisione f.lli Benelli». Au début, ils ont réparé des voitures et des motos, mais les pièces de rechange étaient souvent fabriquées par eux-mêmes. Le lieu de travail a été détruit par un tremblement de terre en 1916. A la recherche d'un nouvel établissement, ils rejoignirent les frères Molinari à la périphérie de Pesaro, qui jusque-là avaient construit les monocylindres deux temps.

Le déclenchement de la Première Guerre mondiale les oblige à produire pour l'armée italienne.

En 1919 ils construisent un moteur à deux temps de 75 cc avec deux roues dentées qui peut propulser une bicyclette au moyen d'une chaîne sur la roue arrière. Peu de temps après, une version 98 cm suivit. En 1921, la première moto a été construite, un modèle de 98cc qu'ils ont appelé «Velomotore». C'était déjà un modèle à deux temps bien fini avec des lumières électriques et une pompe à pneus sur le dessus du réservoir. La moto avait deux vitesses. Il y avait déjà deux versions: un modèle «Touring» et un modèle «Sport». En

4735
BENELLI
BENELLI
Benelli

1923, des représentations de 125 et 147 $cm^3$ furent également introduites.
En 1923, Tonino Benelli a commencé à participer à des compétitions avec une version modifiée de la Benelli 147 cc deux temps. Il a remporté la catégorie 350cc de la course Parma - Poggio-di-Berceto ! Quand la classe de 175cc a été établie en 1926, Giuseppe Benelli a construit un quatre temps de 175 cc. Il devient **Champion d'Italie** en 1927, 1928 et 1930. Les 3 étoiles du logo Benelli se réfèrent à ces championnats. Cette machine avait déjà un engrenage à arbre à cames. En 1926, le nouveau moteur 4 temps fit son apparition.
L'usine produit ensuite des 4 temps venant directement de la course, tels que le 250 Monza et le 500 cc 4 TN.
Avec un modèle à double arbre à cames en tête, Tonino est également devenu champion d'Italie en 1931. Tonino meurt dans un accident de la route en 1937. Il devient un héros national en Italie ! Sa mort est un événement national. Le coéquipier de Tonino, Dorino Serafini, a également remporté plusieurs courses.
De nombreux pilotes utilisent des Benelli, comme Riccardo Brusi, Carlo Baschieri (champion d'Europe en 1932), Giovanni Miele, Dorino Serafini, Giordano Aldrighetti, Raffaele Alberti, Amilcare Rossetti Giovanni Bientinesi, Francesco Lama et le Belge Ivan Goor (Champion d'Europe en 1934).
En 1933, Benelli gagne tous les Grands Prix grâce à sa 250cc qui avait déjà une suspension arrière à bras oscillant. Ils établissent un nouveau record de vitesse avec une moyenne de 181, 818 km/h.
Ensuite ils passent au 500 cc à deux cylindres pour la course. En 1938, ils remportent les trois premières places au Grand Prix à Monza.
En 1939, Benelli a développé un moteur suralimenté de 250 cc, mais le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale met fin à cette expérience.
Le modèle présenté est un rare survivant de cette période.
Il a été complétement restauré.
Nous vous offrons la rare opportunité d'acquérir un modèle Benelli de 500 cc, en sachant que la plupart sont dans des musées !

# N° 66

**1934**

# BIANCHI TYPE 500 SS FRECCIA AZZURA

*500cc - N° cadre 65631*
*N° moteur 65631 - titre de circulation européen*

**23 000 / 28 000 €**

Bianchi n'est pas la plus connue des marques italiennes et pourtant … c'est l'une des plus anciennes puisque les premières bicyclettes à moteur "Fabrica Automobil e Vilocopedi Edoardo Biancchi" naquirent à la fin du siècle dernier à Milan. Bien avant la première guerre mondiale, la production de moto y était déjà industrialisée.
Le palmarès sportif de Bianchi est tout aussi important avec le Championnat d'Europe (futur championnat du monde) en 1925 grâce à Tazio Nuvolari et pas moins de 6 championnats italiens en 350 et 500 cc.
Le nom de Freccia Azzura est surtout associé au double Arbre à cames en tête qui succéda à la Freccia Celeste en compétition. Dans sa version route elle fut produite de 1931 à 1939 en deux versions : Grand Tourisme et Super Sport 500. Celle-ci, surfant sur les succès en compétition, prend rapidement le surnom de Freccia Azurra.
Alors que la 500 en version militaire est un simple latéral, la version de route est un beau monocylindre culbuté de 500 cc. Les soupapes sont rappelées par des ressorts en épingles et travaillent à l'air libre. Sur le modèle Super Sport, la lubrification est particulièrement soignée avec un graissage de l'axe de piston qui n'est pas présent sur le modèle de tourisme.
Le choix du double échappement en hauteur correspond plus aux canons stylistiques anglais du modèle sport de luxe qu'à une

véritable nécessité technique. Outre le choix du "Twin port", cette influence anglaise se retrouve aussi avec l'instrumentation dans le réservoir typique des Bsa et autres Ariel de haut de gamme des années 30.
Par contre, le carter d'huile proéminent et ailetté pour le refroidissement et la rigidité est, lui, très caractéristique des beaux modèles italiens de l'époque à l'instar des Gilera et autres Benelli.

Annoncée pour 25 CV, la Freccia Azzura était une moto de luxe destinée à une clientèle exigeante et sportive qui pouvait se permettre de payer 5 950 lires de l'époque quand une automobile Bianchi S9 coutait 26 500 lires.

Aujourd'hui, selon certaines sources, il n'en resterait que 4 Freccia Azzura en Italie et c'est donc une moto extrêmement rare qui est proposée aujourd'hui dans un très beau jus et en parfait état de marche. Cerise sur le gâteau, elle est "Matching number".

# N° 67

**1938**

# BIANCHI TYPE 500 SUPER SPORT

*Cadre n° 67183 - Moteur n° 67183*
*Titre de circulation européen*

**28 000 / 32 000 €**

La société F.I.V. Edoardo Bianchi, plus connue sous le simple nom de Bianchi, est une société italienne spécialisée dans la production de bicyclettes qui a été fondée à Milan en 1885 par Edoardo Bianchi. L'Italie est le pays de la mécanique, celui de la moto, par conséquence. La gamme des motos de route sera renouvelée avant la fin de la seconde Guerre Mondiale, avec une gamme de 250, 350 et 500 cm3 à soupapes en tête et réservoirs en selle, reprenant les standards de l'époque.
Bianchi s'investira rapidement dans la compétition avec un 350cm3 à double arbre à cames en 1925 dessiné par Albino Baldi, qui deviendra la moto la plus performante de son époque pour les 5 années à venir.
Cette Freccia 350 cc est devenue célèbre grâce à Tazio Nuvolari qui à son guidon remporta de nombreuses courses.
Le modèle présenté est un rare 500 super sport d'avant-guerre. Il a été superbement restauré à grand frais. Un modèle à posséder dans sa collection !

Bianchi

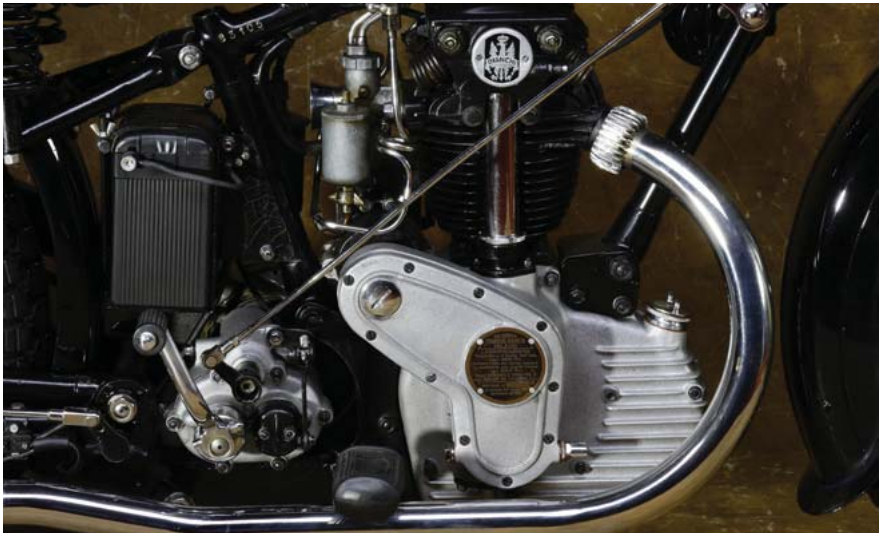
# N° 68

**1939**

# BIANCHI FRECCIA D'ORO TYPE 250 N

*Cadre n° 83105 - Moteur n° 83105*
*Titre de circulation européen*

**10 000 / 15 000 €**



La société F.I.V. Edoardo Bianchi, plus connue sous le simple nom de Bianchi, est une société italienne spécialisée dans la production de bicyclettes qui a été fondée à Milan en 1885 par Edoardo Bianchi. L'entreprise se lancera, des années plus tard, dans la production automobile et de camions.
La société Bianchi participa officiellement aux courses cyclistes et motocyclistes. Parmi ses principaux pilotes on notera le jeune Tazio Nuvolari.
Bianchi est devenue l'une des marques les plus célèbres du monde grâce à ses innombrables victoires dans les années 20 avec ses 175, 250, 350 puis 500 à double ACT. En 1955, la fabrication automobile reprend avec la création de la marque Autobianchi, en association avec les deux patrons d'industries les plus importantes d'Italie, Gianni Agnelli patron de la puissante Fiat SpA et Leopoldo Pirelli patron du groupe homonyme Pirelli
En 1930 apparaît la Freccia d'Oro 175 culbutée à simple ou double échappement et semi bloc-moteur. En 1932 est présentée une nouvelle 500 Freccia d'Azzurra de même concept avec, déjà, un changement de vitesses au pied. Cette 500 est remodelée en 1934 et, en 1935, naît la 250 Freccia d'Oro. La suspension arrière apparait l'année suivante sur les versions normale (EN) et Sport (ES pour Elastico Sport), qui a un moteur plus puissant et désormais quatre vitesses par sélecteur. Ces diverses versions de la 250 Freccia d'Oro n'évoluent que dans les détails jusqu'en 1940.
La Bianchi de la vente a été complètement restaurée à grand frais, pour être dans cet état concours, la plus belle Freccia d'Oro !

Bianchi
Bianchi

# N° 69

**1927**

# MOTO GUZZI 500 SPORT

*500 cc - N° cadre 5699*
*N° moteur 5169 - Titre de circulation italien.*

**28 000 / 32 000 €**

Dès son premier prototype, en 1920, Carlo Guzzi choisit comme architecture du moteur un 500 cc monocylindre horizontal. Ce n'est certes pas le premier mais les innovations sont nombreuses : moteur-boite, arbre à cames en tête, 4 soupapes, double allumage et moteur super carré de 88mm x 82 mm au lieu des longues courses qui sont la règle à l'époque. A noter également qu'à part le carburateur Amac et les pneus Dunlop tout était produit en Italie. Grâce au bon sens du bailleur de fonds, Emanuele Parodi, le premier modèle de production sera infiniment plus simple (et moins cher) à construire et à entretenir. Ce sera la "Tipo normale". Viendront ensuite les C2V et C4V de course et, en 1923, la Sport 500. Ce modèle de production intègre le moteur-boite de la Normale mais le cadre, lui, vient directement de la C2V de course. Ainsi, dès ses premières années, Moto Guzzi intègre dans ses motos de série le résultat des expériences de la compétition.

Le moteur à soupapes e.o.i. développe jusqu'à 13 cv à 3800 t/min et la transmission se fait via une boite 3 vitesses commandée par un long levier sur le côté gauche du réservoir et une transmission finale par chaine. Le succès est tel que la production de la Sport 500 atteindra 16 exemplaires par semaine pour un total d'environ 4 000 motos produites.

C'est l'une de ces motos, magnifiquement restaurée et richement dotée d'accessoires de l'époque que nous vous présentons aujourd'hui. Sa datation de 1927 en fait un modèle charnière puisque c'est l'année suivante que naîtra la GT. Cette superbe entretubes au complexe circuit de graissage apparent bénéficie déjà d'une belle patine et enrichira toute collection de qualité.

# N° 70

**1932**

# MOTO GUZZI SPORT 15 ORIGINE

*500 cc - N° cadre 12662*
*N° moteur 12845 - Titre de circulation italien.*

**24 000 / 28 000 €**

Dès son premier prototype, en 1920, Carlo Guzzi choisit comme architecture du moteur un 500 cc monocylindre horizontal. Ce n'est certes pas le premier mais les innovations sont nombreuses : moteur-boite, arbre à cames en tête, 4 soupapes, double allumage et moteur super carré de 88mm x 82 mm au lieu des longues courses qui sont la règle à l'époque. A noter également qu'à part le carburateur Amac et les pneus Dunlop tout était produit en Italie.

Après la mise en production de la "Tipo normale" et de la "500 Sport", Guzzi commercialise en 1928 la "GT" ou "GT16" qui fut l'une des premières motos à suspension arrière mais qui, peut-être en raison de cette nouveauté, n'aura pas grand succès. Parallèlement, la "Sport 14" se vend très bien avec plus de 4200 exemplaires en 2 ans et, en 1931, nait la "Sport 15" qui est un modèle avec réservoir en selle et un réservoir d'huile plus intégré-, le tout donnant une apparence très moderne pour l'époque.

Si la Sport 15 précédente bénéficiait d'une restauration exemplaire, celle-ci est tout aussi remarquable car c'est une moto que les anglais qualifient de "untouched" ou "first paint", c'est à dire telle qu'elle était lorsque son premier propriétaire roulait avec.
Le travail sur la mécanique a été fait de manière à préserver l'authenticité et la montre Véglia semble encore compter les heures de ce temps jadis

MOTO GUZZI

# N° 71

**1934**

# MOTO GUZZI 500 2VT

*500 cc - Titre de circulation italien.*
*N° cadre 21203*
*N° moteur 23827*

**28 000 / 32 000 €**

Toujours fidèle à son concept de départ, le 500 cc monocylindre horizontal, Moto Guzzi lance en 1930 une nouvelle gamme : les 2VT et GT2VT.

Avec le moteur de la série V, c'est le début d'une dynastie qui s'installe car il équipera toute une série de modèles Guzzi pendant plus de 30 ans…
Ce moteur est maintenant un culbuté, d'où l'appellation VT pour Valvole in Testa. Conçu pour un entretien facile, l'accessibilité des différents composants est remarquable. La boite 3 vitesses est toujours commandée par la même tringlerie et le nouveau cadre améliore la tenue de route en abaissant encore le centre de gravité.
Une fois de plus, Guzzi prouve avec ce modèle que le lien entre compétition et production n'est pas un vain mot car la fourche de la 2VT s'inspire directement des fourches Brampton utilisées sur les motos de course de la marque.

Cette moto a bénéficié d'une restauration dans les règles de l'art et fidèle jusque dans le moindre détail comme, par exemple, le renvoi d'angle de compteur en bronze. Inutile de préciser que la mécanique est à l'avenant que les chromes sont de qualité et que la peinture et les filets sont particulièrement soignés.

C'est une superbe moto, élégante et fiable, qui allie le charme suranné de l'époque des poignées inversées et de la modernité de l'option éclairage électrique.

MOTO GUZZI

# N° 72

**1936**

# MOTO GUZZI 500 ALCE

*500 cc - N° cadre SAE87*
*N° moteur SAE71 - Titre de circulation italien.*

**9 000 / 13 000 €**

Giorgio Parodi, le "Monsieur finance" de Moto Guzzi, estimait que la compétition était indispensable tant pour l'image de marque que pour l'innovation.
Si les succès en compétition furent au rendez-vous dès 1921 à la Targa Florio en Sicile, l'innovation coutait très cher et il arrivait souvent qu'elle ne se concrétise pas sur la ligne de production. Il en fut ainsi de la Quatrocilindri en 1930 et de la trecilindri en 1932.
En homme d'affaires avisé, Parodi comprit très vite l'importance des marchés d'état pour assurer le fond de roulement de son entreprise et, dès la fin des années 20, des moteurs étaient vendus en masse à l'armée pour une utilisation statique. L'armée acheta ses premières Guzzi, des GT, en 1928. A partir de là les Guzzi étaient tellement appréciées qu'elles furent présentes dans les forces armées jusqu'au milieu de années 50.
La Super Alce est un modèle spécifique aux différents corps d'état. Selon les versions, elle est plus ou moins éloignée de la GT17 puis de la GT20 à quatre vitesses.
Cet exemplaire bénéficie de quasi tous les extras possibles avec la boite 4, les protections de carters, les jambières, le carter de volant, la béquille renforcée, le filtre à air à décantation, etc. et bien sur le traditionnel guidon de passager.
C'est indéniablement un modèle emblématique et indispensable dans une collection de motos militaires mais c'est aussi une moto dont le degré de finition est tel qu'elle ne manquera pas d'attirer l'attention dans un rassemblement d'anciennes.
Elle est en parfait état de restauration et de mécanique.

MOTO GUZZI

# N° 73

**1931**

# MOTO GUZZI SPORT 15

*500 cc - Titre de circulation italien.*
*N° cadre 13745 - N° moteur 14016*

**23 000 / 27 000 €**

Dès son premier prototype, en 1920, Carlo Guzzi choisit comme architecture du moteur un 500 cc monocylindre horizontal. Ce n'est certes pas le premier mais les innovations sont nombreuses : moteur-boite, arbre à cames en tête, 4 soupapes, double allumage et moteur super carré de 88mm x 82 mm au lieu des longues courses qui sont la règle à l'époque. A noter également qu'à part le carburateur Amac et les pneus Dunlop tout était produit en Italie.

Après la mise en production de la "Tipo normale" et de la "500 Sport", Guzzi commercialise en 1928 la "GT" ou "GT16" qui fut l'une des premières motos à suspension arrière mais qui, peut-être en raison de cette nouveauté, n'aura pas grand succès. Parallèlement, la "Sport 14" se vend très bien avec plus de 4200 exemplaires en 2 ans et, en 1931, nait la "Sport 15" qui est un modèle avec réservoir en selle et un réservoir d'huile plus intégré, le tout donnant une apparence très moderne pour l'époque.

C'est un exemplaire de cette première année que nous vous présentons ici, lui aussi parfaitement restauré et en état de marche.

MOTO GUZZI

# N° 74

**1937**

# MOTO GUZZI 250 PE

*250 cc - Titre de circulation italien*
*N° cadre 3.PE.7158 - N° moteur P 43676*

**9 000 / 13 000 €**

En 1932, Carlo Guzzi a l'inspiration de s'attaquer au marché des moyennes cylindrées. Il présente sur ce segment notoirement négligé à l'époque en présentant la P175 qui sera rapidement remplacée par la P250 en 1934.

Ce modèle se taillera rapidement une bonne réputation car c'est plus une "petite grande" qu'une petite sur-vitaminée. De fait, le cadre, les suspensions arrière et l'allure générale font immédiatement penser à une GT et c'est une moto qui inspire confiance. Avec son cadre double berceau, son moteur culbuté super carré (68 x 64) et sa boite à quatre vitesses au pied, c'est en effet une moto que l'on peut qualifier d'increvable et les acheteurs ne s'y tromperont pas puisque, selon les historiens, ce fut l'un des modèles les plus rentables de l'histoire Guzzi.

L'année où cette 250 PE a été produite, l'Italie a envahi l'Ethiopie depuis 2 ans et les prémisses de la 2éme guerre mondiale sont déjà là. Des économies sont alors nécessaires et 2 ans plus tard ce sera la fin de la PE qui perdra son double berceau au profit (?) d'un cadre en tôle emboutie en devenant une PL.

Donnée pour 100 Km/h, cette moto très légère et robuste est une entrée de gamme intéressante dans une collection Guzzi car c'est elle aussi qui donnera naissance à la fameuse Airone.

Cet exemplaire est proposé avec une belle patine et des chromes en très bon état d'usage.

L'état des carters moteurs et de la magnéto font penser à une restauration mécanique soucieuse de préserver l'intégrité historique de la moto.

# N° 75

**1948**

# MOTO GUZZI 500 GTV

*500 cc - Titre de circulation italien*
*N° cadre 25139 - N° moteur V79991*

**12 000 / 15 000 €**

Au fil des années, d'amélioration en amélioration, le 500 CC mono des débuts à gagné en puissance et en souplesse. La boite 4 vitesses au pied est désormais standard et les freins ont augmenté de diamètre.

En 1948 le moteur de la GTV était complétement fiabilisé depuis la sortie du premier moteur à soupapes en tête en 1934 et le cadre tellement solide que nombre d'entre elles furent attelées à un side-car ; particulièrement dans l'après-guerre où posséder une voiture était un rêve hors de portée pour la vaste majorité des italiens.

En 1948, la nouveauté c'est bien que pour la première fois chez Guzzi la suspension arrière à compas et à amortissement par friction est remplacé par des amortisseurs hydrauliques. De même, la suspension avant est désormais télescopique. Bien d'autres améliorations sont présentes sur la GTV de 1948 car il s'agit bien de la fin d'une époque car l'Astore et la Falcone sont déjà sur la planche à dessin.

Cette GTV a fait l'objet d'une restauration déjà ancienne et les kilomètres avalés depuis lui ont donné la jolie patine des motos qui roulent pour de vrai. Avec ses protèges-jambes et ses suspensions hydrauliques nul doute qu'elle donnera encore du plaisir à son nouveau propriétaire tout en enrichissant sa collection d'un modèle charnière dans l'histoire de Guzzi.

Moto à la patine authentique et en parfait état de mécanique.

MOTO GUZZI
GUZZI

# N° 76

**1957**

# MOTO GUZZI 500 FALCONE

*500 cc - Titre de circulation italien*
*N° cadre FAN 01 - N° moteur FAN 38*

**12 000 / 16 000 €**

Moto Guzzi est depuis la fin des années 60 une marque identifiée pour sa production de V-Twin transversaux de forte cylindrée mais dès ses débuts, en 1921, l'usine de Mandello del Lario fut surtout connue pour ses 500 cc monocylindres horizontaux. Même si la production inclura aussi des modèles plus classiques comme les petits 50 cc Guzzino et les 250 cc Lodola ou atypique comme le Galletto, le gros mono horizontal fut longtemps l'image de marque de Moto Guzzi.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, c'est donc tout naturellement que Moto Guzzi redémarre la production de ses 500 GTV et GTW mais, très rapidement, le besoin d'un nouveau modèle se fait sentir et, en 1950, la Falcone fait son apparition.

Avec un moteur qui bénéficie de l'expérience acquise avec les Dandolino de course et les 250 Airone de tourisme, la Falcone se voit dotée d'un haut moteur tout en aluminium avec soupapes encloses et toujours le volant d'inertie extérieur qui lui vaudra le surnom affectueux de "coupe jambon".
Ce volant d'inertie permet à la fois de réduire les vibrations, d'améliorer le couple et de garantir une plage d'utilisation très large, d'où un confort de conduite exceptionnel pour l'époque.
Produite, tant en version civile que militaire pendant 17 ans, la Falcone gardera tout au long de sa production les côtes traditionnelles de 88 x 82 pour une puissance très sage de 23 CV à 4400 t/min.

Elle reste l'un des archétypes de la moto italienne classique et sa fiabilité exemplaire, autant que son entretien facile, en fait une moto parfaitement adaptée à une utilisation régulière pour des sorties de motos classiques.
Le modèle présenté a été entièrement restauré et arbore l'élégante livrée vert clair "Polizia" de la Police et est en parfait état de marche.

# N° 77

**1947**

# MOTO GUZZI 500 GTW

*500 cc - Titre de circulation italien*
*N° cadre 22016 - N° moteur W72766*

**20 000 / 30 000 €**

Au fil des années, d'amélioration en amélioration, le 500 CC mono des débuts à gagné en puissance et en souplesse. La boite 3 vitesses à main est devenue 4 vitesses au pied. Les freins freinent mieux. La suspension arrière est bien au point mais la fourche est toujours de type parallélogramme. Chez Moto Guzzi, nous sommes à la fin de l'ère de la GTV qui donnera naissance à la Falcone.
En 1947 le moteur des GTV-GTW était complétement fiabilisé depuis la sortie du premier moteur à soupapes en tête en 1934 et le cadre tellement solide que nombre d'entre elles furent attelées à un side-car; particulièrement dans l'après-guerre où posséder une voiture était un rêve hors de portée pour la vaste majorité des italiens.
De fait, cette même année 1947 vit apparaître les premières fourches télescopiques sur les GTV. Cette moto est donc l'une des toutes dernières Guzzi "parallélo" ce qui, pour un collectionneur, présente un intérêt évident.
Cette GTW, comme plusieurs modèles de cette collection, a fait l'objet d'une restauration totale en conformité avec le modèle d'origine. On appréciera particulièrement la qualité de la peinture, des chromes et des filets peints ainsi que l'état général de la mécanique et la boulonnerie qui démontre le soin apporté à son travail par le spécialiste.

Pour le plaisir de la conduite lors des balades d'anciennes, on notera le sélecteur double "à l'italienne" et la pédale de frein inversée sans parler du fameux coupe jambon qui assure un ralenti exceptionnellement bas et un couple moteur moelleux.
Moto en parfait état de restauration et de mécanique.

MOTO GUZZI

# N° 78

**1970**

# MOTO GUZZI 850 GT

*850 cc - Titre de circulation italien*
*N° cadre VP11EG - N° moteur 50107VP*

**6 000 / 9 000 €**

Lorsqu'au salon de Milan de 1967 Moto Guzzi présente la V7, elle rompt avec une très longue histoire commerciale centrée autour d'un bloc moteur de 500 cc horizontal.
Pourtant le savoir-faire de Guzzi dans le mode du V-Twin ne date pas de la veille, loin s'en faut puisque c'est en 1933 que la "Bicilindrica" fit ses premiers tours de roue. Deux ans plus tard l'irlandais Stanley Woods ramène à Guzzi la consécration suprême : une victoire au senior TT de l'Ile de Man .
Mais si durant ces 35 ans, la technique a considérablement évolué, le génie de l'ingénieur Giulio Carcano n'est pas resté en sommeil et l'homme qui a construit la 500 V8 sera celui qui aura pour tâche de sauver Moto Guzzi de la faillite. Mise sous tutelle de l'Etat en 1966, la firme de Mandelo del Lario ne devra sa survie qu'à une commande insensée de l'armée pour un véhicule tout terrain à 3 roues capable de porter 500 Kg ! Et l'homme qui va réussir cet exploit, c'est Carcano, l'ancien patron du service course aux 14 titres mondiaux…
Le moteur de la "mule mécanique" sera un V-Twin et c'est cette base qui servira à l'élaboration de la toute première V7 de 1967. Autant dire du solide puisque le cahier des charges imposait de pouvoir parcourir 100 000 km sans intervention majeure. La compétition n'étant jamais loin chez Guzzi, dès 1969 les records du monde de l'heure et des 1000 km sont conquis et les bases ont jetées pour une longue série de V-Twin.

La V850 GT présentée fait partie de la première génération de ce modèle. Le bicylindre en V à 90° aux côtes de 83 x 78 est alimenté par des carburateurs Dell'orto de 29mm et le freinage est classiquement assuré par des tambours.

La moto présentée a été parfaitement restaurée. D'une présentation impeccable avec moins de 15 000 km au compteur elle est une belle opportunité d'acquérir ce modèle à la diffusion restreinte, a l'élégance sobre des motos classiques mais aux performances tout à fait respectables pour qui veut partir en vacances à deux.

# N° 79

**1951**

# VINCENT
# TYPE 1 000 BLACK SHADOW

*Rare Série C - Cadre n° RC 9521 B/C*
*Moteur n° F10AB/1B/7621*
*Titre de circulation européen*
*Certificat d'authenticité Vincent*

**100 000 / 150 000 €**

La Vincent Black Shadow est une moto fabriquée à la main par Vincent HRD de 1948. La série «C», introduite en 1949, était équipée d'un moteur OHV V-twin de 998 cc. La Black Shadow s'est avérée très populaire et sa production a dépassé la Rapide. Le moteur du Black Shadow, au lieu d'être bercé dans un ensemble de longerons, est suspendu par le haut, devenant partie intégrante de la structure.

La Black Shadow présentait plusieurs innovations technologiques, telles que: une alternative originale aux fourches avant télescopiques primitives de l'époque, un sous-cadre arrière à ressorts, un usage intensif d'alliage d'aluminium et un moteur à construction unique. Le poids global était relativement léger : 208 kg. Alors que d'autres motos contemporaines avaient tendance à être polies et chromées, le «Black Shadow» était inhabituel en étant principalement noir. Le carter en émail noir était pour la dissipation de la chaleur. Moins de 1 700 Vincent Black Shadows ont été faites.

La marque devient internationalement connue en 1948 lorsque l'Américain Roland Free bat le record de vitesse sur une Vincent Black Lightning, avec 240 km/h. Un exploit qui ne passe pas inaperçu puisque Roland se met au volant, en slip et en position allongée, afin de réduire la résistance aérodynamique.

C'est également la moto préférée du célèbre présentateur et collectionneur américain : Jay Leno !

« Là où j'ai grandi, dans une petite ville de Nouvelle-Angleterre, la Vincent était une motocyclette dont vous n'avez jamais entendu parler. Mais la légende entourant la moto était si forte. Il y avait un gars du coin qui possédait une Vincent qui aurait couru dans la fameuse

VINCENT
MNF 549

course du Trophée Touristique de l'Ile de Man. De temps en temps, quelqu'un à l'école disait: «Je l'ai entendu rouler hier dans la nuit «. Tous les enfants s'arrêteraient pour écouter son histoire. «A quoi cela ressemblait-elle?» Nous voulions tous savoir. J'ai seulement vu cette moto une seule fois, quand j'étais au lycée. Trente ans plus tard, j'ai entendu parler d'une Vincent à vendre à Haverhill. Je l'ai retrouvé et j'ai découvert que c'était la même. Maintenant, elle est dans mon garage. Il s'avère que c'était une Black Shadow Série C. La Série C Black Shadow est la plus recherchée des Vincent ! ».
À une époque où aucun autre fabricant de motos n'étudiait les freins - les vélos américains n'avaient qu'un seul frein arrière pendant des années - Vincent avait quatre tambours de frein, un de chaque côté du moyeu. Vincent a également vanté quatre vitesses quand une Harley-Davidson en avait seulement trois.
Plus de 50 ans après le lancement de la dernière série, la Black Shadow est toujours une pièce incroyable de mécanique et de design. La moto rêvée de tout collectionneur ! La moto la plus rapide de son époque !
Le modèle présenté est dans un état incroyablement beau, « état concours ». Nous avons eu la chance de la voir la 1ère fois dans le salon du propriétaire comme une sculpture au milieu d'autres sculptures plus anciennes.
Mais il ne s'agit pas d'une nature morte puisque tout fonctionne à merveille !
En admirant ce chef d'œuvre artistique (anglais), l'on comprend l'admiration suscitée à chaque sortie. Le REVE ABSOLU !!!

FIN DE LA COLLECTION

# N° 80

**1942**

# NORTON SIDE-CAR TYPE BIG FOUR

*Cadre type 363 - Moteur n° 81213*
*CG N° 6282 - Cylindrée : 633 cm3*
*Side-car Bernardet - Carte grise française*

**7 000 / 10 000 €**

Avec 633 cc, la Big 4 avait le plus gros et le plus puissant des moteurs à soupapes latérales, avec beaucoup de couple, et était surtout utilisée pour transporter des side-cars. Environ 4 700 des 100 000 motos militaires fabriquées par Norton pendant la Seconde Guerre mondiale étaient des Big 4 sidecar. Conçu pour transporter deux ou trois hommes et leur équipement de combat sur un terrain très accidenté, la Big 4 a été utilisée pour la reconnaissance et le transport de charges de munitions aux troupes de première ligne. Elle a été appelée Big 4 en raison de sa puissance fiscale de 4 ch.
Le modèle présenté est attelé avec un side-car Bernardet. Son propriétaire en prend soin depuis 40 ans !

Norton

# N° 81

**1935**

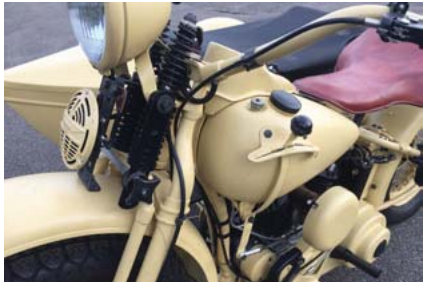
# MONET GOYON TYPE L4

*Puissance 350 cc*
*Moteur n° 2302*
*Carte grise de collection*

**7 500 / 9 500 €**

Monet-Goyon, du nom de ses créateurs Joseph Monet et Adrien Goyon, est l'une des entreprises qui a marqué le motocyclisme en France au début du siècle dernier. Malheureusement son histoire fut faite de hauts et de bas, mais s'il y a bien un modèle qui sauve la marque pour quelques années de plus, c'est la série L lancée en 1933. Outre la production de ces motos pour fournir l'armée française dès 1935, MG réalise avec la L, une moto performante, fiable, bien construite et qui plus est, jolie ! La L4 est apparue au catalogue Monet-Goyon en 1934. Elle n'y resta qu'un an pour être remplacée en 1935 par l'AL4. Avec ses 9.5 chevaux, la L4 était capable d'atteindre près de 100 km/h tout en restant véritablement sobre en consommation d'essence et d'huile. Cette moto a été entièrement restaurée.

1935 - L4



# N° 82

**1943**

# HARLEY DAVIDSON TYPE 750 WLC

*South African Union Defence Forces*
*N° 43 WLC 6952 - A immatriculer en collection*

**21 000 / 26 000 €**

Au cours de la seconde guerre mondiale, la moto a joué son rôle dans de nombreux domaines et théâtres de guerre où elle a été utilisée pour la reconnaissance, le transport des messages, des officiers et accompagner les unités mobiles de combats. Les motos ont joué un rôle de soutien des troupes. Il fallait une moto capable de résister à la dureté de la guerre. Harley-Davidson rempli ce créneau. Au cours de la seconde guerre mondiale, l'usine Harley-Davidson a fourni 88 000 motos (principalement des 750 cc WL) pour les champs de batailles, pour être utilisées par les Etats-Unis et les forces alliées, avec assez de pièces détachées pour construire 30 000 machines ! Les Harley-Davidson, en plus du travail de messagerie, était également affectées à divers régiments pour contrôler les mouvements lors des campagnes en Afrique. Grace à un entretien minime, ces machines ont rapidement gagné une réputation pour leur robustesse et leur fiabilité.

Le Caporal E Furmage, au Caire était témoin de l'indestructibilité des Harleys qu'il chevauchait pendant la guerre. Quand les trois sociétés de moto sud-africaine ont été démantelées, les Harleys étaient transférées à diverses douanes en Afrique du Nord. La Harley s'est avérée être l'une des motos qui a contribué à gagner la seconde guerre mondiale en étant aussi la moto qui convenait le mieux dans les terrains désertiques. La moto ici présentée a reçu une restauration de qualité, elle fonctionne parfaitement et possède l'option marche-arrière.

On reconnait bien les spécificités du modèle comme la roue AV en 16 pouces, les culasses en fonte, le reniflard vers le haut. Il est à noter qu'une grande partie du contingent avaient le side à droite, ce qui est mieux pour circuler chez nous.

# N° 83

**1943**

# INDIAN 841

*Cadre n° HDA343*
*Carte grise française*
*Même propriétaire depuis 1990*

**50 000 / 70 000 €**

En demande perpétuelle d'évolution sur les fronts de bataille, le Département de la Guerre américain va commander une moto permettant d'être utilisée sur tous sols, particulièrement dans le désert. C'est pourquoi elle demande une transmission par arbre et non par chaîne, trop fragile. Répondant à cette demande, Indian Industry Co conçoit la 841, une moto à la garde élevée grâce à des roues de 18 pouces et une autonomie accrut grâce à deux réservoirs séparés de 5 gallons soit 21 litres, et une judicieuse transmission par arbre. Le moteur sera un bi-cilyndres V-twin à 90° de 737 cm3 refroidi par air, en position longitudinal. Le cadre est du type tubulaire directement inspiré de la BMW R71 tout comme la suspension arrière coulissante et la boite de vitesse à 4 rapports avec sélecteur au pied. Sa fourche avant est conçue dans le but d'une meilleure absorption des chocs et le sélecteur de vitesse double permettant un rétrogradage avec le talon est une réelle innovation.

Indian

Malheureusement ses performances n'arrivent pas à convaincre l'Etat-major et seulement 1 000 exemplaires seront commandés à l'essai.
Son propriétaire achète l'une des survivantes lors de l'un de ses nombreux voyages aux Etats-Unis à une vente aux enchères en 1988 dans le ranch où fut tournée la célèbre série Dallas. Un employé de chez Indian aurait civilisé cette 841 et mise à son gout en transformant quelques détails esthétiques : guidon chromé avec compteur, garde-boues, couleur bordeaux. Cette moto est conservée depuis lors et ne change pas de propriétaire. Son moteur est confié récemment à Mr Young, célèbre spécialiste de la marque Indian, qui restaure et reconstruit les mécaniques, refrabrique des pièces sur-mesure, et voue une passion sans précédent pour la marque. Le haut-moteur est ainsi reconditionné et de nouveaux pistons sont montés.
Ne trouvant aucun équivalent, cette Indian 841 est un modèle unique en parfait état de fonctionnement, agréable à piloter grâce à son embrayage à main gauche et ses vitesses au pied qui passent toutes dans le même sens.

Indian

# N° 84

**1954**

# ARIEL SQUARE FOUR

*N° KR317 - Moteur n° PL 299*
*Cylindrée : 1 000 cc - Carte grise de collection*

**15 000 / 25 000 €**

Ariel est un constructeur de cycles britannique, qui produira des motocyclettes à partir de 1901. La compagnie est rachetée par BSA en 1944. En 1870, James Starley et son associé William Hillman fondent la société Ariel à Birmingham pour fabriquer et commercialiser des bicyclettes. Ils seront à la source de plusieurs innovations, une de celles-ci étant l'utilisation de la roue à rayon en acier. Ils mettent également au point le cadre tout en métal, qui était traditionnellement en bois. En 1897, la Cycle Components Manufacturing, dirigée par Charles Sangster, fait l'acquisition d'Ariel Cycle Company. En 1898, sort des usines la première Ariel motorisée, un tricycle à moteur De Dion de 2,25 ch, puis plus tard en 1901 la première moto équipée d'un moteur Minerva de 211 cm3.

Jack Sangster, le fils de Charles Sangster, rachète Ariel auprès des créanciers et la compagnie est renommée Ariel Motors (J.S.) Ltd. La production reprend avec les monocylindres verticaux et la 600 cm3 Square 4.

À la fin des années 1930, la Square 4 reçoit un moteur culbuté de 600 cm3, puis de 1 000 cm³.Au début des années 1950, le moteur en fonte de 1 000 cm3 de la Square 4 est remplacé par un modèle en aluminium, le MK1, qui sera lui-même remplacé en 1953 par une version à une sortie d'échappement par cylindre, la MK2. Un châssis redessiné a permis de dégager le carburateur SU.

En 1954, toutes les Ariel reçoivent une nouvelle suspension à bras oscillant, sauf la Square 4 qui gardera son cadre coulissant jusqu'à la fin de la production en 1959.
Les Square Four sont dotées d'un couple moteur fabuleux dès les plus bas régimes.
Ce Square Four de 40 ch (30 kW) était capable de 160 km/h. Il pesait 193 kg et coûtait £ 336.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 10 ans, il nous a indiqué que celui-ci fonctionnait parfaitement. Les pneus et la batterie sont neufs. La boite de vitesses a été refaite par le spécialiste en Angleterre, Draganfly de Bungay.

# N° 85
# NORTON
# TYPE 16 H

*Moteur 500 cc n° W83998*
*A immatriculer en collection*

**1 500 / 3 000 €**

Le Norton 16H est une moto britannique fabriquée entre 1911 et 1954 avec un moteur monocylindre Norton 490 cc avec un alésage et une course de 79 x 100 mm. Le H désigne le modèle Home différenciant le modèle d'exportation colonial. Norton était le principal fournisseur de motos militaires avant la Seconde Guerre mondiale et l'un des principaux fournisseurs de motocyclettes à l'armée britannique avec un total de près de 100.000 produits. Les Norton de l'armée britannique ont également été fournis aux forces du Commonwealth, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Inde et l'Armée canadienne.

Après la fin des hostilités en 1945, il y avait plusieurs milliers de motos Norton Model 16H dans le monde entier. Beaucoup ont été vendus par le ministère de la Guerre à d'autres forces armées, y compris l'armée néerlandaise, belge, danoise, grecque et norvégienne qui a utilisé le 16H tout au long des années 1950. Le reste a été vendu à des marchands qui les ont convertis en couleurs et spécifications civiles. Modèle à restaurer.

# N° 86

**1959**

# FRANCIS BARNETT TYPE PLOVER

*N° 831839*
*Carte grise de collection*

**2 000 / 4 000 €**

Francis-Barnett était un fabricant anglais de motos fondé en 1919 par Gordon Inglesby Francis et Arthur Barnett, et basé à Lower Ford Street, Coventry, Angleterre. L'entreprise fabriquait des motos que l'on appelait affectueusement «Fanny-B». La société a développé un cadre triangulé à tubes droits qui pouvaient être boulonnés. La plupart de leurs motos légères utilisaient des moteurs AMC à deux temps. Dans les années 1930, la société a développé le Cruiser 250 cc, l'une des premières motos à avoir un moteur caréné, protégeant le pilote contre l'huile et la saleté. Francis Barnett a été repris par Associated Motor Cycles en 1947 et par James en 1957. L'entreprise est restée en activité jusqu'en 1966. Un certain nombre de modèles ont été nommés de noms d'oiseaux, Falcon, Hawk, Kestrel, Merlin, Plover et Snipe.
Le modèle présenté a été entièrement restauré.

# COLLECTION MEZNARIE

DU N° 87 À 90

Louis MEZNARIE d'origine yougoslave est né le 14 janvier 1930 à Saintry sur Seine.
Dans les années 50, il est Pilote de moto cross sur NSU et devient très vite vice-champion de France).
De 1952 à 1956 il devient agent officiel NSU moto à Corbeil Essonne, puis de 1959 à 1971 agent et préparateur officiel des voitures NSU (CEIDA).
De 1971 à 1983 il opère comme préparateur officiel Porsche 911.
Son palmarès est éloquent: Victoires dans différentes catégories aux 24H du Mans avec multiples participations, champion de France des rallyes avec Bernard Béguin, participations aux nombreux rallyes du championnat de France et d'Europe avec victoires de classe et nombreux podiums. Participation au Paris-Dakar avec Thierry Sabine comme pilote.
Ses Pilotes de référence sont Gérard Larousse, Jurgen Barth, Bernard Béguin, Marie claude Beaumont, Bernard Darniche, Guy Frequelin, Sylvain Garant, Henri Greder, un certain Jean Todt sur NSU et bien d'autres.
A ce jour âgé de 87 ans toujours passionné Auto et Moto, ce grand collectionneur nous dévoile quelques très belles Moto NSU.

# N° 87

**1953**

# NSU TYPE QUICKLY

*Cadre n° 312958 - Cylindrée : 49 cm3 - 2 temps*
*Puissance : 1.4 cv*

**1 500 / 2 500 €**

« Bienheureux celui qui roule sur Quickly ! » tel était le slogan publicitaire de cette NSU. Construit de 1953 à 1963, le Quickly a fait rouler l'Allemagne d'après-guerre.
Le cadre Quickly était un bras à longeron simple en acier pressé. Les fourches avant du Quickly étaient en acier embouti et étaient équipées de suspension à biellettes.
Le moteur est un deux temps de 49 cc (3.0 cu in), une transmission à deux vitesses, une pédale de bicyclette en forme de kick pour démarrer le moteur.
Le modèle présenté appartient à la collection de Monsieur MEZNARIE. Il a été entièrement restauré et son compteur indique 4 kilomètres depuis sa restauration. Il s'agit du 1er modèle avec la boite à outils dans la fourche avant.
Un exemplaire rare aujourd'hui dans cet état.

# N° 88

**1952**

# NSU
# TYPE FOX 101 OSB

*Cadre n° 1615048 - Moteur n° 831135*
*Cylindrée : 98 cm3 - 4 temps - Puissance : 6 cv*
*Carte grise française*

**2 000 / 4 000 €**

NSU était tout aussi efficace pour fabriquer des petites cylindrées, qu'elles soient en 2 ou en 4 temps, que pour créer des racers sophistiqués ou des machines des records. Après la crise de Wall Street, ils sont entrés sur le marché du transport à plus petit prix, une expérience qui a été très utile à l'entreprise dans 20 ans. Le modèle FOX a été fabriqué de 1949 à 1954.

La Fox était la première moto de NSU après la deuxième guerre mondiale. Elle avait un moteur à quatre temps de 98 cm³, qui produisait environ 6 ch (4,4 kW). Elle a été présentée à la foire industrielle de Hanovre en 1948.

La Fox a été dessinée par Albert Roder, alors concepteur en chef de NSU. Elle a bénéficié d'un certain nombre de nouvelles caractéristiques techniques. La Fox était initialement équipée d'une boîte à trois vitesses puis à quatre vitesses.

La 98 cc reste l'une des motos les plus économiques de son époque. Cette cylindrée la rendait exempte d'impôt.

La publicité de Fox, «Forte, Fougueuse, Fidèle pour FOX!», était due à Arthur Westrup, qui était alors le directeur de la publicité de NSU.
Le moteur à quatre temps avait un cylindre en fonte grise et une culasse en alliage léger avec des soupapes en tête (OHV), qui ont été actionnés par un arbre à cames sur le côté droit du moteur par l'intermédiaire de culbuteurs, des poussoirs et des culbuteurs. Le vilebrequin, l'embrayage et la boîte de vitesses étaient logés dans un carter de moteur commun en aluminium. Toutes ces pièces sont lubrifiées sans pompe à huile uniquement par jet d'huile du vilebrequin (barbotage). La transmission avait initialement trois vitesses et à partir de 1950 quatre vitesses. Il a été commuté vers la gauche avec un levier de pied.

La NSU FOX avait une barre de torsion, et un cadre central en acier avec une bascule de roue arrière, qui était soutenue par un ressort central incliné sous la selle sur le châssis. La selle avec une petite boîte à outils placée en dessous. Les suspensions des roues avant et arrière avaient chacune des amortisseurs mécaniques à friction.

Le modèle présenté était en état d'épave au moment de son arrivée dans la collection de monsieur Meznarie en 1990. Il a commencé alors une très grande restauration.

NSU

# N° 89

**1938**

# NSU TYPE QUICK

*Cadre n° 1336605 - Moteur n° 369362*
*Cylindrée : 98 cm3 - 2 temps - Puissance : 3 cv*
*Carte grise française*

**3 000 / 4 000 €**

La NSU Quick a été fabriquée de 1936 à 1953. 235.441 pièces ont été produites avec quelques changements mineurs. La construction de cadre est essentiellement un cadre de bicyclette, mais avec des tubes plus épais, afin de supporter la charge sur le moteur et les vitesses de conduite plus élevées. En 1936, il y avait initialement deux versions: un NSU Quick « Dames »avec une roue d'une hauteur moyenne et des filets pour protéger les vêtements sur la roue arrière ainsi qu'un NSU Quick « Hommes ». La roue avant des deux versions est montée sur un parallélogramme ou une fourche trapézoïdale avec ressort en acier. Il n'y a pas de suspension de roue arrière. Le siège du conducteur est une selle à ressorts réglable en hauteur.
Le Quick est propulsé par un moteur monocylindre NSU de 98 cm³. Le NSU Quick dispose de deux chaînes d'entraînement: une droite pour le fonctionnement possible du vélo et une gauche pour le moteur. Afin de démarrer le moteur en position, le Quick est verrouillé pour que la roue arrière puisse tourner librement.
Le modèle présenté appartient à la collection de Monsieur MEZNARIE depuis 31 ans. Il a été entièrement restauré.

# N° 90

**1957**

# NSU TYPE FOX 125 ZB

*Cadre n° 1639736 - Moteur n° 863075*
*Cylindrée : 123 cm3 - 2 temps*
*Puissance : 5.4 cv - A immatriculer en collection*

**3 000 / 4 000 €**

La Fox était la première moto de NSU après la 2ème Guerre Mondiale.
D'abord la Fox a été développée comme une moto de 60 cm3, parce que les Alliés avaient émis une restriction de puissance (qui a cependant été levée à nouveau à l'automne 1947). Le châssis et le moteur de cette moto étaient très avancés à l'époque. A partir de 1951 est née la version à deux temps de la Fox avec 125cc. La 125 ZB était à 4 vitesses et faisait 123 cc. Son réservoir est un 8 litres, elle pesait 84 kg et roulait à 75 km/h.
Les NSU FOX se sont également illustrées en compétition.
En 1950 NSU a publié le Sportfox sur la base du modèle standard. 30 motos étaient prévues, qui devaient être données aux pilotes juniors. Cependant, la demande était si grande qu'environ 750 machines ont été construites et vendues. Le moteur était un 7,5 HP (5,5 kW) à 7000 tr / min, la vitesse maximale était de 100 km/h. Le Sportfox ne pesait que 65 kg. Extérieurement, il ne se différenciait du modèle standard qu'en raison de l'absence d'éclairage, du porte-bagage, de chaîne de transmission sans couvercle, d'ailes raccourcies et d'un échappement sans silencieux.
Le modèle présenté a été complètement restauré par monsieur Meznarie.

**FIN DE LA COLLECTION**

# N° 91

**1951**

# VINCENT
# TYPE 1 000 BLACK SHADOW

*Châssis n° RC 9564 - Moteur n° F10 AB/1B/7664*
*Carte grise collection*
*Membre du Vincent HRD Owners Club*

**80 000 / 100 000 €**

Cette Black Shadow, qui, au début des années 50, était la moto de série la plus rapide du monde (200Km/h) a été livrée neuve, le 11 octobre 1951, à un dealer d'OXFORD dénommé KINGS. Elle avait préalablement fait l'objet d'un essai sur route effectué par l'usine le 9 octobre 1951.
Elle a connu 2 propriétaires anglais, selon le « registration book », puis a été achetée par Hervé Hamon (spécialiste bien connu des motos Vincent) en 1985, à Monsieur Gilbert Gluck, Quarry oaks 58 A scotts lane Bromley KENT BR2 0LX (Membre du club Vincent). Ce dernier la vend à l'actuel propriétaire qui lui confie une restauration totale (2 ans de travaux). Elle reprend vie et à cette occasion la moto a reçu une fourche avant rénovée et un démarreur électrique ALTON, qui en simplifie l'usage au quotidien.

Au moment de sa réception par son actuel propriétaire en mai 2015, le « Shadow Clock »(le gros compteur gradué jusqu'à 150 Mph, spécifique aux Black Shadow), affichait 33238 miles. Elle a peu roulé depuis… !
Livrée avec ses outils spécifiques.

Voici un bilan de la restauration de la Shadow par Hervé Hamon :
« Moteur : les carters étaient en bon état et donc la ligne de roulement de vilebrequin est restée d'origine. Soit décapage des carters et peinture polyuréthane, implantation des roulements. Contrôle des filetages.
Vilebrequin : implantation des 2 queues dans les masses d'origine. ré-usinage des masses pour montage d'un maneton droit combiné avec des roulements de bielle WISECO. Fabrication des bagues de bielle en acier 100

VINCENT

C3 + traitement thermique + rectification, après montage. Équilibrage du vilebrequin à 60 %.
Boite de vitesses : d'origine à 4 rapports. Renfort d'axe de camplate au-dessus de la boite.
Embrayage : multidisques, à bain d'huile.
Kit démarreur: implanté à l'arrière de la boite, le moteur de démarreur fait 1400 watts (Nippon Denso) et entraine le vilebrequin par une roue libre montée en bout de vilebrequin par l'intermédiaire de pignons et chaine. Le carter de sélection est spécifique au kit démarreur. La sélection de boite est standard.
La distribution : arbres à cames mégacycle américains réglables, pignons montés sur roulements.
Pompe à huile double débit.
Culasses : sièges de soupapes en acier (X20 T) guides en UE 12 usinés sur place (ajustement H 7) filetages d'échappement reconditionnés.
Allumage électronique Magneti Marelli modifié à étincelle perdue, avance mécanique. Générateur Alton à aimants néodyme. Pistons forgés, cote d'origine : 84 mm. Chemises en fonte alésées pour un jeu de 0.10mm à la jupe du piston. Echappement neuf d'origine.
Colonne de direction sur roulement conique. La colonne a été changée du fait que l'emplacement des cuvettes de direction était ovalisé. Par contre j'ai gardé le réservoir d'huile qui était en bon état.
Fourche entièrement reconditionnée (axes et visserie neufs).

Roues : tambour fonte de Shadow neufs. Freins d'origine avec garniture verte. Pneus neufs de dimension STD. Jantes et rayons inox. Câblage neuf en gaine nylon. Compteur de vitesse Smith reconditionné. La peinture noire est une polyuréthane, brillant direct ».
Nous vous offrons la rare opportunité d'acquérir un Monument de l'Histoire de la Moto dans un parfait état de fonctionnement.

VINCENT

# N° 92

**1970**

# VELOCETTE TYPE 500 THRUXTON

*Châssis n° RS20096 - Moteur n° VMT1161C*
*Boite Vitesses n°12-13372*
*Titre de circulation européen*
*Certificat velocette Thruxton Machine Register*

**24 000 / 28 000 €**

Livrée neuve, le 9 avril 1970 par la Veloce Ltd à son Agent à Birmingham, Len Vale Onslow (104 Stratford Road, Sparkbrook BIRMINGHAM), cette VELOCETTE THRUXTON est l'une des toutes dernières produites par la VELOCE Ltd quelques mois avant sa cessation définitive d'activité.
Immatriculée le 7 mai 1970, cette moto est l'une des 1043 produites entre 1965 à 1970 (dont 140 en 1970).
Len Vale Onslow, qui était par ailleurs pilote et organisateur de la célèbre course de côte de Red Marley (Red Marley Hill Climb) l'a vendue à l'un de ses clients, John Brown, propriétaire d'une fonderie industrielle à BIRMINGHAM et grand amateur de motos (il possédait également une NORTON MANX et une HARLEY DAVIDSON).
Celui-ci l'a conservée jusqu'au 24 juin 1977, date à laquelle il l'a revendue à Alan Blincoe qui, passant devant la fonderie tous les jours pour se rendre à son travail, en rêvait ainsi depuis plusieurs années lorsqu'il s'est finalement décidé un jour à demander à John BROWN s'il accepterait de la lui vendre.

Alan (Fred pour son épouse !) a utilisé la moto jusqu'à la fin des années 80 avant de la remiser soigneusement dans son garage, à 14102miles, bien protégée et complètement enduite de graisse.

Après son décès survenu le 3 mars 2013, sa veuve Maureen, a décidé à regret de s'en séparer et l'a cédée à son actuel propriétaire qui en a pris possession à son domicile le 5 juillet 2013 et l'a rapatriée en France, la confiant au spécialiste reconnu de la marque VELOCETTE, les Ateliers Chathokine à OUERRAY.

Velocette

C'est Roland CHATOKHINE lui-même qui s'en est occupé et a procédé à une remise en état complète du moteur, de la boîte de vitesses et de l'embrayage. 6 mois plus tard, la THRUXTON a retrouvé les attributs de sa jeunesse avec 2 pneus neufs et une magnifique peinture de réservoir aux filets dorés signés TAKA HIRA.

Pour en faciliter l'usage (les THRUXTON sont délicates à démarrer sauf pour Franck CHATOKHINE qui en 2 coups de kick fait rugir la bête !), un démarreur électrique a été monté par la Sté ALTON en septembre 2015, le circuit électrique étant à cette occasion converti en 12 volts.

La THRUXTON est accompagnée :

Du casque « bol » de marque CROMWELL portant la marque « V » (pour Velocette), peinte par Alan BLINCOE et du blouson très usagé en mouton retourné, style « bomber » qu'il portait lorsqu'il la pilotait.

Sont également confiés documents retraçant son historique (registration book, certificat de conformité du THRUXTON MACHINE REGISTER), des factures de remise en état, de correspondances de la veuve du propriétaire relatant de nombreuses anecdotes, du N° 1999 de MOTO REVUE du 24 octobre 1970 contenant l'essai de la machine, d'un livret édité par le Velocette Owner's Club intitulé : « Norm's Technicalities ». Immatriculation anglaise (V5), certificat de cession et certificat fiscal d'importation fournis.

Velocette

# N° 93

**1957**

# BMW TYPE R69

*Châssis n° 652970 - Moteur n° 652970*
*Cylindrée : 594 cc 2956 - exemplaires produits*
*Carte grise de collection*

**15 000 / 20 000 €**

Mise en circulation le 30 juin 1957, cette R69, d'origine Belge a fait l'objet d'une restauration totale, en conformité avec l'origine, effectuée par René VAN DER HEYDEN, l'un des grands spécialistes des BMW « Classic », fondateur de la Société VDH.
René Van Der Heyden a fait 6 « PARIS-DAKAR » en qualité de manager dans l'équipe de Gaston Rahier qui courait sur BMW entre 1985 et 1992.
Possédant une très belle collection de BMW d'avant et d'après-guerre, René Van Der Heyden a racheté, début 2013, cette moto à l'état d'épave, à son ancien mécanicien, Georges Delait, qui en était propriétaire depuis le 29 septembre 1998. Il a immédiatement entrepris de restaurer totalement la moto pour la remettre dans sa stricte configuration d'origine.
Les travaux ont duré 1 an et se sont achevés au mois d'avril 2014.
René Van Der Heyden précise que sur sa moto « tout est neuf » et il est vrai que le moindre détail a été fignolé, à titre d'exemples, les filets blancs typiques des BMW de l'époque (gros trait à l'extérieur, trait fin à l'intérieur) ont été réalisés à main levée par le célèbre TAKA HIRA, les pots d'échappement sont du 1er modèle, sans soudures, toute la boulonnerie est en inox…etc.
Le compteur d'origine qui affichait alors 39238 Kms a été conservé.
Cette R69 présentée sur le stand VDH France, à l'occasion du salon Moto-Légende 2014 a été acquise par son actuel propriétaire dès l'ouverture… !

Son compteur affichait alors 39263 Kms.
Elle a été livrée par René Van Der Heyden lui-même, le 25 novembre 2014.
Depuis cette date la R69, amoureusement entretenue par son propriétaire, lui aussi collectionneur de BMW, a parcouru très peu de kilomètres, le compteur affichant 39660Kms !
Elle est en parfait état d'origine, avec sa trousse à outils BMW et 2 clés de coffre de réservoir.

# N° 94

**1951**

# VINCENT COMET

*Moteur n° F5AB2A8424*
*Carte grise française*

**20 000 / 30 000 €**

La Vincent Comet a été conçue et construite au Vincent Works à Great North Road, Stevenage, Hertfordshire, Angleterre. C'était l'un des quatre modèles uniques de 499 cm3. Le prototype A a été affiné et développé en un modèle de production B, mais après la Seconde Guerre mondiale, c'est le développement de la série C qui représente l'ultime Vincent 500 cc. Une série D a été conçue et une a été construite à l'usine. D'autres ont dû être fabriquées par la suite à partir de pièces de rechange puisque la production de Vincent a cessé en 1955.

Le moteur Vincent monocylindre à arbre à cames en tête, de 499 cm3, à refroidissement par air, était doté d'un corps en alliage léger et d'une culasse en fonte et d'un réservoir d'huile. Il avait une boîte de vitesses à quatre vitesses Burman. Tous les modèles Comet avaient à la fois une suspension avant (fourche Vincent Girdraulic) et une suspension arrière avec amortissement à une époque où la plupart des constructeurs n'avaient qu'une suspension avant.

Un collectionneur racontait cette célèbre histoire : « J'ai déjà eu une petite amie comme la comète Vincent. Elle était intelligente, jolie et enthousiaste à tous égards: vous ne pouviez vraiment pas la blâmer en tant que personne. Le problème était qu'elle avait une sœur plus jeune qui était encore plus brillante, incroyablement belle et était légendaire dans son enthousiasme pour les activités pour lesquelles elle était idéalement adaptée. Chaque fois que les deux femmes ont été vues ensemble, ma petite amie était pratiquement

ignorée pendant que sa sœur était vénérée.
C'est la situation dans laquelle se trouve la Comète. Le 500cc Single est un pur-sang et une moto admirable à tous points de vue. Le problème est que les Vincent Rapides et les Black Shadows 1000cc sont considérés comme étant encore plus exotiques, et donc beaucoup plus désirables. Cependant, les propriétaires de Vincents bicylindre devraient savoir que leurs machines sont directement issues des Singles 500cc qui étaient les premières motos produites en série par Vincent ».
L'histoire commence en 1926 quand le jeune Philip Conrad Vincent, né et éduqué en Angleterre mais fils de riches éleveurs de bétail en Argentine, se rendit à l'université de Cambridge pour étudier les sciences mécaniques. À cette époque, Vincent en savait beaucoup sur les motocyclettes et avait décidé de devenir un fabricant à part entière.
Le jeune Philipp a persuadé papa Vincent de mettre de l'argent pour son premier vélo en 1927, et le 350cc Single MAG-engine a été un succès apparent.
Les Vincent, père et fils, étaient sérieux au sujet des ambitions de Philip et donc quand la société de motos HRD est arrivée sur le marché en 1928, elle a été achetée parce que le nom de HRD était connu et respecté dans le monde de la moto alors que Vincent était complètement inconnu.
Le jeune Vincent était ambitieux dès le début et voulait offrir au public une suspension arrière entièrement suspendue et un cadre

triangulé très intelligent, qui était le véritable prédécesseur du châssis périmétrique d'aujourd'hui. Vincent était un pionnier.
Vincent a écrit plus tard: «Après ces expériences, nous n'avons jamais voulu voir un autre moteur JAP aussi longtemps que nous vivions, et avons décidé que nous devrions concevoir et fabriquer les nôtres. Heureusement, j'avais à ma disposition Phil Irving, qui à mon avis est l'un des meilleurs ingénieurs moto du monde, avec une connaissance incroyable de tout ce que les autres faisaient, jusque dans les détails de design. J'ai moi-même toujours été un type de designer inventif, cherchant toujours à intégrer des détails qui représenteraient une avancée importante par rapport aux conceptions précédentes ».
Ce que Vincent conçut, et qu'Irving exécuta, était un moteur soigné qui offrait presque tous les avantages d'un moteur à arbre à cames en tête, mais qui était beaucoup plus facile et moins coûteux à fabriquer. Tous les moteurs étaient de 84 x 90 mm, de 499 cm3,

ce qui donnait 28 chevaux à 5800 tr / min. Sur la route, cela équivalait à un vrai 90 mph - une vitesse de science-fiction quand il n'y avait en Grande-Bretagne aucune route publique adaptée à cette vitesse.
Ce qui était tout aussi intéressant, c'est que la Comet avait presque les mêmes performances que la Velocette KSS de 350 cm3 - une conception sophistiquée.
Bien que la comète ait été bien réalisée, sa prétention est venue par hasard - ou du moins c'est l'un des contes populaires les plus merveilleux.
En 1936, Phil Irving jouait avec une copie de papier calque du moteur Comet. Il a réalisé que s'il inclinait un moteur Comet en arrière et un autre en avant, en laissant un espace de 47 degrés entre les deux, il aurait un V-Twin 998cc compact, produisant un solide 45 chevaux. Le légendaire Vincent Twins était né. 1939, la guerre arrivait.
Les actions d'Hitler ont stopé le développement de la moto a été complètement stoppé.
Au lieu de concevoir la prochaine génération de Superbikes, Vincent et Irving ont été mis au travail pour concevoir des moteurs marins pour le ministère de l'Air. La nuit, les deux ont établi des plans pour la série «C» Comet Single et Rapide et Shadow Twins.
Il y a beaucoup de parties communes utilisées dans la Comet et les Twins - plus de 80% - de sorte que le Single, désormais très sportif, utilisait les mêmes fourches avant Girdraulic entièrement réglables que les grosses motos et un châssis presque identique.
La suspension arrière se faisait par le superbe bras oscillant triangulaire de Vincent, dont le mouvement était contrôlé par une paire d'amortisseurs arrière.
La puissance de freinage était énorme, avec trois freins. Chaque partie du cycle, des repose-pieds au guidon, était réglable. Les roues étaient rapidement détachables.
Une marque d'exception !

VINCENT
BATTERY
VINCENT

# N° 95

**1956**

# TERROT TYPE 500 RGST

*Cadre n°443570 - Moteur n° 316360*
*Carte grise française*

**6 000 / 8 000 €**

Terrot est un constructeur de cycles parmi les plus célèbres de l'avant-guerre française, une entreprise qui fut longuement leader de son marché, soit, dans le domaine du deux-roues motorisé de moyenne et grosse cylindrée. La 500 RGST fut présentée fin 1948 et poursuivit sa carrière jusqu'en 1957.
La RGST tire son patronyme de sa nouvelle fourche télescopique à système d'amortissement hydraulique liée à une suspension arrière de type coulissant. Fiable, économique et offrant de bonnes performances, la Terrot 500 RGST fut un succès pour l'entreprise de Dijon qui ne lui survivra pas. Effectivement, cinq ans après l'arrêt de la production de la RGST, Terrot met fin à la production de motocyclettes et vélomoteurs.
La 500 RGST que nous présentons à la vente fut immatriculée en 1956, ce qui en fait l'une des dernières véritables motos Terrot !

TERROT

# N° 96

**1979**

# VINCENT TYPE 500 COMET

*Cadre n° N122Y5523*
*« Black Cat »*
*Carte grise française*

**22 000 / 28 000 €**

Unique au monde cette Vincent surnommée « Black Cat » est le fruit d'une reconstruction d'un Anglais membre du Vincent Owner's Club, sur la base d'un cadre original et de diverses pièces Vincent. Le profil atypique de cette machine est dû à son cadre particulier de 1958 et son réservoir sur mesure. Sa mécanique est le célèbre monocylindre 500 cm³ Vincent arrivé sur le marché en 1935 et repris seulement en 1948 après la guerre, et monté sur les Comet série C. Le concepteur de cet incroyable engin Adrian Cattell, la surnomme Black Cat en référence aux trois premières lettres de son nom. Il monte ainsi une fourche Metal Profiles, similaire à une Cerriani, un tambour avant provenant d'une Norton Dominator, et d'une culasse double allumage. La boite de vitesse est issue d'une

Norton et s'intègre joliment. La moto fut terminée en juillet 1997 en Grande-Bretagne. Le modèle présenté a été entièrement démonté pour une remise en état cosmétique. L'intégralité des pièces ont été repeintes. Les chromes ont été refaits. Les éléments en alu ont été polis. Tous les câbles et les gaines sont neufs. La boulonnerie est en inox, ainsi que les rayons, les garde-boue et les broches des roues. Les jantes sont en alu ainsi que le réservoir. Un classeur contenant différents documents, plans, schéma électrique, factures sera remis à l'acquéreur.
C'est une moto agréable à piloter avec des montées en régime franches et joyeuses, un train avant précis et une position de conduite qui la rend très maniable.

ANTHONY STEEL
CLOTE VERSOIS
STANLEY BAKER
SANGRE
EN EL
ASFALTO

# N° 97

**1965**

# MORINI 250

*Cadre n°TS435131 - Moteur 250 cc n°TS40931*
*A immatriculer en collection*

**7 000 / 9 000 €**

Présentée en 1965, la Morini 250 a reçu un accueil compliqué de la part des motards d'alors… En effet, plus chère qu'une Ducati, plus chère qu'une Honda CB 450, elle en restait moins performante. Et pourtant, c'est la passion qui animait cette petite entreprise qui, tout au long des années 1960 se sont battus corps et âme contre les hordes de Ducati d'usine ! Ces batailles offrirent au petit moteur Bialbero, le surnom de « Monocylindre le plus rapide du monde ».
Cette Morini se présente aujourd'hui en état quasi parfait. Une petite révision permettrait à nouveau de faire chanter son moteur et de titiller les plus grosses cylindrées sur les circuits mythiques de notre vieille Europe, comme l'ont fait des Herranz, Beltoise ou Vigreux dans le passé !

# N° 98

**1952**

# TRIUMPH TIGER T100

*N° 17328NA*
*Carte grise française*

**10 000 / 12 000 €**

Présentée en 1938, la Triumph Tiger 100 dut attendre la fin de la guerre pour envahir les routes du monde. Son but était de permettre à tout un chacun de posséder un véhicule à moteur et il va sans dire que les motos étaient particulièrement prisées pour cette fonction dans l'après-guerre. Plus civilisée que la Speed Twin, la T100 répondait à tous les critères. Fiable, économique et malgré-tout performante avec une compression revue et de nouvelles cames, elle supplantait ses ancêtres. Son modernisme technique, notamment pour sa fourche à amortisseurs télescopiques à fonctionnement hydraulique, mais surtout pour ses pistons forgés, son moteur calé à 360° à double arbres à cames en pied lui valurent une certaine attention de la part des pilotes et beaucoup d'entre elles furent modifiées pour courir. Son nom est d'ailleurs dérivé de sa vitesse de pointe: 100 Miles par heure, soit, environ 160km/h, un exploit en 1938 permis par son moteur ne développant pas moins de 30ch ! Un moteur qui par sa particularité technique se trouve aujourd'hui reconnu comme l'un des moteurs les plus beaux jamais installés sur une moto, preuve que la mécanique peut être au service de l'esthétique.

Cet exemplaire de 1952 développant ainsi 34 chevaux est un excellent moyen d'accéder au mythe Triumph !

# N° 99

**1970**

# MV AUGUSTA

*Cadre n° 21302654*
*Moteur n° 21302607*
*Titre de circulation européen*

**10 000 / 12 000 €**

Certaines entreprises surent se forger un nom dans leur domaine. Si Ferrari l'a fait dans l'automobile, MV Agusta y parvint dans le motocyclisme. Nées à un an de différence, les deux entreprises ont toujours misé sur la compétition, produisant des véhicules routiers dans le seul but de faire vivre leur activité sportive.

La MV Agusta que nous proposons aujourd'hui à la vente est une 350 S Elettronica de 1970, une moto proposée en son temps à un prix presque hors norme. Mais pourtant, ses performances et son blason pouvaient tout pardonner. Son petit bicylindre alimenté par deux carburateurs Dell'Orto développait 27 chevaux, amplement suffisant pour mouvoir les quelques 149 kilos de la moto dans une mélodie sans pareil à plus de 7500 tours minutes. Sportive, elle assume ses origines avec une selle très en retrait donnant à quiconque la conduit, une allure de pilote de l'époque des café racers !

En très bel état aujourd'hui, avec une petite révision, cette 350 S est prête à revivre ses heures de gloire.

# N° 100

**1960**

# MOTO GUZZI TYPE GALLETTO 192

*Moteur 160 cc - N° 63280*
*Titre de circulation européen*

**1 000 / 2 000 €**

Galletto est un scooter construit par Moto Guzzi entre 1950 et 1966. Le projet était de combiner les avantages d'une moto à hautes roues avec celles d'un scooter : protéger le conducteur, faciliter l'utilisation typique d'un scooter combiné à la performance, au confort et à la tenue de route d'une moto.
Le prototype a été présenté au Salon de Genève en 1950 et a immédiatement connu un succès remarquable grâce à ses capacités de confort et d'endurance. Un scooter « petit coq » reflétant l'Italie d'après-guerre !

# N° 101

**c1954**

## MOTOBI

*Type 250 Zanzani Compétition Client - Cadre n°67310*
*Préparation Zanzani d'époque*
*Moteur Benelli 250 cc n°2205*

**8 000 / 10 000 €**

Fondée par le fils ainé de la famille Benelli après un léger différent familial, la firme italienne Motobi s'est spécialisée dans les motocyclettes de petite cylindrée. Très vite, ces petites motos trouvèrent leur place en compétition, que ce soit en course de côte comme sur circuit, ce, grâce au travail du préparateur Primo Zanzani. Cet ancien pilote engagé par Motobi pour son département compétition fit des merveilles du monocylindre horizontal deux temps de 250 cc d'origine ! D'abord, il le fiabilisa, y ajoutant deux goujons aux quatre existants, ensuite il travailla sur la compression, sur la culasse, sur la carburation, l'ouverture des soupapes… pour en doubler la puissance, passant de 16 à 33 chevaux ! Par ailleurs, le réservoir s'agrandit, la partie cycle est améliorée en termes de suspension et de rigidité.

La Motobi que nous présentons aujourd'hui présente un historique limpide, s'agissant d'une véritable préparation Zanzini, elle en conserve toutes les modifications et se présente aujourd'hui en parfait état. Il ne reste plus qu'à la remettre en route pour la faire courir à nouveau !

# N° 102

**1959**

## JAWA

*Type 350 Compétition client*

**10 000 / 12 000 €**

Certaines entreprises restent quelque peu méconnues du grand public… JAWA en fait partie. Cette entreprise tchécoslovaque née en 1929 s'était spécialisée dans les bicylindres, réalisant ainsi la célèbre 350. Commercialisée au début des années 1950 dans plus de 120 pays du monde, la 350 fut vendue jusqu'en 1992. Cette moto, grâce à son petit moteur, pouvait atteindre les 132 kilomètres par heure ! Aujourd'hui encore, JAWA produit des 350, surfant sur la mode du vintage.

La JAWA que nous présentons à la vente est une moto de compétition client, qui a couru en son temps mais qui surtout, possède une histoire bien singulière…

Un beau jour, « Sarron » s'était rendu en Allemagne de l'Est pour un Grand-Prix. Là-bas, il rencontra un pilote et son mécanicien dont il s'éprit d'amitié. Il proposa alors son aide à ces derniers pour passer de l'autre côté du rideau de fer. Pour ce faire, il commanda deux Jawa de compétition, réclamant un essai de celles-ci par ses deux acolytes d'Allemagne de l'Est sur un circuit d'Allemagne de l'Ouest. Finalement, l'autorisation de sortie provisoire du territoire Est-Allemand des deux hommes s'est soldée par une sortie définitive puisqu'une fois le rideau de fer traversé, ils ne revinrent plus en RDA.

Aujourd'hui, la moto se trouve en magnifique état de conservation, prête à être redémarrée et sera qui plus est, livrée avec son certificat de la Fédération Internationale de Motocyclisme, sur lequel figure encore le nom de celui qu'elle aida à franchir le rideau de fer. Il s'agit d'une très rare occasion d'acquérir une JAWA Compétition Client d'origine, avec une histoire des plus intéressantes !

# N° 103

**1960**

# NORTON DOMIRACER SUR BASE ATLES

*Cylindrée 750 cc - Modèle unique*
*Carte grise française*
*Même propriétaire depuis 39 ans*

**17 000 / 20 000 €**

Cette magnifique Norton coursifiée est une 750cc. Le moteur a un vilebrequin préparé, allégé à l'époque par Brabham avec des bielles Racing R&R, des pistons haute compression, un arbre à cames 4S avec réglage par vernier, culasse préparée Dunstall, visserie titane, plaques moteur en ergal.
La transmission est par courroie crantée avec cloche d'embrayage en ergal et boîte 4 vitesses avec 1ère longue. Pour ce qui est de la partie cycle, elle est composée de tés de fourche Seeley, de bracelets et leviers Tomaselli Matador, d'amortisseurs AR Falcon, d'un frein AV Rossignol magnésium sur jante Akront, d'un frein AR Yamaha TR3 à tambour, d'un bras oscillant Domiracer pour pneu plus large.
Ainsi qu'un ensemble selle/réservoirs en alu fabriqués sur mesure, modèle unique.
Cette moto est dans les mains du propriétaire actuel depuis 1978. Elle est en parfait état et prête à rouler.
Palmarès intéressant, nombreux podiums, détentrice du km départ lancé en 1985 avec le moteur non préparé (185 km/h).

# N° 104

**1962**

# NORTON TYPE 600 SS

*N° APN731*
*Carte grise française*

**12 000 / 16 000 €**

Norton sort en 1951 le fameux cadre Featherbed (lit de plume) sur les routes avec le modèle 88 Dominator.
Maniable et plus légère, la 88 vient concurrencer le Triumph Speed Twin et, en 1956, Norton augmente la cylindrée de son bicylindre à 600 cc pour créer le modèle 99.
Un nouveau modèle 650 apparait en 1960 sur la base du Featherbed Slimline aux tubes supérieurs rapprochés. Mais la meilleure des Dominator jamais construite sort l'année suivante.
La 650 SS à double carburateur développe 49cv grâce à une culasse en alliage inspirée de celle des Domiracers engagées au senior TT de l'Ile de Man cette année-là.
Le modèle présenté est une belle version café racer avec sa carrosserie tout en aluminium sur mesure, avec dessus de selle en cuir, les té de fourche sont usinés dans la masse avec une fourche Norton.
Le frein AV est une version racing à disque, l'AR est d'origine les 2 assemblés avec des rayons inox et des jantes en 18 pouces Akront. Elle est équipée d'un compteur ainsi que d'un compte tours, d'un primaire à courroie. Entièrement révisée, elle fonctionne parfaitement et se trouve prête à prendre la route.

RGM

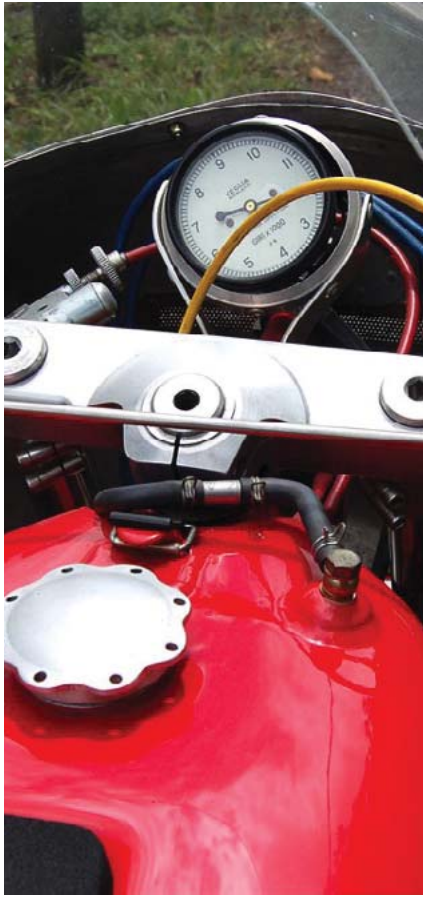
# N° 105

**1972**

# HONDA TYPE RICKMAN RACING

**12 000 / 15 000 €**

Cette exceptionnelle Honda de compétition a été construite aux États-Unis en 1975 à partir d'un cadre Rickman fabriqué en janvier de la même année.
Le moteur a été construit de A à Z à partir d'un jeu de carters moteur neufs : ils ne portent donc pas la numérotation Honda.
Ce moteur de 1060 cm3 comporte des pièces Racing exceptionnelles : kit moteur à pistons haute compression Arias d'un diamètre de 72 mm, culasse préparée par Russ Collins Engineering (qui a la réputation de repousser les limites de la technologie), arbre à cames Megacycle 125 – 65, couvre-culasse, bielles et pompe à huile renforcés, magnéto ARD, carburateurs Keihin CR 31 Racing, 4 échappements mégaphone CR 750, témoin de pression d'huile (manomètre), tout cela complété par un embrayage Racing.
Le fameux cadre Rickman est équipé d'une fourche Betor de 41 mm très rare et réservée à l'utilisation sur des machines de course (contrairement à la version standard de 38 mm), de freins Lookheed avec des disques percés et allégés, deux demi-guidons Tomaselli, un amortisseur de direction et un bras oscillant Rickman spécialement adapté.
Le réservoir Rickman est en polyester. La chaine de transmission 520 a été faite sur mesure. Les roues sont des jantes Borani à l'avant et DID à l'arrière, et sont chaussées de pneus Avon Racing.
La puissance est estimée à 95 chevaux pour un poids total de 180 kg.
Cette Honda CR 1060 Rickman a participé aux compétitions classiques du championnat AHRMA et a notamment couru à Daytona.
Elle est arrivée en Europe en 2004. Une remise en route a été effectuée en février 2014 et elle est donc en parfait état de fonctionnement.



# N° 106

**1983**

# SBM 550

**15 000 / 20 000 €**

La SBM, Santino Bariolli Motorcycles, est une marque animée par un artisan italien connu pour ses préparations de motos de compétition. Inspirée des MV d'Agostini, cette SBM est emmenée par un moteur 4 cylindres de Honda CBX 550 de 1983, ayant bénéficié de multiples préparations : culasse, arbre à cames, vilebrequin, carburateurs, boite 6 vitesses, etc.
Le cadre, les roues et les mégaphones sont de conception SBM. Le réservoir, le carénage et le support de selle sont en aluminium. La fourche est une Ceriani GP et les freins avant et arrière sont des Fontana magnésium.
Cette machine, appelée MV Repliqua, est étonnamment performante et le feulement de son 4 cylindres est envoûtant grâce à ses mégaphones maison.
Dans le cadre des évènements de motos classiques sur circuit, cette moto vous permettra de gouter aux sensations que procuraient les 4 cylindres 4 temps des Grand Prix de la haute époque.
Cette SBM 550 a très peu roulé depuis sa construction, elle est en parfait état.

SBM

# N° 107

**1975**

# SUZUKI TYPE TR750 XR11

*Cadre n°GT750 62858*
*Véritable TR750*

**50 000 / 70 000 €**

Basée sur la GT750, la TR750 de Suzuki fut développée pour courir les championnats Superbike et Formula 750. Bien que la réglementation de l'époque stipulait une base mécanique de série, le reste était libre de modifications, si bien qu'entre la GT750 et la TR750, aucune pièce n'est commune. Suzuki a donc complètement retravaillé le trois cylindres de sa 750, le faisant passer de 67 à 115 chevaux, permettant à la moto d'atteindre les 307 km/h avec les bons réglages !
Le but pour Suzuki était de concurrencer les Kawasaki et Yamaha lors des 200 Miles de Daytona. Ainsi, en 1972, les Suzuki supplantent toutes leurs concurrentes lors des essais avec les meilleurs temps, devant les Kawasaki H2R ! Malheureusement, la course fut rythmée par les abandons des Suzuki et elles ne purent inscrire leurs lettres de noblesse à Daytona qui fut durant plusieurs années dominé par les Yamaha TZ 700 et TZ 750. Néanmoins, Barry Sheene ou Stan Woods surent user de ses qualités pour faire de l'ombre aux Yamaha. L'exemplaire que nous proposons aujourd'hui est en parfait état. Si cette « bouillotte de course » n'a pas de palmarès d'époque, elle ne demande qu'à en acquérir un en courses historiques, au programme : 116 chevaux, 6 vitesses, 148 kg, 3 carburateurs Mikuni VM 38 SC Magnesium, 292 km/h !

SUZUKI

# N° 108

**1981**

# KAWASAKI TYPE GODIER GENOUD

*Performance N°8 Réplica*
*Moteur n° KP8001 - Cadre Kawasaki endurance*
*Palmarès en courses historiques*

**15 000 / 20 000 €**

Cette Kawasaki Godier Genoud Performance Réplica de 1981 est une véritable moto de compétition, chose qu'elle a prouvée plusieurs fois au cours de ces dix dernières années. En effet, elle a gagné par deux fois au Bol d'Or Classic en 2009 et en 2011 aux mains de Christian Haquin et de Gilles Hampe, ainsi qu'aux 4h de Spa-Francorchamps 2011 toujours avec les mêmes pilotes. Cette année encore, elle courait au Bol d'Or Classic pilotée par Bruno Langlois et Christophe Charles-Artigues avec lesquels elle décrocha une très belle seconde place !

Pour environ 200 kg sur la balance, cette Kawasaki ne développe pas moins de 150 chevaux fournis par son moteur 1150 cm³, pouvant ainsi atteindre les 270 km/h ! Prête à courir, il ne vous restera plus qu'à en prendre le guidon pour poursuivre son chemin déjà inauguré en courses historiques.

# N° 109

**1983**

# KAWASAKI TYPE SUPERBIKE « WAYNE RAINEY » RÉPLICA

*Réplique de la moto de Wayne Rainey au championnat 1983 de Superbike*
*Cadre Kawasaki GPZX*
*Moteur n°KZT10BE012088*

**10 000 / 15 000 €**

Cette Kawasaki est la réplique même de la moto du pilote Wayne Rainey avec laquelle il s'imposa dans le championnat 1983 de Superbike, un événement qui fut le pic de sa carrière motocycliste !
Bien qu'étant une réplique, cette moto n'est pas là pour de la figuration puisqu'elle est équipée d'un moteur 1135 cc développant 130 chevaux, permettant de propulser les 200 kg de la moto jusqu'à 250 km/h ! Bien que n'ayant pas de palmarès particulier, cette moto a servi ces dernières années à des démonstrations de roulage sur circuit.
Prête à rouler, elle ne demande qu'à user ses pneus sur les circuits du monde !

# N° 110

**1982**

# DUCATTI 900 SS « LUIGI II »

*Cadre n° Luigi II - Moteur n° Tomasso Tuning Luigi II*
*Préparation course unique*

**15 000 / 20 000 €**

Certaines histoires mécaniques sont le fruit d'une irréfutable passion d'un homme pour sa machine. Cette histoire fut dictée par l'ivresse de la vitesse d'un certain Peter Thomas qui, tout au long des années 1980, visa à faire de sa Ducati 900 SS, la moto la plus rapide de son temps.
Tout commence au début des eighties, lorsque Peter Thomas travaillait à Stuttgart dans l'atelier du réputé préparateur et spécialiste Ducati Alfred Bajohr. Poussant la cylindrée à 1010 cm3, l'équipant d'un cadre NCR à amortisseur unique, Thomas crée la « Luigi's Hammer ». Très vite connu et reconnu pour ses talents de préparateur, l'homme se fait approché par David Railton, pilote professionnel d'alors, qui le convainc d'homologuer sa machine pour la course, ce, plus particulièrement pour la « Bataille des Twins ». Ainsi, Luigi I vit sa cylindrée rabaissée à 970 cm3 tandis qu'un nouveau cadre était développé par Andy Sidlow.
Malheureusement, la carrière de Luigi I fut courte puisque la moto subit un important accident et nécessita alors une reconstruction complète: nouveau cadre réalisé par Sidlow, empattement raccourci…
Ainsi naquit la Luigi II que l'on connaît aujourd'hui. Finalement, la complexe économie de la course poussa Thomas à raccrocher le costume de chef d'écurie pour se consacrer uniquement à son activité de préparateur. Luigi II se voyait pourtant sans cesse améliorée, Thomas y apportant régulièrement quelques pièces d'usines, ce, jusqu'en 1991 où elle cessa de courir. Près de 25 ans après, la Ducati n'a pas pris une ride tant elle a toujours été suivie et entretenue, si bien, que le dossier décrivant toutes les modifications effectuées l'a suivie jusqu'ici : pistons spécifiques Mahle portant la compression à 12 : 1 ; vilebrequin équilibré sur roulement à aiguilles ; double allumage ; cadre en magnésium ;

amortisseurs Ohlins ; étriers quatre pistons Brembo…
Il s'agit d'une occasion rare d'acquérir l'une des meilleures Ducati de courses privées des années 1980, une moto unique, œuvre de la passion d'un homme pour sa machine, capable d'atteindre plus de 250 km/h grâce à son poids inférieur à 180 kg propulsé par un moteur développant plus de 100 chevaux !

# N° 111

**2010**

# TRIUMPH ROB NORTH

*Châssis NWS 003 - Moteur T160*
*Cylindrée : 850 cc*

**19 000 / 25 000 €**

La Triumph Rob North fut créé suite à l'objectif de Triumph de remporter les 200 milles de Daytona et battre son rival Honda.
L'essayeur maison Percy Tait fait appel à l'Américain Rob North pour fabriquer une partie cycle spéciale. Les motos sont peintes en blanc et bleu. Elle sera deuxième à Daytona en 1971 et première au Bol d' Or la même année.
Le model présenté est une reconstruction de très belle facture, assemblé avec soin à partir d'un cadre neuf de chez N.W.S en Angleterre.
Elle est proposée avec un ensemble de carrosserie Short Circuit complet et révisée dernièrement, comprenant le démontage de la culasse pour un changement des soupapes en préventif.
Elle a dans son palmarès une première place au Bol Classic 2013, 3éme aux 4 heures Imola, 2éme championnat France VMA 2015.

C'est une moto rapide et fiable, qui n'a jamais chuté, il ne lui reste plus que ses huiles à remettre pour qu'elle soit prête à courir.
Ses caractéristiques sont :
Préparation moteur : cylindre Hyde 850 modifié, pistons forgés TWR, arbres à cames Megacycle 511TC, vilebrequin P&M allégé stage I nitruré + modifié 3éme passage huile, bielles Carillo, culasse Norman Hyde Daytona 32mm, soupapes P&M, ressorts SW, coupelles titane, culbuteurs allégés+ polis, distribution allégée, pompe à huile haut débit Triple Cycle + entraînement allégé, trans. prim. courroie à sec P&M, embrayage Newby, rampe carbus Amal Mk2 32mm P&M, allum. Electron. Boyer, Powerbox, Krober ; préparation partie cycle : cush drive, amort. Ikon, fourche North + kit Triple Cycle, freins AP racing disques allégés, nombreuses pièces titane.

TRIUMPH
John Biggs racing

# N° 112

# TRITON

*N° moteur: T110 D5115*
*N° cadre: M 14726460*
*à immatriculer en collection*

**10 000 / 12 000 €**

Les motos estampillées Triton sont en réalité issues de deux constructeurs bien distincts. Si l'on décortique le logo, on reconnaît la fusion de deux logos bien connus des motards anglais, ceux de Triumph et de Norton, assez similaires en termes de typographies et de graphismes. Les machines Triton résultent en effet d'une assimilation entre des moteurs de Triumph Bonneville et des châssis produits par le constructeur britannique Norton, les fameux cadres Featherbed.

Mise à l'arrêt depuis quelques années, cette Triumph Triton a récemment été remise en route par un restaurateur spécialiste. Elle est équipée d'un cadre Wideline 1957, d'un bras oscillant Krüger et d'amortisseur Koni. Son moteur est bien un type T110 monté d'un haut-moteur Morgo 750 neuf. Les bielles en aluminium forgés, les soupapes gros diamètre et les guides sont neufs. La magnéto a été refaite. Le carburateurs est un Mikuni 34 neuf et les échappements Megaton sont relevés.

# N° 113

**1973**

# TRIUMPH TR5 TROPHY TRAIL 500

**9 000 / 14 000 €**

La Triumph TR5T Trophy Trail 500 n'est pas née pour le circuit, ni pour se faire un palmarès en rallye raid. Pourtant, elle était bien née, prête à parcourir les chemins escarpés du monde entier ! Présentée en septembre 1972, elle était faite pour les grandes étendues des Etats-Unis, la TR5T n'affichait pas une très grande vitesse de pointe mais savait user d'une boite de vitesse bien réglée pour exploiter son petit moteur de 30 chevaux sur tous les terrains. Pour autant, la Triumph n'étant pas un véritable trial pur et dur elle pouvait circuler sans problème sur route malgré ses petits freins à tambours. Elle connut un véritable succès sur la côte est des Etats-Unis où, lors des International Six Days Trial (ISDT) 1973, douze TR5T furent inscrites, 6 aux mains de Britanniques, 6 aux mains d'Américains. Cet événement fut un véritable succès pour la marque qui remporta plusieurs médailles d'or, portant la carrière de la TR5T malgré le fait que les motos ayant courues étaient grandement modifiées ! Pourtant, la TR5T n'eut qu'une brève carrière puisqu'elle fut arrêtée dès 1975 après la grève que connut l'usine Triumph en 1974.

La Triumph TR5T reste aujourd'hui rare sur le vieux continent, cette moto constitue donc une opportunité de posséder un bout de Grande-Bretagne pensée pour les Etats-Unis !

# N° 114

**1973**

# BMW TYPE R75/5 « CLUTCH MOTORCYCLES »

*N° 2996581*
*Carte grise française*

**14 000 / 18 000 €**

Moto préparée par Willie Knoll de l'atelier "Clutch Motorcycles"
"Installé en France, depuis 6 ans, Willie a toujours évolué dans l'univers de la moto aux États-Unis. Plus connu il y a quelques années comme photographe de mode, Willie est en permanence à la recherche du Beau. L'équilibre entre les proportions parfaites et les performances. Ce souci du détail va très vite le conduire à la notoriété, légitimant ainsi son statut de Custom Builder. C'est en autodidacte accompli que Willie propose au travers de ses réalisations uniques, une vision nouvelle du Custom. Créant ainsi plus qu'une moto, un lifestyle. C'est cette volonté de proposer quelque chose de nouveau de par ses créations différentes et résolument uniques, que Willie s'impose dans le paysage du Custom en France avant de conquérir le reste de l'Europe."

Modifications esthétiques : peinture cadre, confection et usinage de pièces tel que selle, boucle arrière, platine compteurs et compte-tour, embouts de guidons, garde-boues, peinture jantes, pneus Coker Diamond, rayons inox, roue avant 18", phare et feu arrière.
Modifications mécaniques : réfection moteur avec changement culasses, pistons, soupapes, réfection carburateurs.

Modifications électriques : optimisation du faisceau, kit allumage électronique alternateur 320W Silent Hektik.

Un modèle unique en parfait état de fonctionnement !

# N° 115

**1972**

# HONDA CB 750 FOUR K1

*Cadre n°1082948 - Moteur 750 cc n°1083452*
*Carte grise de collection - 13 886 km !*

**9 000 / 12 000 €**

Il est de ces motos qui ont marqué l'histoire, de ces motos qui, près de cinquante ans après leur sortie, continuent à influencer la production actuelle. La Honda CB 750 Four est l'une d'entre elles. Imaginons : nous sommes en 1969, seulement quelques années après le coup de tonnerre que fut la 450, Honda présente le futur avec un grand F, comme Four justement… Quatre cylindres, simple arbre à cames en tête, 67 chevaux, quatre carburateurs, démarreur électrique, frein avant à disque hydraulique, suspension à fourche télescopique à l'avant et à bras oscillant à l'arrière. En soit, rien de réellement révolutionnaire, mais jamais tant de modernité ne fut monté sur la même moto. Sa véritable force, c'est sa polyvalence, sa facilité d'utilisation car jusqu'ici, aucune moto n'avait permis à quiconque de prendre près de 200km/h sur deux roues sans exiger de sérieuses compétences de pilote ! La 750 ne vibrait pas, elle se démarrait d'un simple coup de clé, et en plus, elle était jolie !

Présentée dans un superbe orange de feu, la 750 Four que nous présentons à la vente est en magnifique état de conservation. De plus, il s'agit d'une K1, développant donc 67 chevaux et arborant les fameux caches latéraux « 750 Four » ! Elle ne totalise que 13 886 km. Prête à rouler, cette Honda représente l'occasion d'acquérir la plus moderne des motos anciennes !

HONDA

# N° 116

**1973**

# HONDA CB 450 K5

*Cadre n°5029371*
*Moteur 450cc n°3020547*
*Carte grise française*

**7 000 / 9 000 €**

Née de l'ingénieux esprit de Yoshido Harada, la CB 450 avait l'Amérique en ligne de mire. Si son dessin reste classique, elle se pare de solutions techniques particulièrement sophistiquées à sa présentation en 1965 : un bicylindre vertical à 180°, une distribution assurée par deux arbres-à-cames en tête, un rappel des soupapes par barres de torsion, des carburateurs à dépression ainsi qu'un filtrage par centrifuge de l'huile. Autrement dit, la CB 450 faisait appel au savoir-faire de Honda en compétition. Le résultat est une moto extrêmement pointue développant 45 chevaux de son 444 cm³, soit plus de 100 chevaux au litre !

La CB 450 que nous présentons à la vente est issue de la cinquième génération de la Honda, la K5. Si peu de changements furent opérés entre la K0 et la K5, cette dernière se veut plus adaptée aux goûts des années 1970 et surtout se reprend quelques éléments des CB 500 et CB 750 Four, ce, pour un aspect sans doute plus cossu.

En bon état de fonctionnement, cette Honda est l'occasion d'acquérir un bout d'ingénierie japonaise !

# N° 117

**1974**

# KAWASAKI TYPE 500 H1 MACH III

*Cadre n°31373 - Moteur 500 cc n°101391*
*Carte grise française*

**10 000 / 12 000 €**

Un moteur. C'est sans doute ce qu'il faut retenir de la Kawasaki 500 H1 Mach III. Son nom parmi les adeptes : « La faiseuse de veuves ». C'est dire si le cadre n'était pas adapté à la fougue de sa motorisation ! Pourtant, bien menée, la 500 s'est forgée un beau palmarès en course puisque son trois cylindres 500 cc ne développait pas moins de 60 chevaux, seulement 7 de moins que la fameuse Honda 750 Four !

La 500 que nous proposons à la vente est l'un des derniers exemplaires de sa série, déjà pourvue du frein avant à disque, d'une fourche améliorée et d'un cadre renforcé. Si elle n'est peut-être pas aussi efficace que les premières Kawasaki 500 H1, elle devient pourtant maniable et nettement moins dangereuse.

Dans sa teinte typiquement 70's, prête à prendre la route, elle représente aujourd'hui la meilleure alternative à la 750 Four. De quoi remettre un peu d'huile sur le feu de la bataille Kawasaki Honda !

# N° 118

**1972**

# KAWASAKI TYPE 750 H2A

*N° 15017 - Carte grise française*
*Matching Numbers*

**15 000 / 20 000 €**

La Kawasaki 750 H2 fut présentée pour offrir une alternative plus puissante et mieux construite à la 500 Mach III dont le succès n'était plus à prouver.
200km/h était la vitesse à atteindre au début des années 1970 pour toute moto sportive qui se respecte. La 750 H2 remplit cette tâche grâce à son moteur trois cylindres deux temps de 748 cc produisant 74 chevaux. Basée sur la 500, elle lui ressemble beaucoup esthétiquement mais se modernise pour accepter la croissance de son moteur. Le cadre est renforcé, un frein à disque prend place sur la roue avant.
En parfait état, la 750 H2 « série a » que nous proposons à la vente est l'occasion parfaite d'acquérir la moto de Jeannot la Case !
Elle ne totalise que 26 000 kms d'origine et est en parfait état de fonctionnement.

# N° 119

**1973**

# HONDA TYPE CB750 K2

*N° 2067521*
*Carte grise française*

**8 000 / 12 000 €**

Au salon de Tokyo 1968, le constructeur Honda révolutionne le monde de la moto en présentant sa nouvelle machine, la CB 750. Disponible en France dès juin de l'année suivante, elle s'impose d'emblée comme la reine absolue, démodant instantanément toutes les autres grosses cylindrées. Cette moto moderne va bouleverser la planète motarde en regroupant le meilleur de la technologie, réunissant performances, fiabilité et simplicité. Elle a aussi ouvert l'ère de la moto multicylindres quatre-temps…

Depuis sa sortie, en 1969, on qualifie la Honda CB 750 de « moto du siècle » pour son avancée technologique, mais aussi pour son succès commercial. Produite à 553.000 unités au niveau mondial, Honda ne s'attendait pas à un tel engouement. Toutes catégories confondues, la 750 Four a été vendue en France à plus de 22.000 exemplaires.

Le modèle présenté a été livré le 25 juin 1973. Elle appartient au même propriétaire depuis 28 ans.

Cette Honda a bénéficié d'une restauration complète de la partie cycle et moteur en 1989 chez le concessionnaire AREMA à Gagny.

En août 1995, lors d'un contrôle général la « sept et demi » a reçu un 2e disque de frein.

Son propriétaire actuel l'a très peu utilisé depuis, seul un pneu avant et une batterie ont récemment été remplacés.

# N° 120

**1977**

# KAWASAKI Z1 900 A4

*Cadre n°115027*
*Carte grise française*

**7 000 / 9 000 €**

Présentée en 1973, la 900 Z1 marqua un grand pas dans la production motocycliste de Kawasaki. En effet, elle est la première moto de la marque à adopter un moteur quatre temps. Directement conçue en réponse à la Honda CB 750 Four, elle se voulait plus grosse et surtout plus puissante que sa rivale !
903 cm3, double arbre à cames en tête, quatre carburateurs, démarreur électrique, frein à disque à l'avant, suspension à bras oscillant à l'arrière et fourche télescopique hydraulique à l'avant, cette Kawasaki frôlait les 200 km/h grâce à ses 82 chevaux !

Sa carrière en tant que meilleure moto de l'époque fut brillante et ses succès en compétition furent nombreux, notamment préparée par l'équipe Godier et Genoud !

Nous vous proposons donc aujourd'hui d'acquérir ce qu'il s'est fait de mieux en moto dans les années 1970, plus prisée encore qu'une Honda CB 750 Four, un bout d'histoire de la firme de Minato-ku ! Bien qu'immatriculée en 1977, il s'agit d'une moto assemblée en 1976, correspondant donc à la quatrième génération de la sportive japonaise. Une Z1 900 A4 donc.

# N° 121

**1976**

# TRIUMPH BONNEVILLE T140

*Cadre n°T140VCN69628*
*Attestation FFVE*

**5 500 / 6 500 €**

La Triumph Bonneville… Une histoire dont on ne connaît pas encore la fin mais qui pourtant commençait il y a plus de 60 ans, très précisément le 6 septembre 1956, sur le célèbre lac salé de Bonneville, dans l'Utah. Ce jour, un homme, Johnny Allen atteint 342 km/h avec une moto propulsée par un 650 cm3 Triumph. C'est là pourquoi, en 1959, Triumph commercialisa la Bonneville T120.
La T140 que nous proposons à la vente est donc une Bonneville de seconde génération, proposant alors une cylindrée augmentée à 744 cc, ainsi qu'une cinquième vitesse. Qui plus est, s'agissant d'un millésime 1976, elle a d'ores et déjà adopté le frein à disque arrière et le sélecteur de vitesse à gauche, à la japonaise. En bel état, elle nécessite une petite révision avant de reprendre la route. Déjà classique, la Bonneville est un « must-have » pour tout passionné de moto anglaise !

# N° 122

**1976**

# KAWASAKI Z 900 A5

*Cadre n°Z1F505845*
*Carte grise française*

**5 000 / 7 000 €**

Présentée en 1973, la 900 Z1 marqua un grand pas dans la production motocycliste de Kawasaki. En effet, elle est la première moto de la marque à adopter un moteur quatre temps. Directement conçue en réponse à la Honda CB 750 Four, elle se voulait plus grosse et surtout plus puissante que sa rivale ! 903cm3, double arbre à cames en tête, quatre carburateurs, démarreur électrique, frein à disque à l'avant, suspension à bras oscillant à l'arrière et fourche télescopique hydraulique à l'avant, cette Kawasaki frôlait les 200 km/h grâce à ses 82 chevaux !

Sa carrière en tant que meilleure moto de l'époque fut brillante et ses succès en compétition furent nombreux, notamment préparée par l'équipe Godier et Genoud !

Nous vous proposons donc aujourd'hui d'acquérir ce qu'il s'est fait de mieux en moto dans les années 1970, plus prisée encore qu'une Honda CB 750 Four, un bout d'histoire de la firme de Minato-ku ! Etonnamment immatriculée plus tôt bien qu'étant de la génération postérieure à l'autre Kawasaki Z1 900 de la vente, celle-ci se trouve donc être une Z900 A5 immatriculée en 1976.

# N° 123

**1979**

# HONDA TYPE CBX 1000

*N° CB12000297*
*A immatriculer en collection - Attestation FFVE*

**8 000 / 10 000 €**

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 réalisés 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 présenté nous vient des Etats Unis, il s'agit de la 297ème produite et son compteur totalise 20 000 km. Elle est livrée avec son titre de circulation américain, son document de dédouanement 846 A, ainsi que son attestation FFVE. Près de quarante années après sa présentation, son aura demeure intacte. Une moto devenue légendaire !

# N° 124

**1992**

# HONDA CB 750 RC42

*Cadre n°2003683*
*Moteur 750 cc n°RC42E 004013*
*Carte grise française*

**8 000 / 12 000 €**

Lancée en 1991, la CB 750 Seven Fifty répondait à une demande de plus en plus importante des motards pour des roadsters simples et dépouillés, dans le goût des années 1970.
Sobre et élégante, la Seven Fifty se voulait une moto facile à utiliser, aux performances confortables dédiées plutôt à un usage touristique que sportif. Au guidon d'une SF, l'important n'est pas une recherche éternelle du meilleur chrono, mais bien plus du plaisir d'être motard, tout simplement. Fiable, et sobre, elle peut mener vous mener au bout du monde grâce à son quatre cylindres éprouvé ! Il s'agit finalement d'une machine qui n'a pas d'âge, qui pourra traverser les années sans prendre de réelles rides et c'est peut-être sa plus grande force.
L'exemplaire que nous proposons à la vente a été entretenu tout le long de sa vie et se veut prêt à rouler !
Fiable, économique, indémodable, c'est la moto du quotidien comme celle des vacances, la Seven Fifty est une nouvelle illustration du savoir-faire japonais en termes de roadster.

# N° 125

**2006**

## SCORPA TY-S 125F

*Cadre n°VMUSCY123SC060156*
*Carte grise française*

**3 000 / 4 000 €**

Spécialisée dans les motos trial, l'entreprise de Joël Domergue parvint à se faire un nom dans ce domaine depuis sa création en 1993. D'abord fabriquées de manière limitée, les Scorpa sont distribuées dans le réseau Yamaha depuis 2005, jusqu'à acquérir 18% de part de marché !
Aujourd'hui, Scorpa s'est fait une place de choix dans le monde du Trial jusqu'à fournir les écoles de police du monde entier, à l'instar de celle de Tokyo équipée en TY-S 125F ! Semblable à ces dernières motos de l'école de police japonaise, la moto que nous proposons aujourd'hui à la vente représente une bonne occasion de faire acte de chauvinisme pour s'offrir quelques escapades en forêt ! Il s'agit d'une première main. Elle n'a que 348 km, n'a jamais concouru et est donc à roder.

# N° 126

**1976**

# BENELLI TYPE 750 SEI

*Cadre n° BC6553*
*Carte grise française*

**10 000 / 15 000 €**

**LA PREMIÈRE MOTO DE SÉRIE AVEC UN MOTEUR SIX CYLINDRES !**

Pour l'historique de la marque : cf lot Benelli 1937 500 TN.

Le modèle présenté est une 750 SEi. Elle apparaît au public au salon de Milan de 1972. Fleuron de la marque de Pesaro, elle est destinée à concurrencer les multicylindres japonais, Honda et sa 750 Four en tête. C'est d'ailleurs un moteur de 500 Four qui sert de modèle à la réalisation du six cylindres de la 750 Sei, et qui sera étudié pour concevoir le quatre cylindres des modèles Quattro.

Ce moteur est donné pour plus de 70 chevaux, bien qu'en réalité il n'en fasse que 60.

L'esthétique est également une réalisation « maison », puisque l'étude provient du carrossier italien Ghia, dont l'entreprise fait partie, comme Benelli, du groupe De Tomaso.

La fourche télescopique a été créée spécialement par Marzocchi. Brembo, dont c'est la première incursion dans l'industrie motocycliste, fournit les deux disques avant de 280 mm. Pirelli a la charge d'étudier un pneu arrière capable de supporter les presque 250 kg en ordre de marche de la machine.

La 750 Sei récupère le freinage intégral déjà vu sur les Moto Guzzi (également propriété de De Tomaso). Le levier de frein avant commande un étrier de frein avant, tandis que la pédale de frein actionne le second étrier avant et l'étrier arrière.

La 750 Sei disparaît en 1977, après n'être sortie qu'à un peu plus de 3 000 exemplaires. Elle impressionne toujours aujourd'hui. Ces six pots sont fièrement dressés vers le ciel.

Rien que pour cette unique vision dans l'histoire de la production commerciale, la Benelli épate. Avec un tel dessin, il est sûr que la Benelli restera, une moto originale, mais aussi le reflet d'une époque de transition et d'exploration esthétique. La musique de son moteur la rend envoutante !

Cette moto ne ressemble à rien d'autre, elle dispose d'un caractère absolument unique. C'est une très jolie pièce mécanique et sa musicalité vraiment incomparable procure un réel plaisir.

# N° 127

**1979**

# HONDA TYPE CBX 1000

*Châssis n° CB12001601*
*Carte grise de collection*

**15 000 / 20 000 €**

Honda avait bouleversé le monde de la moto à l'aube des années 70 en propulsant sur le devant de la scène la fabuleuse CB 750 4 cylindres. À peine dix ans plus tard, en 1978, Honda démontre à nouveau son talent en matière de sophistication en dévoilant l'audacieuse 1000 CBX 6 cylindres. Celle que nous proposons à la vente est une CBX A, modèle CB1, de 1979.

Honda, ébranlé par l'arrivée de la 900 Kawasaki qui a suivi la 750 H2 2 temps, rejointes par la Yamaha XS 1100 et autre Suzuki GT 750, espère bien s'appuyer sur cette machine pour reprendre la main et garder son statut de leader mondial. Et l'usine n'a pas fait dans la demi-mesure, tout du moins côté moteur : 6 cylindres, 6 carburateurs, double arbre à came en tête, 24 soupapes… voilà des chiffres qui parlent.

Le bloc moteur tout en alliage, incliné à 30° vers l'avant, est un monument à lui tout seul, une vitrine technologique descendant en droite ligne de la mythique 250 cm³ 6 cylindres de Grand Prix (RC 164). Parler de filiation n'est pas exagéré : la CBX 1000 est l'œuvre de l'ingénieur japonais Shoichiro Irimajiri, le créateur de cette fameuse 6 cylindres de grand prix qui avait permis à Mike Hailwood d'être sacré champion du monde en 1966.

La Honda CBX 1000 est sans conteste une des incontournables motos classiques des années 70 à collectionner, au même titre que les Honda CB 750, Suzuki GT 750, Kawasaki 900 Z1 ou Kawasaki 750 H2.

L'exemplaire présenté ici est un modèle américain, reconnaissable à son équipement d'origine particulier : un grand guidon et un compteur gradué en miles et en kilomètres

C'est un modèle de 1979, soit la deuxième version de la CBX 1000. Le premier modèle de la série, sorti en 1978, s'appelait CBX Z; le second portait le nom de CBX A.

Les modèles qui suivirent (CBX B et C) changèrent l'orientation de la machine, pour une faire un modèle plus grand tourisme, avec une suspension Prolink et un carénage.
La différence entre les modèles 78 et 79 réside dans les roues : des Comstar en aluminium pour 78, des Comstar peintes en noire pour 79.
Cette machine est dans un état mécanique et partie cycle proche du neuf, ayant été restaurée entièrement en 2001 au Luxembourg.

# N° 128

**1977**

## YAMAHA 650 XS

*N° 447701987*
*Carte grise française*

**5 000 / 8 000 €**

Première Yamaha quatre-temps, la 650 XS est à sa présentation la plus grosse cylindrée de la marque. Elle est le premier héritage du développement de la 2000 GT en collaboration avec Toyota. Fine et racée, elle se veut extrêmement élégante pour une grosse moto, si bien qu'elle en paraîtrait presque anglaise ! Une élégance que l'on ne retrouve pourtant pas dans le chant de la belle tant il est rauque et rageur, pour le plus grand plaisir de l'ouïe ! Enfin, elle se trouve être une moto extrêmement agile et cela n'a fait que de s'améliorer tout au long de sa carrière.

Effectivement, la 650 XS que nous présentons à la vente est un modèle H1, c'est-à-dire qu'elle est pourvue d'un nouveau système de suspensions mais aussi du frein à disque à la roue avant, un équipement bienvenu sur une moto capable d'atteindre les 180km/h ! Pourtant, elle n'a pas été abîmée par les années car elle conserve son look typique d'une moto du début des années 70 !

# N° 129

**1983**

# HONDA TYPE CB 750 CUSTOM

*Cadre n° RC06-2002772*
*Carte grise française*

**5 000 / 7 000 €**

L'amour de Coluche pour les motos et la vitesse le poussa à tenter un record du monde de vitesse sur le circuit de Nardo en Italie.
Après plusieurs tentatives, le 29 septembre 1985 Coluche décroche le record du monde du kilomètre lancé à la moyenne de 252 km/h avec une 750 Yamaha.
Appartenant à la catégorie des machines mythiques de Honda, les 750 «quatre pattes» ont marquées les années 1970. Les premières séries avaient un moteur avec un seul arbre à cames en tête. A partir de 1979 une nouvelle mécanique plus moderne avec deux ACT fait son apparition. Notre Honda est un exemplaire de la CB750C du début des années 1980.
Le type mine RC06 et son numéro de série 2002772 permettent de dater à 1981 la construction de la moto.
Notre exemplaire a été mis en circulation en juin 1983. Il est probable que la moto ait été offerte à Coluche le 29 avril 1985 comme l'attestait le cachet Honda apposé sur la carte grise d'origine. Le 27 septembre 1987, la collection de motos de Coluche fut dispersée et comportait pas moins de 9 motos dont cette Honda CB750 custom.

Agréable routière, ce modèle est une moto confortable qui était capable de très bonnes performances. Une révision vient d'être effectuée.

# N° 130

**1979**

# BMW TYPE R65

*cadre court - Cylindrée 650 cc - Réfection mécanique complète*
*Préparation mécanique et esthétique - Ex Jean Valeyre - N° 6342927*
*Carte grise de collection*

**8 000 / 12 000 €**

L'objectif de BMW en 1978 lorsqu'ils présentaient leur nouveauté, la R65, était de prouver aux japonais que le vieux continent était encore dans le coup ! Si du point de vue du style, de la finition et de certaines solution technique, la BMW était bien dans son temps, il s'avérait malgré tout qu'elle restait trop chère compte tenu de ses performances inférieures à ses concurrentes directes.
Pourtant, la R65 de 1979 que nous présentons aujourd'hui à la vente a été complètement revue pour corriger ces dits défauts. En effet, elle a appartenu à Jean Valeyre, pilote usine sur Terrot en Bol d'Or entre 1951 et 1952 et célèbre préparateur moto établi dans le Puy de Dôme. Ce dernier a effectué une réfection mécanique complète qui fut achevée en 2016 par Philippe Renard de Motoraceure, l'un des plus grands spécialistes en BMW d'époque. Après 14 jours de travail ayant consisté en un déglaçage des cylindres, le remplacement des pistons, segments et coussinets de bielle ainsi qu'en une mise à niveau de la culasse grâce à l'élargissement des soupapes et le remplacement des guides et des sièges de ces dernières. Outre cela, la moto a vu sa boîte entièrement reconditionnée, en passant par l'embrayage ; les carburateurs eux aussi ont été rénovés ; les bougies, les anti parasites, la batterie, le démarreur, les filtres, roulements de colonne de direction, fluides, durites, gardes boues, pneus, faisceau phares, compteur, selle, soufflets de fourche, manchons de carburateurs et guidon sont neufs. Depuis ces travaux, la moto n'a parcouru que 1100 kilomètres et se présente donc en parfait état ! Avec son look de scrambler, ses performances améliorées et une base mécanique et esthétique flambante, cette BMW ne demande qu'à rouler et voyager à travers tant de superbes chemins campagnards !

46

# N° 131

**1969**

# HONDA 750 KO

*Carte grise française*

**10 000 / 15 000 €**

En 1969, l'an 0 de l'époque moderne de la moto, Honda met sur le marché la nouvelle référence, qui comme toutes les références, sera copiée et améliorée au fil du temps. Si les motos que nous utilisons tous les jours ressemblent à ce qu'elles sont, c'est grâce à la CB 750 Honda.
Honda commercialise une moto fiable avec laquelle on peut rouler tous les jours sans devoir faire de la mécanique et qui démocratise des technologies issues de l'automobile, comme le frein à disque.
Le succès est immédiatement au rendez-vous. Non contente d'avoir une machine fiable (les 4 Pattes qui dépassent les 100 000 km sont légions), le moteur s'illustre rapidement dans les courses d'endurance où son potentiel est exploité par des préparateurs comme Japauto qui pousse la cylindrée à 950 cm3.
La machine connait de nombreuses évolutions tout au long de sa carrière et pas moins de 7 modèles furent importés en France en 10 ans. Les modèles K0, K1, K2 et K6 restent fidèles à l'image de la machines de 1969 avec ces 4 pots d'échappement (les modèles K3, K4 et K5 ne furent jamais importés officiellement en France).
Un modèle rare qui a été entièrement restauré.

# N° 132

**1971**

# HONDA CL450 K4

*moteur n°4111081*
*Carte grise de collection*

**6 000 / 8 000 €**

La réputation de solidité des célèbres Flat-Twins BMW n'est plus à faire. Pour illustrer ceci, la BMW R75 série 5 s'illustre par sa fiabilité, son confort et sa facilité d'entretien, tant au niveau du prix des pièces détachées que sur leur disponibilité.
Achetée par la production dans le cadre de l'émission diffusée sur TMC, « Vintage Mecanic », notre BMW R 75/5 est passée par les mains expertes de l'atelier……. spécialiste de la marque BMW. Ainsi la partie cycle a été rénovée et le plus gros du travail s'effectua sur le moteur : contrôle complet, rénovation des carburateurs, changement de tous les consommables…Le réservoir et les garde-boues furent repeints d'un beau bleu électrique. Un pot d'échappement neuf et des flancs chromés pour le réservoir furent montés.
Elle se trouve aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et de présentation ; un DVD de l'émission détaillant tous les travaux sera remis à l'acheteur.

# N° 133

**1975**

# TRIUMPH T160

*Cadre n° 0000RIGIN0258560b*
*Carte grise française*

**10 000 / 15 000 €**

En 1960, deux ingénieurs, Bert Hopwood et Doug Hele, réfléchissent à un nouveau moteur, dérivé de celui équipant la Speed Twin. La demande principale était d'offrir un moteur de plus grosse cylindrée, en réduisant les vibrations. Le trois cylindres est obtenu en ajoutant un cylindre et deux paliers de vilebrequin au bicylindre. Les cylindres sont inclinés, comme sur les BSA. Les deux ingénieurs développent donc la Trident.
En 1975, la Trident est renommée T160 et se pare d'un démarreur électrique et d'un disque de frein à l'arrière. Le sélecteur de vitesse migre du côté gauche de la moto.
La Trident s'est également illustrée en compétition.
La Triumph Trident présentée est issue de la collection de Triumph de Philippe Monneret à qui son actuel propriétaire l'a achetée en mars 2015. Cette moto est en parfait état de fonctionnement et sort d'une révision complète en vue de la vente.

Photo d'un modèle similaire

# N° 134

**1971**

# BMW R75/5

*Carte grise française*

**12 000 / 15 000 €**

La réputation de solidité des célèbres Flat-Twins BMW n'est plus à faire. Pour illustrer ceci, la BMW R75 série 5 s'illustre par sa fiabilité, son confort et sa facilité d'entretien, tant au niveau du prix des pièces détachées que sur leur disponibilité.
Achetée par la production dans le cadre de l'émission diffusée sur TMC, « Vintage Mecanic », notre BMW R 75/5 est passée par les mains expertes d'un atelier spécialisé de la marque BMW. Ainsi la partie cycle a été rénovée et le plus gros du travail s'effectua sur le moteur : contrôle complet, rénovation des carburateurs, changement de tous les consommables…Le réservoir et les garde-boues furent repeints d'un beau bleu électrique. Un pot d'échappement neuf et des flancs chromés pour le réservoir furent montés.
Elle se trouve aujourd'hui en parfait état de fonctionnement et de présentation ; un DVD de l'émission détaillant tous les travaux sera remis à l'acheteur.

# N° 135

**1993**

# HARLEY DAVIDSON SIDE-CAR TYPE FLHT 1340 ELECTRA GLIDE

*N° 1HD1FAL10PY502076*
*Moteur S & S + Moteur Origine 1340*
*Carte grise française*

**12 000 / 15 000 €**

La Harley-Davidson FL est une désignation de modèle utilisée sur les motos Harley-Davidson depuis 1941. Le préfixe FL est principalement appliqué aux cadres larges de Harley-Davidson, en particulier ceux au style traditionnel Harley. Des roues avant de 16 pouces et des fourches Springer ou des fourches avant télescopiques de grand diamètre.

Le dernier changement apporté au nom du modèle FL de base se produira en 1965, la dernière année des moteurs «Panhead». Ces derniers «Panheads» ont été les premiers moteurs Harley-Davidson «big-twin» à être équipés de démarreurs électriques. Cette innovation pour Harley-Davidson a été accueillie avec le nouveau nom de modèle d'Electra Glide.
Un carénage monté sur la fourche est devenu disponible sur Electra Glide en 1969. Le FL a reçu un frein à disque avant en 1972.
Le FLHT a été introduit en 1983. Il s'agissait d'un Electra Glide basé sur le cadre FLT Tour Glide, mais utilisant le carénage «batwing» Electra Glide au lieu du carénage monté sur cadre Tour Glide. À l'exception du FLH de base, tous les FL de 1984 étaient équipés du nouveau moteur Evolution et d'une transmission à cinq vitesses.

Fondé en 1958, S & S Cycle fournit depuis plus de 55 ans des pièces de motos pour Harley-Davidson. Fabrication 100 % américaine !
Le moteur du modèle présenté a été préparé par S & S en 2010. Le moteur d'origine de la moto sera également livré à l'acquéreur. Cette moto possède son document de S & S, ainsi que son procès-verbal à titre isolé du passage à la DRIRE pour sa conformité.

HARLEY-DAVIDSON
Electra Glide

# N° 136

**2005**

# MV AGUSTA TYPE F4 S TAMBURINI

*Cadre n°ZCGF511AB5VOOOO10*
*350 km d'origine - Avec sa caisse bois*
*Numérotée 10/300 - Carte grise française*

**30 000 / 40 000 €**

A la sortie de la F4 1000, une version ultime fut proposée en série limitée pour marquer le coup, la Tamburini, du nom de son designer ! Outre une peinture spécifique, le moteur a été en partie revu pour gagner encore 7 chevaux, portant la puissance à 173 chevaux à 11 750 tours par minute. En effet, le quatre cylindres s'équipe alors d'une gestion d'admission variable emprunté à la technologie de la formule 1. Or, ce n'est pas tout puis que le carbone est employé à profusion dans l'habillage de la bête quand le magnésium est dédié à la suspension, de la fourche au cadre. Le résultat est une moto pesant seulement 184 kg à vide ! Prêt à prendre plus de 300 km/h, la F4 1000 S Tamburini que nous proposons à la vente est aujourd'hui dans un état parfait. Flambant neuve, la moto sera livrée dans sa caisse en bois d'origine. Numérotée 10/300, cette moto est une occasion des plus rares d'acquérir ce qui se fait de mieux en matière de sportive homologuée route !

MV AGUSTA
F4
1000

# N° 137

**1999**

# MV AGUSTA TYPE F4 ORO

*MV ORO AGUSTA n°0112*
*Chassis n°ZCGF400ABXV000112*
*Carte grise française*

**30 000 / 35 000 €**

En 1994, le département course de MV débute le développement d'une sportive 4-cylindres de référence. 5 ans plus tard, la F4 Série Oro entre en production et intègre immédiatement l'élite des supersportives mondiales. La fiche technique et les performances de la F4 sont hors du commun mais ce qui distingue la MV des autres supersportives est le grand raffinement de ses finitions. Claudio Castiglione, à la tête du groupe Cagiva-Husqvarna-MV Agusta, déclarait lors de la présentation de la moto : « D'où que vous la regardiez, de devant, derrière, de profil, de 3/4 ou du dessus, c'est la plus belle moto du monde. » De très nombreuses pièces (fourche, freins, jantes, bras oscillant) ont été conçues comme de véritables œuvres d'art. La qualité de fabrication atteint un niveau d'exigence rarement atteint sur une moto. Le moteur de 126 ch émet l'un des plus beaux sons jamais entendu sur un 4-cylindres en ligne. Le treillis tubulaire en chrome molybdène est associé à des platines latérales en magnésium. Le châssis ne pèse ainsi que 9,5 kg.

Il s'agit d'une moto particulièrement rare puisqu'on estime que seulement 15 à 20 exemplaires ont été importés en France. Notre exemplaire est le 112 ème produit sur une production totale de 300. Vendue neuve en France le 23/09/1999, notre F4 est entrée dans la collection de l'actuel propriétaire le 17/01/2007 et n'a connu que peu de propriétaires.
La moto sera livrée avec son carnet de garantie, son manuel d'utilisation et un certificat de conformité.

F4
AGUSTA
MOTO CORSE

# N° 138

**2005**

# MV AGUSTA
# TYPE F4 1000 VELTRO PISTA

*N° 5*

**60 000 / 80 000 €**

La F4 1000 Veltro pista est une moto dérivée de la F4 de compétition régulièrement présente sur les podiums en Fim Superstock avec Badovini et Scassa. MV a produit une moto d'exception, prête à courir. Dessinée par Massimo Tamburini et son fils Andréa, la F4 1000 Veltro est assemblée à la main au département course de MV à Saint Marin. Le 4-cylindres de 998 cm3 développe la puissance de 185 ch ce qui permet d'atteindre la vitesse vertigineuse de 307 km/h. Pour obtenir un niveau de performances aussi extraordinaire, les ingénieurs italiens ont réduit le poids de l'engin au maximum. La ligne complète d'échappement est en titane, les jantes alu sont signées Brembo. Les platines de châssis et le té inférieur de fourche sont en magnésium. L'ensemble carénage – réservoir – manches à air – boîte à air-garde boue arrière et support d'instrumentation sont en carbone. Le cadre est composé d'un mix de platines en magnésium et de treillis en acier au chrome molybdène. La technologie d'admission variable du moteur permet d'apporter une meilleure réponse aux bas et moyens régimes, sans hypothéquer la puissance ou la vitesse de pointe.

L'exemplaire que nous vous proposons est le 5 ème produit sur 23. La moto sera livrée avec son certificat d'authenticité sur plaque carbone.

Nous vous proposons une compétition-client prête à l'emploi très rare sur le marché, certainement la Seule en France !

5-223
GRUPPO 23
MV CORSE
MOTO CORSE

55-223

GRUPPO 23
MOTO CORSE

brembo
Marzocchi

# N° 139

**c1954**

# RIVA SPORT RSI-MOTOBLOC

**300 / 500 €**

Le Riva Sport était également connu sous le nom de RSI-Motobloc. Il a été fabriqué par Riva Sport Industries, rue de Madrid, Vichy, France.
Le modèle présenté est de la 1ère série plus élégant que le second avec le réservoir d'essence monté à l'avant.
Le Riva / RSI avait un avantage dans sa boîte automatique à 2 vitesses, contrôlée par la poignée des gaz gauche.

# 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 Osenat en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 500 000 euros et de 11 % HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 500 000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. ( 3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission. Automobilia : 20% H.T. (soit 24 % TTC)

## 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.

## 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 précédent 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 euros 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 avertis que vous enchérissiez 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 euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à 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 au 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 pourrons 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 plait 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

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
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 442 614 384 00042
APE : 741AO
No 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 8 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble, une automobile ou une moto
- 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'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passeport») 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(1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle soit la valeur) 300 €

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

### 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 Freycinet 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 Euros and 11 % ex. taxes (13,20% incl. taxes) of the excess of the hammer price included from 500,000 Euros. Automobilia : 20% H.T. (24% incl. taxes)

## 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.

## 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 convenance, 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 responsability 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. Osenat 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 you 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 vvill transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter wili be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substituts 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 you 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 held 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 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 bide 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 vvere 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
- 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 Osenat.

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. Osenat 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

### Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:
- checks in euro
- cash within the following limits:
- 1.000 euros for trade clients
- 1.000 euros for French private clients
- 15.000 euros 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
No compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 442 614 384 00042
APE 741A0
No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

### Collection of Purchases – Storage fees

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made to Osenat.
Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.

Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 8 days from the sale as follows :
- 10 € per day for furniture, cars or classic bikes
- 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. Osenat can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request.
However, Osenat 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 brakets 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 : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age
euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age
euros 50,000
- Books of more than 100 years of age
euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age
euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age
euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age
euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age
euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age
euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is)
euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300
(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

### 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

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

# ☐ ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

# ☐ TÉLÉPHONES

**MOTOS DE COLLECTION**

Samedi 25 Novembre 2017
à 16h

OSENAT FONTAINEBLEAU
9-11 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 64 22 27 62

**Formulaire à retourner au**
Fax : +33 (0)1 64 22 38 94

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. A 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 Freycinet 75016 Paris.

NOM / *NAME*

ADRESSE / *ADRESS*

ADRESSE E-MAIL / *E-MAIL ADDRESS*

N° DE TELEPHONE / *TELEPHONE* — N° DE TELECOPIE / *FAX*

| No DE LOT / *LOT NUMBER* | TITRE OU DESCRIPTION / *TITLE / DESCRIPTION* (hors frais de vente et hors TVA) / *(excluding buyer's premium and VAT)* | ENCHÈRE EN € / *HAMMER PRICE IN €* |
|---|---|---|
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |
| | | € |

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 - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat