



SAMEDI 3 FÉVRIER 2024

**TRÉSORS MÉCANIQUES
LA COLLECTION DE MOTOS
DE LA FAMILLE KIÉNÉ**

17H

VENTE SUR PLACE
93170 Bagnolet
France



 **MIRABAUD
MERCIER**
COMMISSAIRES-PRISEURS

 X
FRANCOIS EPIN

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

SAMEDI 3 FÉVRIER 2024

**TRÉSORS MÉCANIQUES
LA COLLECTION DE MOTOS
DE LA FAMILLE KIÉNÉ**

VENTE SUR PLACE À BAGNOLET (93170)

L'adresse sera communiquée à partir du 29 janvier
sur notre site Internet

Vente à 17h

EXPOSITIONS À BAGNOLET

Mercredi 31 janvier de 10h à 19h

Jeudi 1^{er} février de 10h à 19h

Vendredi 2 février de 10h à 19h

Samedi 3 février de 10h à 16h30

Stand salon Rétromobile du 31 janvier au 3 février

Rapport de condition sur demande

CONSULTANT

Cyril Gautier

Tél. + 33 (0)6 86 21 22 11 – cyril@art-of-racer.com

ENCHÉRISSEZ EN LIGNE SUR

DROUOT.com


 **interencheres**
Les ventes des commissaires-priseurs

MIRABAUD - MERCIER

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES

Agrément O.V.V. 2010-736 du 8-4-2010

174, rue du Faubourg Saint Honoré - 75008 Paris - France

Tél. +33 (0)1 53 30 90 30 - Fax.+33 (0)1 53 30 90 31

contact@mirabaud-mercier.com - www.mirabaud-mercier.com



CONDITIONS DE RÈGLEMENT

Les lots sont à récupérer sur place à Bagnolet, soit le jour de la vente après paiement immédiatement après la vente par CB, soit à compter du 5 février sur le site de la vente.

Aucun paiement ne sera accepté sur le site de stockage des motos à compter du 5 février, les règlements devront être fait soit en ligne conformément aux conditions de vente, soit à l'Étude au 174 rue du Faubourg Saint Honoré, 75008 Paris.

Pour retirer un lot à compter du 5 février il sera nécessaire de prendre rdv auprès de l'étude par mail. Aucun frais de stockage ne sera dû du 5 février au 16 février.

Des frais de stockage de 20 € HT par jour seront à régler à compter du 19 février.

À compter du 26 février, les motocyclettes seront transférées dans un espace de stockage pour un montant de 100 € HT par motocyclette, en sus des frais de stockage.

Les éléments diffusés via notre site internet ainsi que les expositions, avant la vente, permettent à chaque acquéreur d'observer les lots afin d'encherir en connaissance de cause.

N'hésitez pas à contacter nos spécialistes pour toute demande d'informations.

Les véhicules terrestres à moteur (VMT) sont vendus en l'état, sans réclamation. Certains véhicules sont présentés sans carte grise, l'acheteur fera son affaire des formalités relatives aux formalités de carte grise.

Les véhicules sont vendus sans contrôle technique, l'acheteur fera son affaire des diligences relatives à la réglementation de ce contrôle technique

DES MOTOS ET DES HOMMES

Une dynastie de passionnés,
collectionneurs pionniers



Chez les Kiéné, la moto fait partie intégrante de leur vie et cela depuis quatre générations. Bien qu'avec des passions parallèles différentes tous eurent à bien, de passer du temps à l'atelier pour restaurer et entretenir cette très belle collection. L'histoire commence avec le grand-père Léon Kiéné, qui créa, en 1924 l'atelier où sont toujours stockées les motos.



Mécanicien sur machine à imprimer lithographique, il réparait et améliorait ces mécaniques. Il n'avait pas de fraiseuse à l'époque et faisait tout à la main, à la scie et à la lime, et soudait à l'autogène.

Il livrait ses pièces grâce à son side-car René-Gillet.

Petit à petit, l'atelier s'équipa de toutes les machines d'usinage nécessaires à la réparation et l'entretien des machines à imprimer.

André, le fils de Léon, formé sur le tas avec les ouvriers, reprit le flambeau. François, le fils d'André, ne continua pas l'aventure, le contexte n'était plus favorable. Dans les années 80, l'imprimerie s'est modernisée, les techniques ont évolué et l'activité de l'entreprise familiale commence à ralentir.

François poursuit des études d'architecture. Il partit en Afrique et créa les premiers ateliers de formation de design, en collaboration avec les centres culturels Français.

De retour en France, il se recentra sur l'architecture, puis se lança dans la photographie par le biais d'une technique de 1851, le Collodion humide.

L'atelier, lui, perdura, en servant toujours en parallèle à la restauration et l'entretien des motos.

Aujourd'hui encore, François et ses enfants continuent de prendre soin de ces bijoux.

Au sein de cette famille, le Grand Collectionneur fut André qui, grâce à son métier, rencontra et se lia d'amitié avec le marchand de machines à imprimer, Serge Pozzoli.

Ancien pilote, il devint l'un des collectionneurs pionniers et créa le Musée du Gérier qui comporta près de 250 autos et quelques motos, toutes très rares ou avec pédigrée.

On comprend ainsi pourquoi André n'eut de cesse d'acquérir, lui aussi, des motos exceptionnelles. Il a vécu sa passion à une période durant laquelle on pouvait encore dénicher des perles rares.

L'atelier mécanique bien équipé, ainsi que quelques copains tout aussi passionnés pour l'aider, l'ont encouragé à mener sa passion. Il a aimé les italiennes pour leur technicité pointue, et les allemandes pour leur fiabilité. C'est au début des années 1970 qu'il devint fin collectionneur. À une époque, il ne possédait pas moins de neuf Mondial «compétition-client».

Il eut quatre Paton Grand Prix et échangea pas mal de ses motos par d'autres qui n'auraient peut-être pas été à vendre sinon, à l'instar de la Linto qui fut échangée contre une de ses Paton.

Aujourd'hui, même si la passion s'est transmise et maintenue, il devient de plus en plus difficile d'entretenir toutes ces belles motos, chacun ayant d'autres priorités.

La famille a donc décidé de se séparer d'une grande partie de la collection afin de pouvoir mieux entretenir et profiter de quelques-unes.

C'est donc une rare opportunité d'acquérir des pièces historiques rares, certaines sont uniques, dans des conditions de restauration soignées, menées à une époque où l'on trouvait encore des pièces originales sans reproduction chinoise.

En parfait état mécanique et cosmétique, ces motos, plus que désirables, feront le bonheur de collectionneurs avertis.

Cyril GAUTIER





1

35 plaques émaillées et tôles sérigraphiées

Italiennes, espagnoles

1 600 / 3 000 €



2

29 plaques émaillées et tôles sérigraphiées

Belges, allemandes et danoises

1 300 / 1 800 €

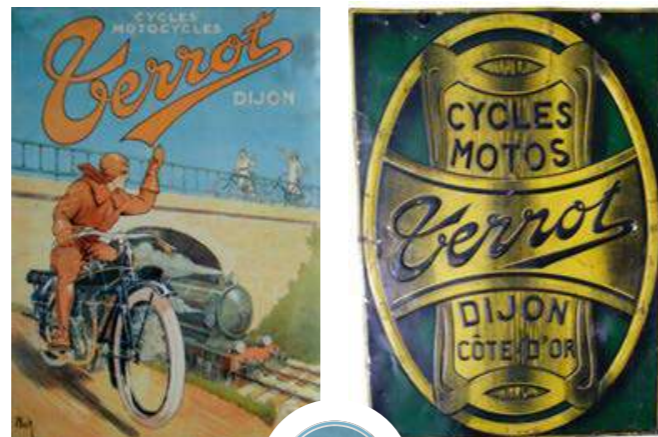


3

48 plaques émaillées et tôles sérigraphiées

Anglaises et américaines

1 500 / 2 500 €



4

15 plaques émaillées, tôles sérigraphiées et panneaux en bois peint

Japonaises et françaises

500 / 800 €

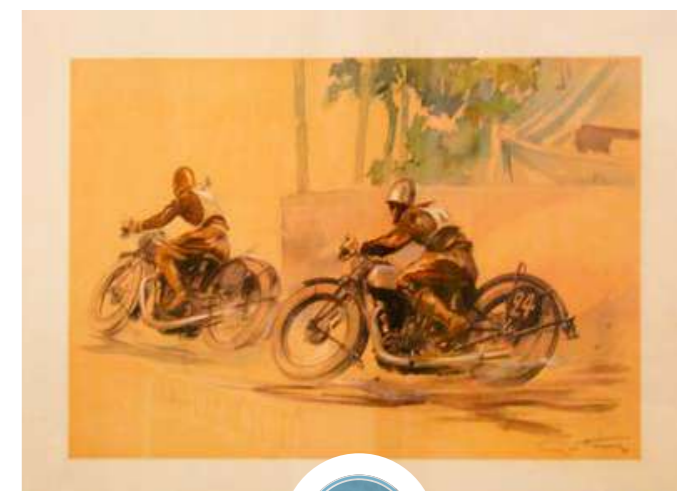


5

18 plaques Pin Up

Très belle et rare collection de plaques des années 50.

450 / 650 €



6

Géo Ham (Georges Hamel) 4 lithographies

800 / 1 400 €

Géo Ham est le pseudonyme de Georges Hamel qui était un peintre affichiste et illustrateur Français. Il était au aussi pilote de rallye Français de Grand Prix automobile et de course d'endurance.

Dessinateur pour le magazine l'Illustration il devint aussi peintre officiel de l'air pour l'aérospatiale.

Il fit des publicités de nombreuses marques automobiles et moto dont il signa plusieurs décorations et lignes comme les Motobécane super culasse d'avant-guerre.



7

36 affiches et plaques émaillées

300 / 500 €



8

Michelin

1 compresseur avec bonhomme
1 bonhomme
1 plaque émaillée

400 / 600 €



9

Amadori

Très rare moyeu de frein avant en magnésium.

1 000 / 2 000 €

Utilisé pour les motos Morini 175 Rebello double arbre ou Bialbero et Ducati.
En très bon état.

MOTOS DE COLLECTION

38	A. J. S. 7R Boy Racer 350	p. 74
41	Aermachi Ala d'Oro 250	p. 86
19	AGF 250 Prototype	p. 28
33	Benelli Leoncino 125	p. 64
45	Benelli TSS Course 250	p. 96
24	Bianchi Freccia Azzura 500	p. 44
49	BMW R5 500	p. 104
60	BMW R5 Side-car STEIB HS501M	p. 126
61	BMW R51 500	p. 128
58	BMW R51 RS	p. 122
57	BMW R66 500	p. 120
59	BMW R73 Course 750	p. 124
47	BSA Gold Star	p. 100
22	DOLLAR 500 type S536 Normandie	p. 38
35	Ducati Spaggiari Course 350	p. 68
34	Ducati Sport Corsa Course 250 SC 51	p. 66
29	FB Mondial Course 175	p. 54
32	FUSI 250 M Sport	p. 60
27	Gilera Saturno 500	p. 50
12	Honda Dax 70	p. 16
13	Honda Monkey CZ100 50	p. 17
11	Honda Monkey Type Z50A 50	p. 14
10	Honda Monkey Type Z50M 50	p. 12
20	IMN (Industry Mechanica de Napoli) Rocket	p. 32
25	Jawa 500	p. 46
21	Jonghi TJ4 Course 350	p. 34
17	Lambretta Rosella 50	p. 24
40	Linto Grand Prix 500	p. 82
56	M M (Mazzetti Morini) 250	p. 118
52	Moto Guzzi Dondolino Course 500	p. 110
54	Moto Guzzi Falcone 500	p. 114
14	Moto Guzzi Guzzino 65	p. 18
53	Moto Guzzi Lodola Sport 175	p. 112
44	Moto Mazoyer Paris Cross 500	p. 94
43	Moto Mazoyer Paris Flèche d'Argent Route 500	p. 92
15	Moto Morini Corsaro 125	p. 20
36	Moto Morini Corsaro Course 125	p. 70
16	Moto Parilla Fox 175	p. 22
28	MOTOBI Catria 175	p. 52
46	MV Agusta Arturo Magni 861	p. 98
18	MV Agusta Mini bike racing 50	p. 26
55	MV Agusta Sport Elettronica 350	p. 116
30	MV Augusta Squalo 175	p. 56
51	Norton ES2 500	p. 108
31	Norton Manx 500	p. 58
48	NSU Max 250	p. 102
39	Paton Grand Prix 500	p. 78
37	Rumi Junior 125	p. 72
26	Solex 3800 Motobécane 50	p. 48
50	Triumph T100 Tiger 500	p. 106
42	Velocette KTT Mk VIII 350	p. 88
23	Victoria Bergmeister 350	p. 42



10

Honda Monkey Type Z50M - 50 cc 1967

Monocylindre horizontal 4-temps
N° série : 100628
Carte grise française

5000 / 8000 €

Propriété de la famille depuis 1975.
Entièrement d'origine avec 3106 km au compteur.
À remettre en route.





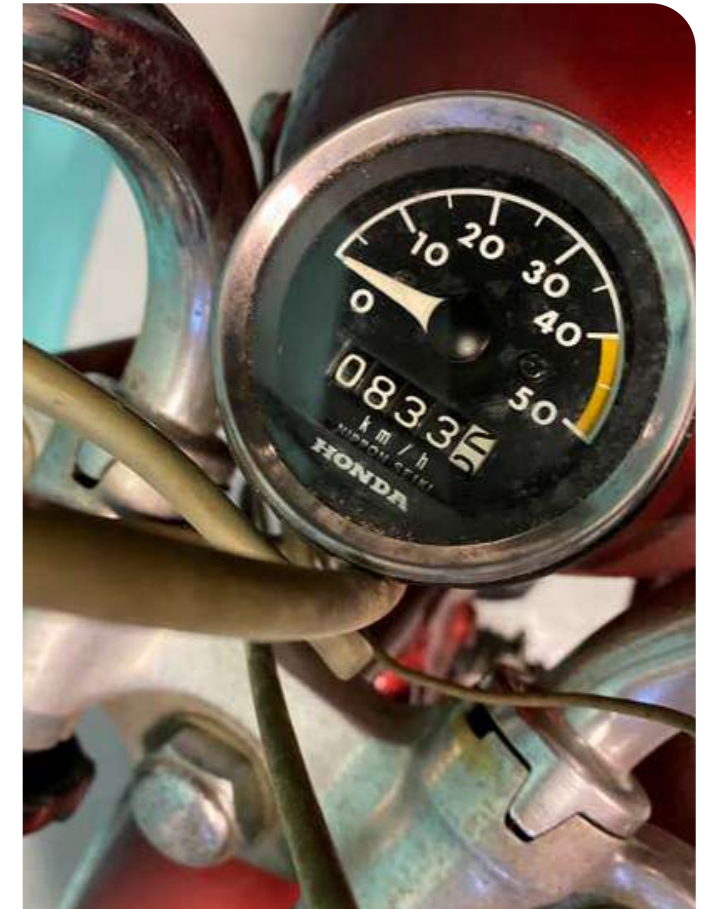
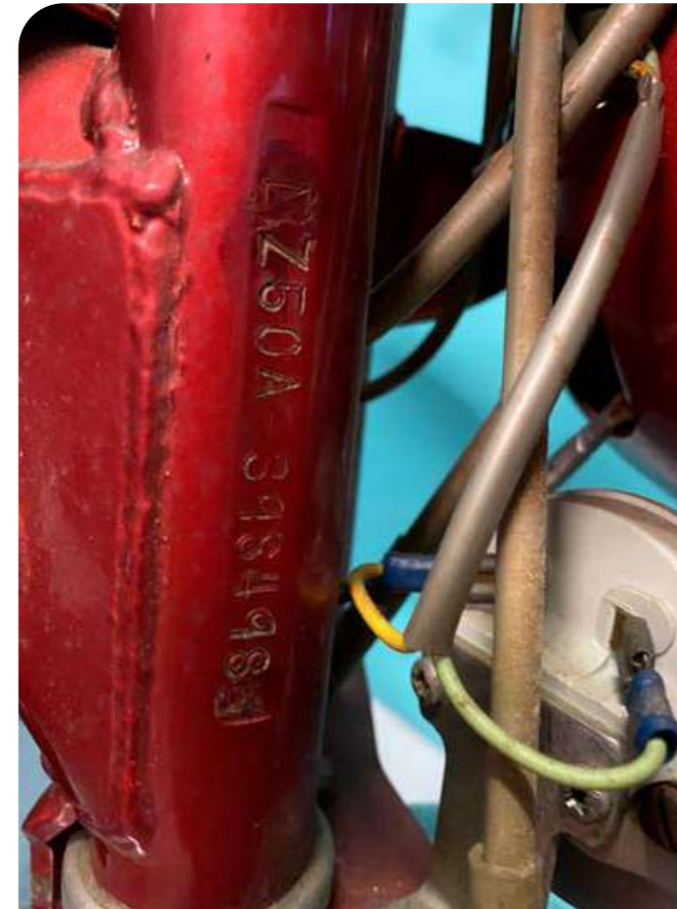
11

Honda Monkey Type Z50A - 50 cc 1974

Monocylindre horizontal 4-temps
N° série : 0398498
Carte grise française

4000 / 7000 €

Complètement d'origine avec 833 km au compteur.
À remettre en route.





12

Honda Dax 70 cc 1973

Monocylindre horizontal 4-temps
N° série : 549969
Carte grise française

3000 / 6000 €

Dans la famille depuis 1990.
Non restauré, tout d'origine, avec 1146 km.
À remettre en route.



13

Honda Monkey CZ100 - 50 cc 1965

Monocylindre horizontal 4-temps

8000 / 12000 €

Au début des années 1960, Honda inaugure son circuit de Suzuka et décide d'y construire également un parc d'attractions dédié à la moto, «Tama Tech Park». Présenté par Takeo Fujisawa et Soichiro Honda comme un lieu «permettant aux visiteurs d'expérimenter les joies de la conduite». L'une des attractions les plus populaires du parc était une moto pour enfants, nommée Z100 par ses ingénieurs japonais. Cette mini moto utilisait le moteur 50 cm³ du fameux Honda Cub, le C100, un cadre rigide et des roues de 5 pouces.

Bien que le Z100 n'ait jamais été commercialisé, seule une douzaine d'exemplaires auraient été construits pour le parc, il est commenté par la presse qui le surnomme le Monkey, singe en anglais, car un adulte le pilotant ressemble à un singe en ayant ses genoux sous le menton ! Cette appellation devient rapidement le nom officiel des mini-motos Honda.

Fabriquée quasiment à la main en toute petite série, et utilisant des éléments d'autres machines de grande série comme le C100 ou le C110, le Monkey CZ100 a évolué tout au long de sa fabrication avec de nombreux détails qui font le bonheur des méticuleux d'aujourd'hui, car plus un CZ100 est authentique et conforme à l'origine et plus il a de valeur ! Ajoutons à cela les particularités propres à certains pays pour l'homologation, comme le phare, et on arrive à un grand nombre de détails qui doivent concorder. Le réhausseur de selle était, par exemple, propre aux modèles français.



14

Moto Guzzi Guzzino 65 cc 1953

Monocylindre horizontal 2-temps
N° cadre : 21140015
N° moteur : 21140015

1 600 / 2 600 €

À immatriculer en collection.
Le modèle présenté est une ancienne restauration
qui a très peu servi depuis.
Une remise en route sera donc nécessaire.

Le nouveau Guzzi se présente comme un modèle très simple mécaniquement :

Les commandes sont peu nombreuses et à portée de la main. Le moteur à deux temps de 63,7 cm³, qui fournit 2 ch est suffisant pour pousser les 45 kg de la moto à 50 km/h. En 1946, quelques changements mécaniques sont faits (une bague pour supporter le vilebrequin, la transmission primaire à engrenages hélicoïdaux, un plus grand nombre de disques d'embrayage).

Le 65 Mandello eut un succès commercial immédiat. En fait, nombreux étaient ceux qui coururent avec le petit Guzzi, y compris un jeune Umberto MASETTI, qui l'a amené à la victoire à Reggio Emilia en 1947.

En 1948 la Guzzino, comme il a été appelé communément, a subi quelques changements avec avertisseur électrique, un bouchon de réservoir et un nouveau silencieux.

L'année suivante, les changements ont été plus nombreux : le bras oscillant a été renforcé, alors que la commande de la lampe a été déplacée au guidon, le feu arrière a été modifié et le couvercle du pignon augmenté.

1949 aura également été l'année d'un grand rassemblement organisé le 5 juin à Mandello del Lario par Moto Guzzi pour les détenteurs d'un « Guzzino ». 14 257 personnes, chevauchant 12 660 Guzzini, de toutes les régions de l'Italie et du monde, afin d'obtenir le record mondial pour le nombre de participants et de véhicules d'une même marque et d'un même modèle.



En 1949 toujours, Moto Guzzi passa aussi un accord avec les espagnols, Moteur Hispania, pour produire sous licence le motoleggera Mandello dans la péninsule ibérique.

Le « Guzzino » a été employé dans diverses compétitions, aussi bien en Italie qu'à l'étranger. Parmi les victoires les plus importantes sont signalées celles obtenues dans la classe 75 cm³ par Alberto CESAR, l'Enzo Ripa Milano-Taranto 1950 et 1951 et le titre de Champion d'Italie Gymkhana obtenu à partir de Casadei dans Erio 1953.

Moto Guzzi inscrit le « Guzzino » dans plusieurs tentatives de records. Le premier a eu lieu le 28 février 1948 sur le chemin Charrat-saxon, en Suisse, quand Raffaele ALBERTI obtint celui du kilomètre et du miles, à la fois debout et lancé pour la classe 75. Le 5 novembre 1949, sur l'Autodrome di Monza, ALBERTI, Gianni LEONI et Bruno RUFFO conquièrent 19 records du Monde pour la même classe.

Le 14 septembre 1950, ALBERTI, LIONS et RUFFO sur le circuit Monthéry remportèrent un nouveau record de session en améliorant ou gagnant 24 records du monde, comme le kilomètre lancé à 96 km/h ou les 1 000 kilomètres à 75,6 km/h

La production de « Guzzino » a pris fin en 1954, après 71 534 unités construites, quand il a été remplacé par le Chardonneret, étroitement dérivé de celui-ci.





15

Moto Morini Corsaro 125 cc 1966

Monocylindre vertical 4-temps
N° cadre : E29653
N° moteur : d 12634
Carte grise française

2600 / 3600 €

Le modèle présenté a été entièrement restauré
et fait partie de la collection depuis 1999.
Une remise en route sera à faire.

En Italie, la Deuxième Guerre finie, un nombre croissant de petits constructeurs se lancent dans l'aventure du deux roues.

Alfonso Morini de Bologne en fera partie en 1956 avec une 125 2-temps.

En 1959 apparait le Corsaro, une 125 à soupapes en tête.

Doté d'une partie cycle aussi simple qu'efficace, elle sera aussi performante sur route que sur circuit.

En France, l'importateur Gabriel Couturier proposa pour ce modèle un kit compétition client lui permettant 150/160 km/h et fit le bonheur de pilotes amateurs.

Elle s'imposa donc en 1959 en catégorie « 125 sport nationale » aux mains de Herranz.

Le Corsaro prolongea sa carrière jusqu'en 1975.





16

Moto Parilla Fox 175 175 cc 1954

Monocylindre vertical 4-temps
arbre à cames en tête
Carte grise française de collection

6 000 / 10 000 €

Cette moto est dans un état d'origine
exceptionnel avec 2663 km d'origine.
La moto a eu une révision générale il y a
une vingtaine d'années et nécessitera
une remise en route.

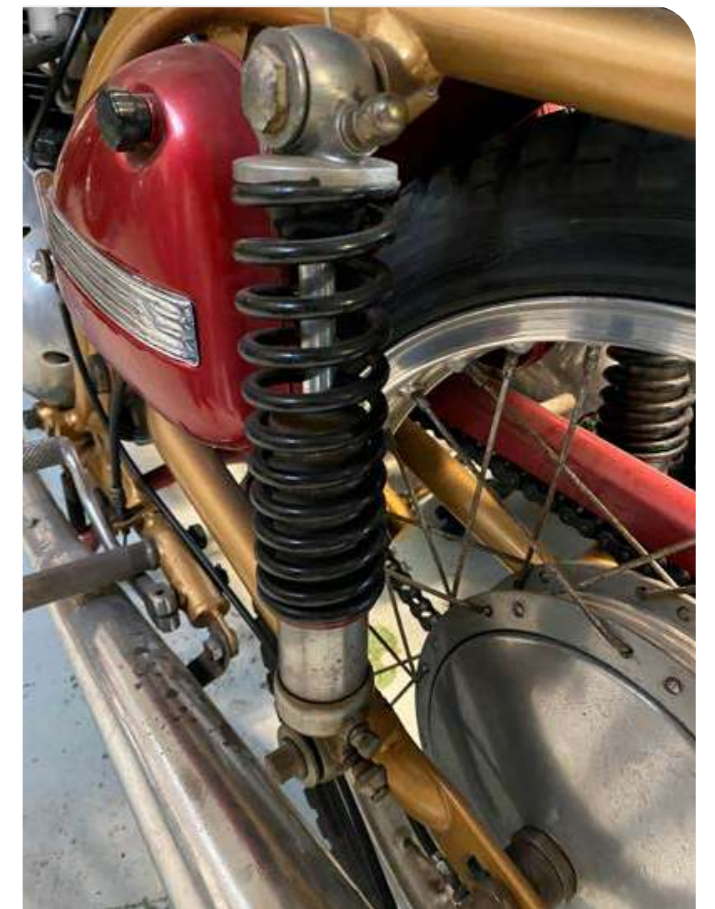
Installé à Milan, Giovanni PARILLA est spécialiste dans l'injection diesel.

Passionné par la moto, c'est en 1946 qu'apparaît sa première moto, un monocylindre sportif de 250 cm³ à simple arbre à cames en tête.

La version 175 Fox hérite d'un moteur monocylindre à soupape en tête et distribution surélevée avec de très courtes tiges actionnant les culbuteurs. Elle possède un système permettant de modifier la course de la soupape d'admission ce qui procure une augmentation de puissance pour un régime donné.

Ce système est dû à l'ingénieur SONCINI qui travailla aussi pour AERMACCHI, GARELLI et DEVIL.

Avec sa boîte 4 vitesses par sélecteur au pied droit, le modèle Fox atteint la vitesse de 135 km/h.





17

Lambretta Rosella 50 cc 1966

Monocylindre horizontal 2-temps
N° moteur 1966 : S 50-2465
N° cadre : 55036

3000 / 5000 €

Le rare modèle présenté est totalement d'origine,
non restauré avec sa belle peinture.
Il est à remettre en route.

C'est un Scooter 50 cm³ à boîte de vitesse avec 2 rapports.

Construit par l'usine Milanaise Innocenti, il est destiné à être logé dans le coffre d'une grosse voiture, d'un avion de tourisme ou d'un yacht.

Une fois le guidon déposé et la roue avant retournée, il ne mesure plus que 90 cm de long, 65 de haut et 35 de large.

Malgré tout, il possède une suspension intégrale avec une fourche télescopique à l'avant et par son système moteur transmission articulé pour l'arrière.

Cet ensemble moteur provient du scooter Lambretta J50 apparu en 1962.

Le scooter est composé d'un cadre en tubes conique, dont le réservoir fait partie du tube supérieur ainsi que le phare et le feu arrière.

Il fut commercialisé par Nautica Pennati.

Pour l'instant, il n'en est recensé que 3 ou 4 dans le monde.





18

MV Agusta Mini bike racing 50 cc 1974-1975

Monocylindre horizontal 2-temps

2500 / 4000 €

Le modèle présenté fait partie de la collection depuis les années 1980. C'est une deuxième main qui est en parfait état d'origine, non restauré.

Il a la particularité d'avoir été dédiée sur le réservoir par Phil Read, pendant des coupes moto légendes, il y a plusieurs années.

Il s'agit de la première version commercialisée avec roues de 8 pouces.
Une remise en route sera à prévoir.

En 1973, MV Agusta devient champion du monde en 500 avec Phil READ.

L'usine décide donc de construire une réplique 50 cm³ pour enfant que leur champion du monde pourrait offrir à son fils.

La bonne publicité reçue par le 50 dont la photo en noir et blanc de Phil READ assis sur la Mini Bike suppliant deux préposées aux tickets de stationnements de le laisser partir avec juste un avertissement aura abouti à la production d'un nombre limité de pièces pendant le reste des années 1970.

La Mini Bike était réalisée en interne à l'usine, c'est bel et bien une vraie MV, seul le moteur était acheté à l'extérieur.



Trois versions ont existé, la première avec des roues 8 pouces puis 10 pouces et enfin 12 pouces.

Le moteur est un Franco MORINI 2T de 47,6 cm³ avec carburateur Dellorto et embrayage centrifuge.





19

AGF 250 cc Prototype, exemplaire unique 1953-1955

Moteur AMC Monocylindre vertical
arbre à cames en tête
N° de série : 500045
Carte grise française mention sidecar

15 000 / 25 000 €

Cette moto incroyable est donc le prototype original
présenté au Salon de Paris en 1953.
Elle est absolument d'origine, non restaurée,
avec sa peinture d'époque.
Acquise en 1995, elle a 6280 km d'origine au compteur.
Une révision complète sera nécessaire.

Les établissements AGF pour André FAIZANT, à Colombes près de Paris, ne faisaient que des scooters et motos 125 et 175 cm³.

En 1953, ils étudièrent et réalisèrent un prototype 250 original utilisant le beau bloc moteur français du moment l'AMC 250, un simple arbre à cames entraîné par chaîne et boîte de vitesse 4.

Surfant sur la mode du carénage intégral de moto, utilisé ici plus dans un aspect de fluidité et d'aérodynamisme, il est réalisé entièrement en aluminium.

Avec ses roues en 15 pouces, la moto est l'une des plus réussies et admirées au Salon de Paris de 1953.

Toute la partie arrière est constituée d'une coque en aluminium coulée se séparant longitudinalement en deux parties et qui intègre, feux et plaque d'immatriculation.

Le réservoir de 15 L se prolonge par le phare avec une console regroupant voyants et point mort, compteur et compte-tours.

L'ensemble repose sur un cadre dont les deux gros tubes inférieurs servent à l'échappement.

À l'avant, on retrouve un système de suspension « Semi Earles » et un bras oscillant à l'arrière amorti par des blocs de caoutchouc procurant 12 cm de débattement.







20

IMN
 (Industry Mechanica de Napoli)
Rocket
 Prototype
1957

Flat-twin 4-temps arbre à cames en tête
 N° de série : 47M20H717F
 Carte grise française de collection

18 000 / 28 000 €

Cette moto rarissime qui serait une des dernières existantes a été échangée par notre collectionneur contre une Norton 350 Inter de course.

Basée à Baïa près de Naples, la première entité, qui fabrique d'abord des torpilles, est rasée, suite à la guerre.

La nouvelle société IMN « *Industria Meccanica, Napoletana* » se fit connaître en 1950 avec un cyclomoteur, le Paperino propulsé par un moteur Mosquito de 38 cm³. Tout changea lorsque l'un des plus célèbres ingénieurs de l'histoire de la Moto italienne, Carlo GIANNINI, rejoignit IMN.

Il eut comme palmarès d'avoir présidé avec REMO en 1934 à la création de la « Rondine » pour CNA qui devint la première Gilera quatre cylindres de Grand prix.

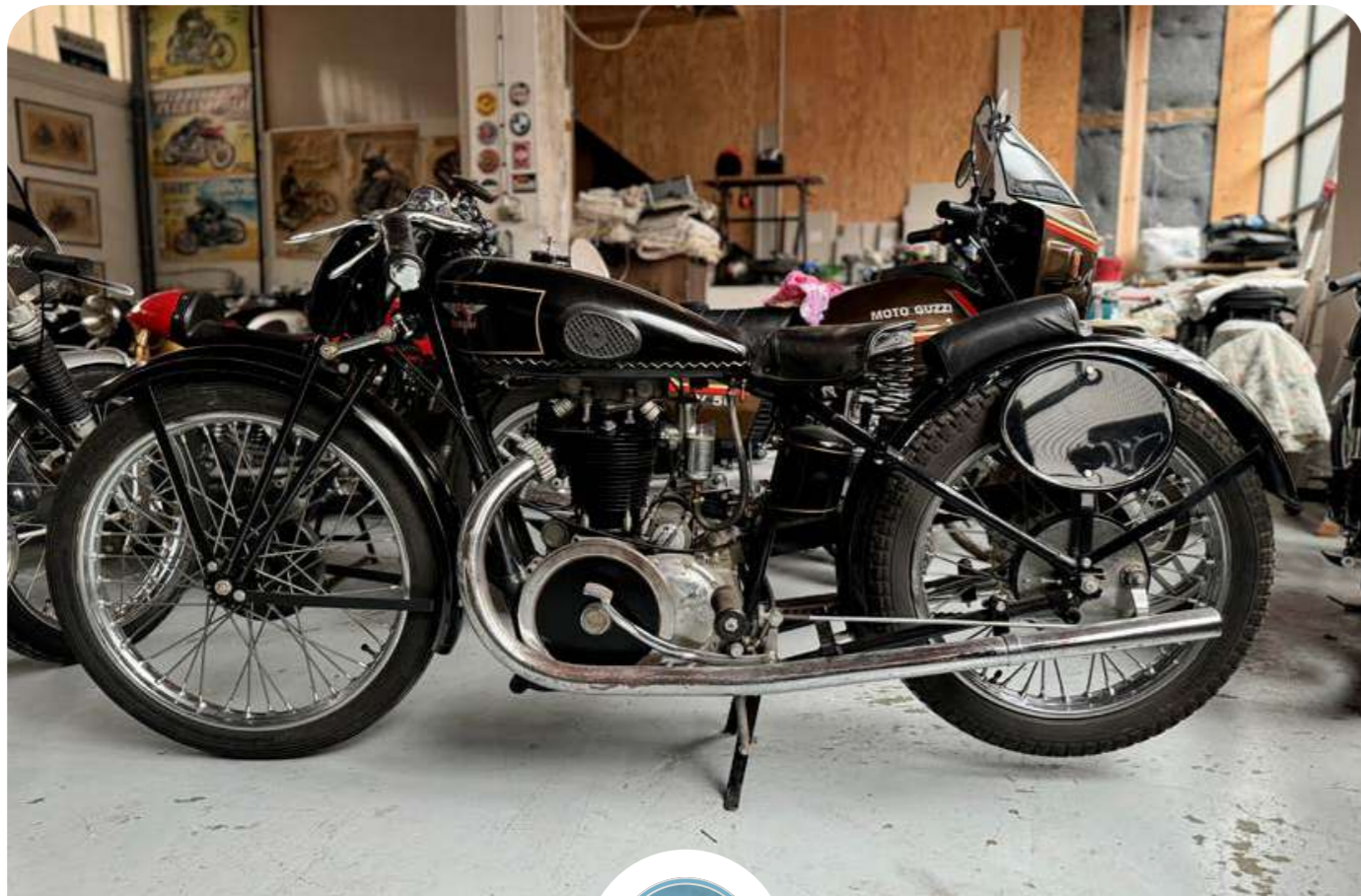
Il passa chez MOTO GUZZI où il réalisa le Tarf de record avec Piero TARUFFI, puis la quatre cylindres en ligne et en long de Grand prix 1952. Ensuite, pour MV AGUSTA, il créa une 300 cm³ bicylindre à 2ACT.

Chez IMN, il fit deux motos remarquables, mais bien trop sophistiquées pour être rentables. Présentées au salon de Milan en 1956, leur prix en fit une production ultra confidentielle qui poussa IMN à déposer le bilan en 1958 mais fut reprise par Finmeccanica.

Sa conception repose sur un flat-twin de 200 cm³ quatre temps culbutés avec une transmission par arbre et couple conique logée dans un carter profilé.

Il s'agit donc d'un ensemble moteur bras oscillant suspendus et articulés sous un cadre en treillis tubulaire. Il développe 11 chevaux à 6000 tours minute avec une boîte de vitesse quatre donnant un bon 120 km/h.





21

Jonghi TJ4 Course 350 cc 1932

N° moteur : 4136

20 000 / 30 000 €

La moto présentée est une version course, c'est une ancienne restauration de qualité pour laquelle une remise en route sera nécessaire.

Créée en 1930 dans la banlieue parisienne par le financier Argentin Tijo JONGHI qui donna ses initiales à la TJ4. Associé à l'ingénieur Giuseppe REMONDINI, venant du service compétition Alfa Romeo, ayant été aussi directeur technique chez 2 constructeurs de motos italiennes, FRERA ainsi que NAGAS et RAY.

Les 350 de cette dernière marque étant simplement rebaptisées Jonghi.

Le succès de la TJ4 sera bien là.

Première au Grand Prix de Rome et vainqueur au Bol d'Or de 1932.

Détentrice d'un record du monde en 1933, les 24 h couvertes à la moyenne de 116,78 km/h, avec de grands Champions français, Louis JEAN-NIN, REMONDONI fils ou Georges MONNERET.

Les victoires en course attirèrent une clientèle sportive exigeante et la marque alla jusqu'à garantir la vitesse de ses machines.

Suite à des problèmes financiers, la marque s'associa à Prester en 1933.

La firme survit après la guerre en fabriquant une 125 à 4 temps ABC et un scooter. La marque a disparu en 1956.

Elle utilise un cadre rigide double berceau avec un moteur monocylindre de 350 cm³ culbuté à 3 vitesses qui était donné pour 135 km/h avec 17 ch à 5800 tr/min.

De 1931 à 1938, environ 800 motos latérales ou culbutées furent produites.



LA MOTOCYCLETTE DE L'ÉLITE SPORTIVE
TYPE RECORD DU MONDE

LATERALES
Vitesse garantie
Essence pure
115 kilom.

**Émail noir, filer
et Chrome
5.900 francs
Équipement complet
pour un motif de
12.000 francs
12.000 francs**

FABRICATION FRANÇAISE **Jonghi** **SUPÉRIORITÉ MONDIALE**

DESCRIPTION

MOTEUR — Description à 3 vitesses. Essai unique sans transmission de vitesse au moyeu. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

CHASSIS — Double berceau à double bras à articulation oscillante. Direction à bras articulé. Fourche à ressorts à boudins. Amortisseurs à boudins. Pneu à chambre étanche. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

TRANSMISSION À LA ROUE — Carter Basal 4/17 x 17/21. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

ROUES — Double ray. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

REPARATION — Essai unique sans transmission de vitesse au moyeu. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

SUPÉRIORITÉ MONDIALE — Essai unique sans transmission de vitesse au moyeu. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

FABRICATION FRANÇAISE — Essai unique sans transmission de vitesse au moyeu. 17 ch à 5800 tr/min. 116,78 km/h à 11000 tours. 116,78 km/h à 11000 tours.

LE PLUS MODERNE DES BLOCS

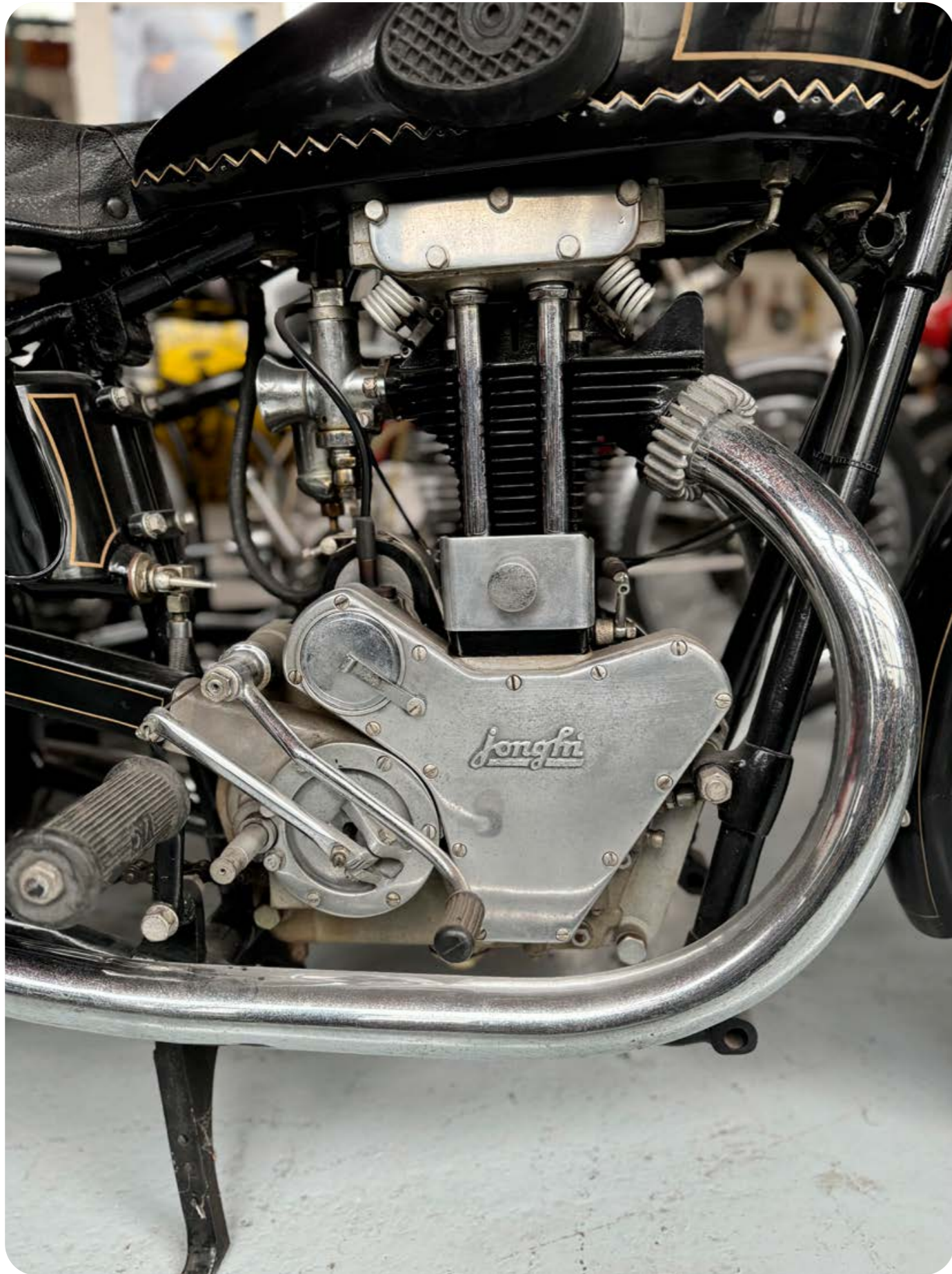
L'ENSEMBLE PARFAIT

CULBUTEURS
Vitesse garantie
Essence pure
135 kilom.

**Émail noir, filer
et Chrome
6.500 francs
Équipement complet
pour un motif de
12.000 francs
12.000 francs**

NEUS NLOP **Les Constructions Mécaniques REMONDINI, Père et Fils** **ACIERS AUBERT DUVAL**

Emploies pour le teillage Mobiloil D spéciale



Grand Prix d'Europe 1932
Records du Monde des 24 heures 350 cm³
Bol d'Or 1932 1^{er} toutes catégories
Champion de France 1932 350 cm³

PRESTER
Jonghi

"Le triomphe de la Technique"
CHAMPION DE FRANCE 1935
 Catégorie 250 cm³

10 RECORDS DU MONDE
 Catégorie 250, 350 et 500 cm³

LA PLUS RAPIDE ET LA PLUS SURE
 des Moto-cyclettes de série

EICHEL Frères
 INGENIEURS CONSTRUCTEURS
 50, AVENUE MARCEAU
 COUREVOIE (SEINE)
 Téléphone : 941142 20 21

QUELQUES DÉTAILS MÉCANIQUES

So merveilleuse direction
 grâce
 à une tige de route légendaire

1936

So vélocité pratique
 grâce
 à l'agilité et la facilité de conduite

So bloc moteur réputé
 grâce
 à un assemblage parfait, simple et harmonieux



22

DOLLAR

500

type S536 Normandie

1939

N° de série : 500045
Carte grise Française

20 000 / 30 000 €

Cette très rare moto a été entièrement restaurée en 1990 par notre collectionneur et a très peu roulé. Une remise en route sera donc nécessaire.

L'origine de la marque DOLLAR remonte à 1850 : les Ets FOUCHER et DELACHANAL sont alors spécialisés dans la serrurerie et la mécanique de précision.

En 1890 l'entreprise se lança dans la construction de cycles sous la marque « Omnimium Spencer ». Elle changea plusieurs fois de raison sociale : « L. DELACHANAL » en 1914, puis « SAVARA » en 1922, dirigée par M. MENEAU, ancien directeur commercial de CLEMENT-GLADIATOR.

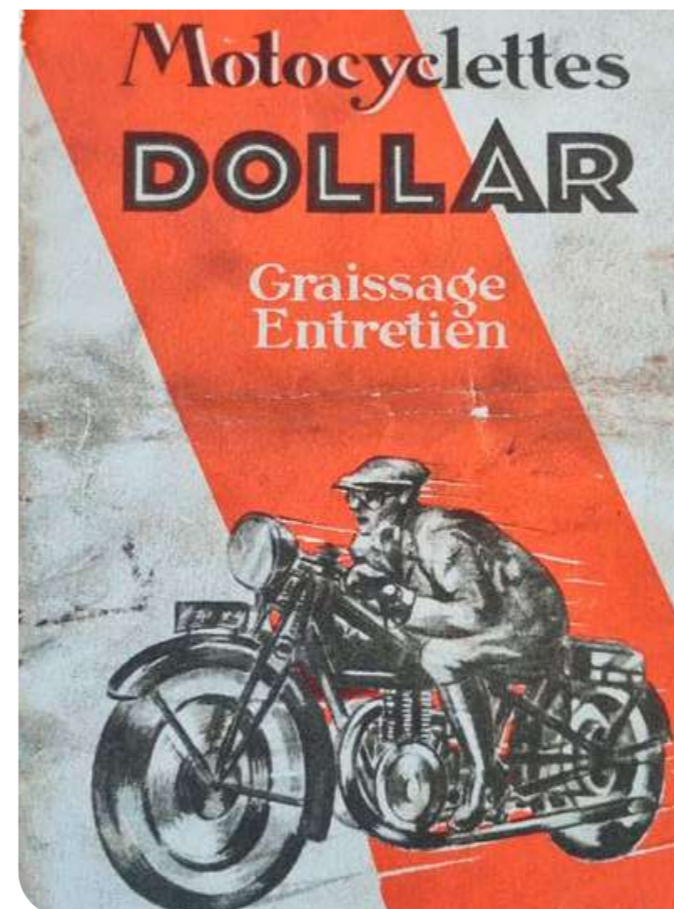
Après la Première Guerre mondiale, constatant la demande importante de véhicules à moteur, la direction de la firme L. DELACHANAL décide de construire des motocyclettes.

Parallèlement à la construction des bicyclettes « OMNIUM », sont lancés les cycles « DOLLAR ». Nom étrange pour une marque française, qui se justifie par la vogue que connaissent alors « les Amériques ».

Pour pousser un peu plus loin la ressemblance, Dollar alla jusqu'à adopter comme symbole une tête d'indien.

En 1927, après Paris puis Charenton, l'usine déménage dans un nouvel espace, plus vaste, à Joinville-le-Pont et annonce des nouveautés. Dans un premier temps, celles-ci consistent principalement en l'adoption de réservoirs en selle et l'abandon des vieux moteurs MOSER au profit de « J.A.P. » anglais.

En 1928, DOLLAR propose, simultanément à ces derniers, les nouveaux moteurs CHAISE culbutés, en 250, 350 et 500 cm³.





Plus importante est l'évolution du cadre avec une partie supérieure composée d'une poutre matricée (une telle architecture n'eut pas été possible dans les anciens locaux, trop étroits : une telle réalisation nécessite des machines d'un volume conséquent) mais surtout une transmission par cardan, proposée sur les modèles à blocs moteurs CHAISE culbutés.

Dès la fin de l'année 1931, la gamme est simplifiée, avec l'abandon des vieux 2-temps, des 350 à moteur JAP à soupapes latérales et du 500 CHAISE à arbres à cames en tête.

Mais la firme est endettée. Elle est reprise par l'OMNIUM METALLURGIQUE et INDUSTRIEL, qui a déjà absorbé CHAISE.

L'O.M.T. ne tarda pas à mettre de l'ordre dans la gamme DOLLAR, pléthorique et redondante, et à supprimer du catalogue les modèles haut de gamme. Elle racheta aussi la marque Majestic à son créateur Georges ROY.

À la déclaration de la guerre, l'O.M.T. cessa la fabrication des motos qui ont figuré parmi les plus belles productions françaises.

Le modèle de la vente S536 reçoit le nouveau moteur CHAISE à cylindre incliné, une culasse en fonte dite « ARTIC » avec soupapes rappelées par ressorts en épingles et de larges ailettes pour un meilleur refroidissement.

Graissage par circulation d'huile, embrayage ferodo dans un carter sec, boîte à 4 rapports.

Le luxe et la technologie de cette magnifique moto fit que son prix fut bien plus élevé que la concurrence et la moto devint peu répandue et rare à trouver de nos jours.

On pense qu'il n'y en a eu que 4 ou 5 de fabriquées.





23

Victoria Bergmeister

350 cc

1956

N° de série : 353157
 N° cadre : 3571052
 Modèle V35 sport
 Carte grise française

10 000 / 15 000 €

La moto présentée a été achetée par notre collectionneur en pièces, dans des cartons, elle était complète mais a nécessité beaucoup d'heures de restaurations avant d'être finie en 2005. Une remise en route sera donc nécessaire. Elle a parcouru depuis le kilométrage du compteur, c'est-à-dire 243 km afin de la tester.

Victoria était une entreprise allemande basée à Nuremberg et spécialisée dans la fabrication de vélos, mais qui a commencé à fabriquer des motos en 1901 qu'elle a produit jusqu'en 1966 environ.

Après la reprise de la fabrication de motos en 1946, une fois la Seconde Guerre mondiale terminée, les premiers modèles à sortir des chaînes de montage étaient ceux de plus petites cylindrées développées des années auparavant.

Mais en 1953, et parallèlement à son modèle le plus connu, le Victoria KR 16 Aero, la marque allemande présente le modèle V35, avec KÜCHEN en charge de le concevoir.

Le moteur eut une cylindrée de 347 cm³ (64x54 mm), deux cylindres inclinés à 80° (les Guzzi sont à 90°), un refroidissement par air, une culasse culbutée et une puissance estimée à environ 21 ch.

Cela se traduit par une vitesse maximale d'environ 130 km/h pour un poids total d'environ 176 kg.

La boîte de vitesses (séparée et à quatre vitesses) utilisait une combinaison mixte.

Du moteur à la boîte de vitesses grâce à un système de chaîne et de la boîte de vitesses à la roue arrière grâce à un arbre à cardan. Elle était équipée de freins à tambour sur les deux roues, d'une fourche télescopique à l'avant et d'amortisseurs coulissants à l'arrière.

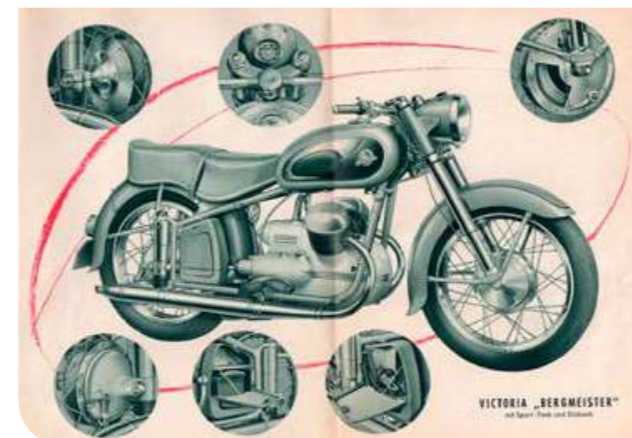


La Victoria Bergmeister V35 Sport (*Bergmeister* signifie inspecteur des mines en allemand, on ne sait pas si c'est lié), a été extrêmement bien conçue et soignée dans les moindres détails.

Cela la rendait extrêmement cher pour l'époque, bien plus que ce qu'une petite marque comme Victoria pouvait se permettre.

Après un peu plus de 1000 exemplaires fabriqués, le modèle fut abandonné en raison de ses très faibles ventes.

Aujourd'hui il s'agit d'un modèle très rare et recherché.





24

Bianchi

Freccia Azzura

500 cc

1937

Monocylindre vertical 4-temps
Carte grise française
N° moteur et cadre : 67602

23 000 / 28 000 €

Cette moto a été entièrement restaurée fin des années 1990 par notre collectionneur. Elle n'a parcouru que 157 km depuis. Une remise en route sera nécessaire.

Cette moto a été entièrement restaurée fin des années 1990 par notre collectionneur.

Elle n'a parcouru que 157 km depuis.

Une remise en route sera nécessaire.

Bianchi est l'une des plus anciennes marques italiennes puisque les premières motocyclettes à moteur « Fabbrica Automobile Vilopedi Eduardo Bianchi » naquirent à la fin du siècle dernier à Milan.

Le palmarès de Bianchi est tout aussi important avec la victoire au Championnat d'Europe (futur Championnat du Monde) en 1925 grâce à Tazio NUVOLARI, et pas moins de 6 Championnats Italien en 350 et 500 cm³.

Le nom de Freccia Azzura est surtout associé au double arbre à cames en tête qui succéda à la Freccia Celeste en compétition. Dans une version route elle fut produite de 1931 à 1939 en 2 versions: Grand Tourisme et Super Sport 500.

Alors que la version militaire est un simple latéral, la version route est un beau monocylindre culbuté de 500 cm³. Ressort de soupapes en épingle, et sur le modèle Super Sport la lubrification est particulièrement soignée.





25

Jawa Twin 500 cc 1957

Bicylindre vertical 4-temps OHD
Carte grise française
Numero 15002221

17 000 / 22 000 €

La moto a été achetée par notre collectionneur
qui lui a fait une grosse révision avec contrôle
mécanique début 2000.
Elle a fait 22 km depuis.
Elle nécessitera une remise en route.

Produite de 1952 à 1958.

Fabriquant surtout des moteurs 2-temps, en 1952, la marque fait sensation en présentant une 500 4-temps à arbre à cames en tête par couple conique.

Il développe 28 ch à 5500 tr/min.

Embrayage semi-automatique et boîte 4 vitesses.

Le cadre est un simple berceau renforcé avec suspension arrière coulissante.

Un petit lot de pièces est fourni avec.





26

Solex
3800 Motobécane
50 cc
1986

Monocylindre vertical 2-temps
N° série : 08922658

700 / 1500 €

En bel état d'origine, à remettre en route
et à immatriculer en collection.
Un moteur et des pièces fournis avec.





27

Gilera Saturno 500 cc 1950

Numero : 2610714
N° moteur : 26174
Carte grise française

12 000 / 17 000 €

La moto a été entièrement restaurée en configuration Milan Tarente il y a une vingtaine d'années et a très peu roulé depuis. Elle nécessitera une remise en route. Un gros lot de pièces est fourni avec.

La Gilera Saturno a été présentée pour la première fois au salon de Milan en 1938, le moteur mono cylindre culbuté a été conçu par Guiseppe SALMAGGI suivant les normes établies de l'époque, en plus d'avoir des lignes propres, la plupart des composants étaient facilement démontables sans sortir le moteur du cadre. La production principale a duré de 1946 à 1958. Au cours de cette période, seulement 6000 Saturno ont été produites. Au cours de ses années de production, quatre types étaient disponibles : « tourisme », « sport », « compétition » et « course ».

La Saturno était équipée d'une fourche à parallélogramme et d'une suspension arrière inhabituelle. Elle a été conçue par Guiseppe GILERA en 1934 et comprend des leviers verticaux comprimant des ressorts horizontaux enfermés dans des tubes intégrés dans le cadre. L'arrière de ces tubes avait un autre ensemble de ressorts pour l'amortissement de rebond. Un jeu d'amortisseurs de friction réglables était relié entre l'extrémité arrière de la fourche et l'arrière des tubes contenant les ressorts. C'était un design assez sophistiqué puisque la plupart des motos de l'époque n'avaient aucune suspension arrière. La Saturno est restée pratiquement inchangée jusqu'en 1951, lorsque les fourches avant sont devenues télescopiques. En 1952, un nouveau système de suspension arrière avec un bras oscillant plus moderne et deux amortisseurs télescopiques a été introduit.

Le moteur Saturno produit 22 ch à 5000 tr/min, ce qui donne une vitesse maximale de 135 km/h.





28

MOTOBI

Catria 175 cc 1964

Monocylindre horizontal 4-temps
Carte grise française de collection
Numero : 451353

3000 / 5000 €

La moto est dans un très bel état d'origine,
non restaurée avec sa peinture d'époque.
Elle a 640 km au compteur.
Une remise en route sera nécessaire.

Après avoir débuté en 2-temps, Guiseppe BENELLI se lance en 1956 dans les 4-temps.

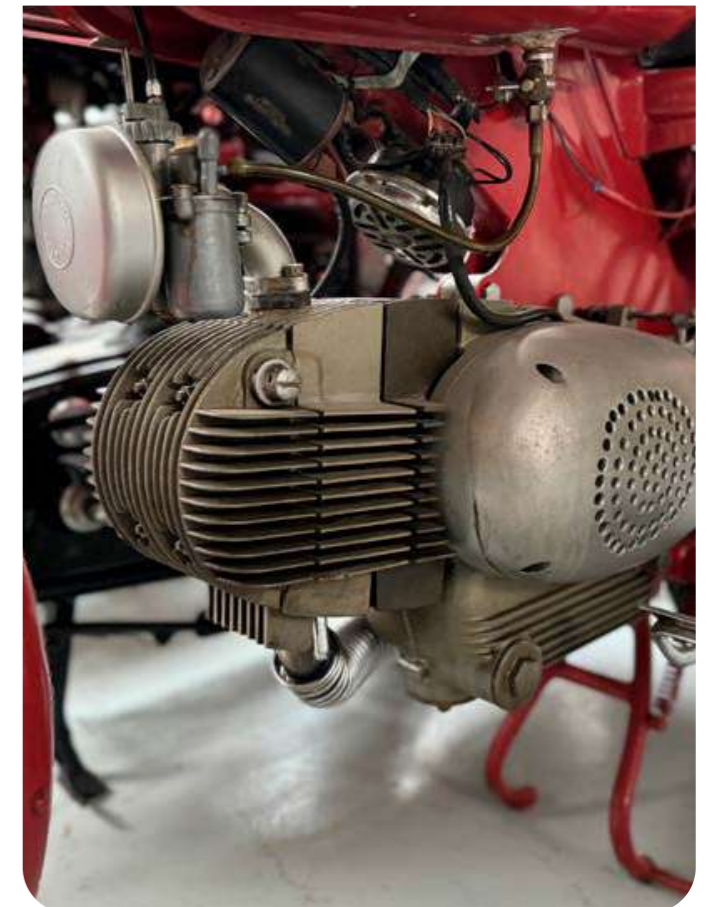
Afin d'utiliser sa récente très bonne image de marque, il conserve la même superbe forme ovoïde de ses moteurs, ce qui rend la distinction difficile au premier coup d'œil entre le twin 2-temps et le monocylindre 4-temps.

La partie cycle étant elle aussi identique avec un original cadre poutre en tôle emboutie.

Le Catria poursuit sa carrière jusqu'après la réintégration de Motobi dans le giron de Benelli en 1962.

Le moteur dû à l'ingénieur Pierro Prampolini fut même utilisé dans un scooter Motobi en 1961.

En 1964, Motobi fit la DS en version sport à BV4 pour le Championnat National junior qui revendiqua un bon 180 km/h avec un impressionnant 24 ch pour 10000 tr/min. Surnommé « Power Egg ».





29

FB Mondial Course 175 cc 1953-1957

N° de série : 264

10 000 / 15 000 €

Le modèle présenté a été restauré par notre collectionneur dans les années 1980. Mono cylindre 4 temps simple arbre à came en tête compétition client. Une remise en route sera nécessaire.

FB-Mondial (1948-1979) était un fabricant de motos de Milan, en Italie entre 1948 et 1979, connu pour ses succès en course de motos aux Championnats du monde dans les années 1950.

Le «F.B.» dans le nom signifiait «Fratelli Boselli», les frères BOSELLI.

À une époque où MV Agusta et Ducati produisaient des motos, des cyclomoteurs et des scooters 2-temps légers et économiques, Mondial fabriquait une moto sportive de haute qualité.

L'usine Mondial de Milan était beaucoup plus petite que les grandes entreprises de Moto Guzzi, Gilera ou Benelli, et était plutôt un fabricant spécialisé dans les motos de petites cylindrées à hautes performances.

Une grande partie de la production de chaque moteur était faite à la main, ce qui a maintenu la production à un faible niveau, avec des chiffres de production variant généralement entre 1000 et 2000 unités par an.

En 1949, lorsque MV Agusta a décidé de produire un moteur 4-temps, ils ont acheté un moteur Mondial 4-temps afin de l'analyser.

Mondial avait également préparé une moto avec des commandes desmodromiques (pour Ducati), mais n'est jamais entrée en production.



C'est au benjamin des quatre frères BOSELLI, Giuseppe, que l'on doit la première moto Mondial.

Une 125 à deux arbres à cames en tête le 4 septembre 1948, qui établit un mois plus tard 4 records du Monde, gagna en 1949 le premier Championnat du Monde, puis de nouveau en 1950 et 1951.

La 175 arriva en 1953 et reçut enfin une fourche télescopique et bras oscillant en 1954 ce qui lui permit d'obtenir l'incroyable victoire absolue au Milan-Tarente de la même année en devançant toutes les 250 et 500 avec sa 175.

Ou de celle de Provini dans le Motogiro la même année.

En France le jeune Jacky ONDA s'illustra dans plusieurs courses à partir de 1952 sur sa Mondial simple ACT et devint champion de France 1954, 55 et 56 en National, puis en Inter en 1957.

Mondial eu comme palmarès, malgré une production de seulement quelques milliers de motos :

- 10 titres Mondiaux (5 pour les pilotes et 5 pour la marque)
- 8 titres de Champion de France



30

MV Augusta Squale 175 cc 1951

Monocylindre vertical 4-temps

15 000 / 20 000 €

La moto a été achetée restaurée dans les années 1990 par notre collectionneur en Italie. Elle n'a pas roulé depuis, une remise en route sera nécessaire.

La 175 Squalo fait partie de ces machines qui ont construit la légende sportive de la marque.

Véritable « compétition-client » produite à environ 200 exemplaires entre 1954 et 1957, la « Squalo » (requin) est une machine rare.

Le monocylindre 175 simple arbre à came était installé dans une partie-cycle étroitement dérivée des machines de courses officielles. Les règles dans cette catégorie interdisaient le moteur de course sophistiqué à double arbre à cames en tête de MV, de sorte que le Squalo était propulsé par une version améliorée du moteur de 175 cm³ à simple arbre à came de la version tourisme mais avec une boîte de vitesse à 5 rapports. Le cadre était équipé d'une fourche Earles. Les freins à tambours surdimensionnés (180 mm à l'avant et 150 mm à l'arrière) permettaient de contenir les performances de cette superbe machine donnée pour 150 km/h ! Réputée pour sa robustesse, sa vélocité et sa beauté, la 175 Squalo était très populaire dans toute l'Europe. C'est à son guidon que des pilotes comme Derek MINTER et Mike HAILWOOD ont remportés de nombreuses courses en 175 cm³ et même en 250 cm³ avec des moteurs réalésés.

La Squalo était principalement destinée aux courses de Formule italienne, mais elle a rapidement dominé la catégorie 200 cm³ au Royaume-Uni et ailleurs, malgré un prix catalogue plus élevé que celui d'une Manx Norton !

En fait, c'est l'une de ces petites MV, réduite à 196 cm³, qui a permis au grand Mike HAILWOOD de remporter sa toute première victoire en course, à Oulton Park en 1957.





31

Norton Manx Course 500 cc 1962

Monocylindre vertical 4-temps
N° cadre : WM14 102715
N° moteur : 11M 102715 1964

25 000 / 35 000 €

La Norton présentée ici à la vente a été achetée à l'époque par notre collectionneur au pilote Antoine PABA.

C'est une de ces anciennes motos de course et l'une des dernières Norton produite.

C'est une version à moteur course carré et frein AV doubles tambours, doubles cames. Il s'agit donc d'une 2^e main qui a été achetée par notre collectionneur dans cet état et n'a participé qu'à une ou deux démonstrations.

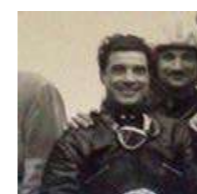
La moto est une ancienne restauration et nécessitera une remise en route.



La moto fait partie d'une des dernières Norton Manx vendue par l'usine et c'est le pilote Marseillais Antoine PABA qui en fit l'acquisition.

Pilote connu par tous les amateurs de vitesse de la région de Marseille.

Il aimait aller « s'arsouiller » à plus de 70 ans au guidon de son 1100 GEX avec les petits jeunots.



Né en 1920 à Marseille, il a débuté la compétition moto au début des années 1950.

C'est en 1961 qu'il réalise une de ses plus belles performances, lors du Grand Prix de France sur le circuit de Charade près de Clermont-Ferrand.

Il termina 3^e au guidon de sa Norton, derrière Mike HAILWOOD sur Norton et HOCKING sur MV.

Il fut sacré champion de France en 1965 toujours sur Norton Manx.

La moto présentée se trouve en très bel état et surtout Matching, tous les numéros correspondent.



32

FUSI Course 250 cc - M Sport 1936

Monocylindre vertical 4-temps
arbre à cames en tête
N° cadre : 5503
N° moteur : 2465

15 000 / 20 000 €

Elle a été achetée en Italie début 2000 restaurée
et n'a pas roulée depuis.
Une remise en route sera nécessaire pour cette
magnifique et très rare moto de l'histoire italienne.

Dès la fin de la première guerre mondiale, Achille FUSI se met à importer la marque belge FN en Italie.

Il meurt en 1932, l'année même où démarre sa propre production, de marque RAS équipée d'un 175 cm³ JAP.

La gamme s'élargit vite avec des 250 et 500 toujours avec des moteurs Jap culbutés fabriqués sous licences en Italie.

Puis furent utilisés des moteurs à soupapes latérales Frera.

Fin 1935, RAS, passa du stade d'assembleur à celui de constructeur en présentant cette 250 qui utilisa le premier moteur maison un 250, boîte de vitesse 4.

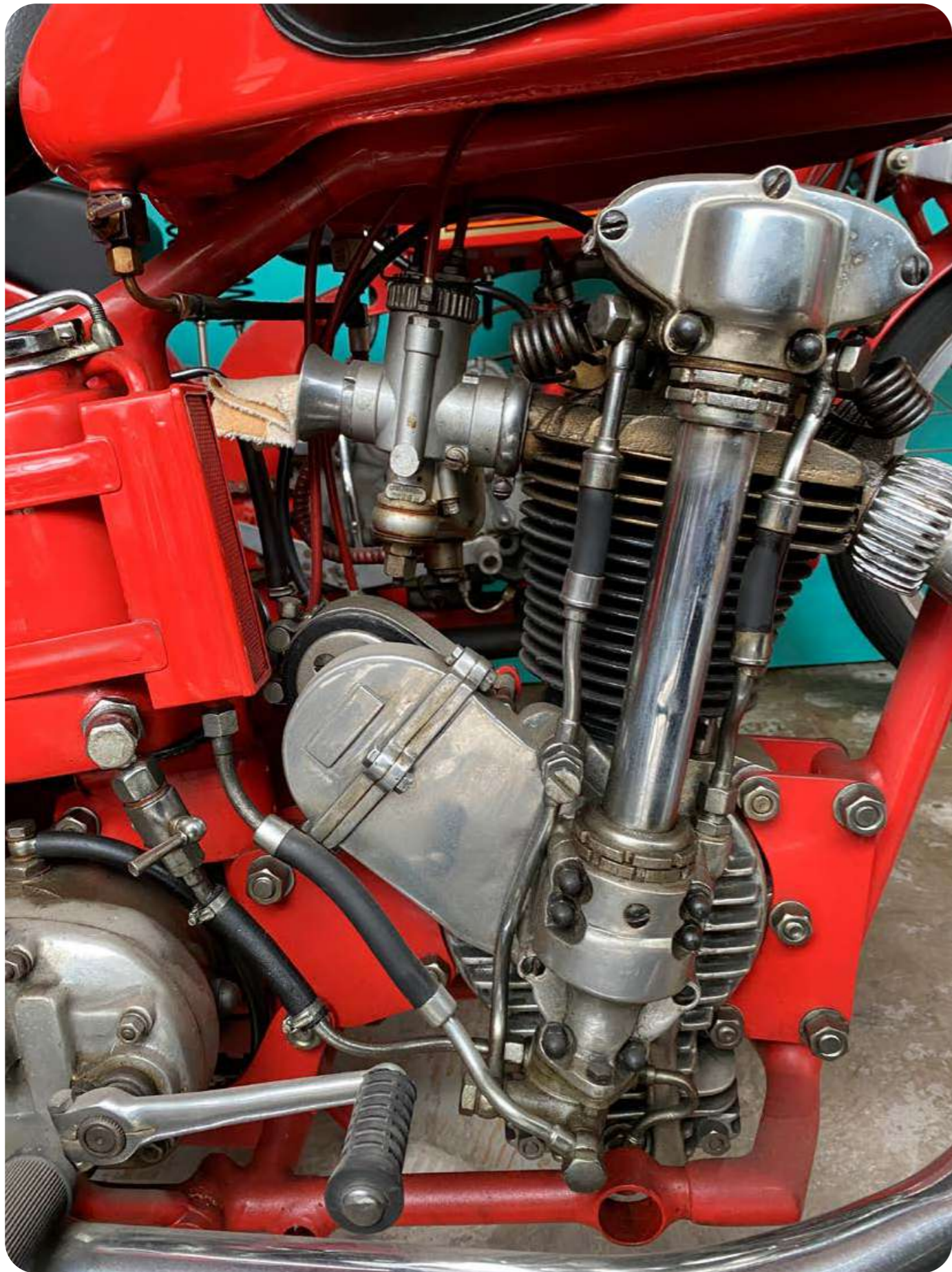
Ce fantastique moteur fut équipé d'un arbre à came en tête, mais aussi d'un rare système de distribution par came faciale, dispositif peu courant. Elle utilise aussi une culasse en bronze.

Inventé par l'ingénieur SLATER en Angleterre, utilisé d'abord par CHATER-LEA en 1926 puis en 1928 par SOYER en France et par CF en 27 qui les utilisera avec succès en compétition.

C'est d'ailleurs à CF que RAS a acheté les brevets pour la M250, lui donnant aussi le nom du fondateur de la firme FUSI.

Cette rarissime et splendide moto était capable d'un bon 135 km/h.







33

Benelli Leoncino 125 cc 1956

Monocylindre vertical 4-temps
Carte grise française de collection

6 000 / 10 000 €

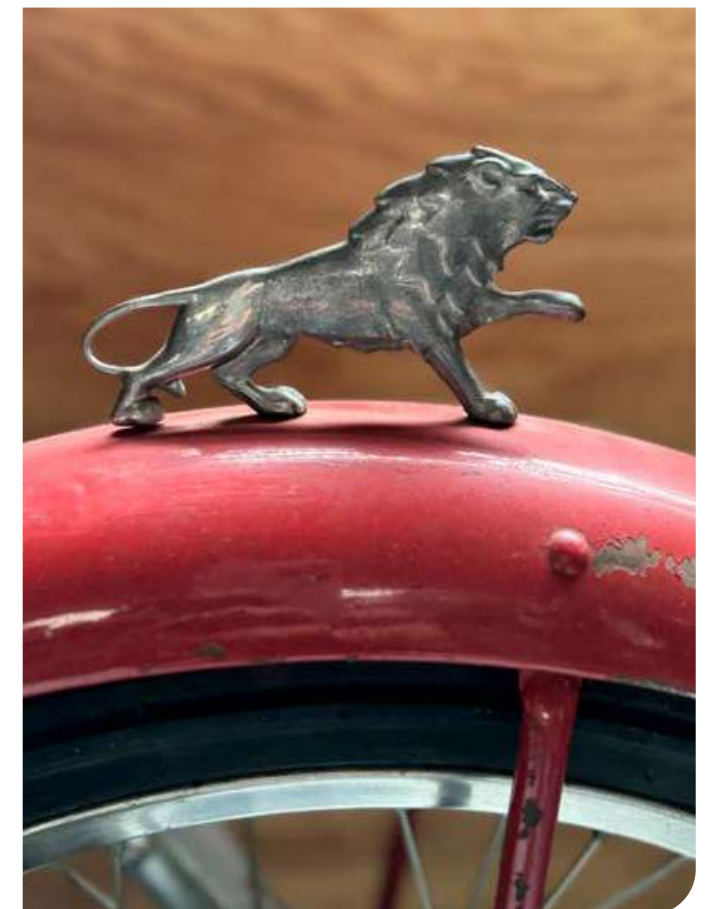
La moto est en très bel état d'origine.
Une révision complète a été effectuée il y a
une vingtaine d'année par notre collectionneur.
Une remise en route sera donc nécessaire.

Utilisant depuis les années 30 le simple arbre à cames en tête entraîné par cascade de pignons, la marque de Pesaro présentait en 1956 le Leoncino, le petit lion en Italien.

Le moteur de forme ovoïde très fluide est relevé à 45° et se prolonge par un carter d'aluminium poli recouvrant la montée d'arbre.

Le moteur de 6 ch est à carter sec, avec une boîte 4 vitesses il atteignait un bon 90 km/h

Mais il était bien trop cher à construire par rapport à la concurrence ce qui en limitera la production.





34

Ducati Sport Corsa Course 250 SC 51 1965

Monocylindre vertical 4-temps

15 000 / 25 000 €

Le cadre possède encore les attaches de la béquille centrale qui était montées sur les premiers modèles de Mach 1/S pour l'homologation en Formule 3.

Une remise en route sera nécessaire. Elle est en excellent état, son carburateur d'origine sera fourni avec.

Seulement quelques dizaines de ce rare modèle seront fabriquées à la main par l'usine.

Cette moto a été trouvée par notre collectionneur en 2000/2001. Après remise en route elle participa au Coyote en 2012, puis au Vigeant en 2015, où elle cassa son moteur. Après réparation de celui-ci, elle participa aux coupes Moto Légende en 2016 toujours avec le pilote Havrais Jean-Pierre AUBERT.



Au dire de Mr Gastaud, ancien concessionnaire Marseillais, il y aurait eu : 6 motos livrées pour la France, 3 ou 4 pour l'Allemagne, 2 en Angleterre et 6 en Suisse.

On ne connaît pas exactement le nombre de moto fabriquées mais pas plus de quelques dizaines.

Les SC (pour Sport Corsa) étaient très différentes des motos de production Mach 1 sur lesquelles elles étaient basées et comportaient un cadre à double berceau.

Les carters moteurs moulés au sable avec le filtre à huile distinctif situé au centre à l'avant du carter, des culasses de type 250 F3 moulées au sable qui utilisaient des arbres à cames plus courts. Une boîte de vitesses spéciale à 5 rapports rapprochés. Des freins améliorés et une carrosserie différente.

L'échappement est fixé par des goujons, carter coulés au sable proche des monos de course d'usine. Carter d'embrayage sans la petite trappe de visite.

Chaque moto fut assemblée à la main par l'usine et sont très rare à trouver aujourd'hui.





35

Ducati Spaggiari Course 350 cc 1967

Monocylindre vertical 4-temps
893 SC51

18 000 / 28 000 €

Préparation complète Spaggiari, partie cycle et moteur.
Cette rare moto a peu roulé, nous ne pouvons pas préciser le détail de la préparation moteur, mais au dire du propriétaire, «elle marche fort!».
Moyeu avant 4 cames et AR double cames magnésium.
Fourche Ceriani. Jantes Akron AV et AR.
Elle est en excellent état et prête à reprendre du service.
Une remise en route sera à faire.



Bruno SPAGGIARI, né le 11 janvier 1933 à Reggio Emilia, est un ancien pilote de moto Italien de Grand Prix. Sa meilleure année fut en 1960 lorsqu'il termina 4^e au Championnat du Monde 125 sur MV Agusta. Il fut pilote pour MV Agusta, Benelli mais surtout Ducati.

Après s'être fait connaître grâce aux motos Gitane, SPAGGIARI est repéré par Ducati en 1955 suite à sa première victoire sur le circuit de Cosenza. L'année d'après, il devint pilote officiel Ducati et remporta plusieurs victoires.

En 1958, il remporta le titre italien en 125 sur Ducati ainsi que le premier et unique Grand Prix des Nations à Monza. Il gagna à nouveau le titre de 125 Italien en 1964 sur Ducati et frôla la victoire à Imola en 1972 et 1973 terminant à chaque fois deuxième sur Ducati 750.

En 1975, il prit sa retraite pour ouvrir une concession automobile et prépara des motos de course tout en s'impliquant dans une écurie Ducati.





36

Moto Morini Corsaro Course (culasse carrée) 125 cc 1939

Monocylindre vertical 4-temps
N° moteur : E43231

5 000 / 9 000 €

En très bon état avec sa préparation de qualité d'époque.
Une remise en route sera à prévoir.

En Italie, la Deuxième Guerre finie, un nombre croissant de petits constructeurs se lancèrent dans l'aventure du deux roues.



Alfonso MORINI de Bologne en fit partie en 1956 avec une 125 2-temps.

En 1959 apparaît le Corsaro, une 125 a soupapes en tête.

Dotée d'une partie cycle aussi simple qu'efficace, elle sera aussi performante sur route que sur circuit.

En France, l'importateur Gabriel COUTURIER proposa pour ce modèle un kit compétition client lui permettant 150/160 km/h et fit le bonheur de pilotes amateurs.

Elle s'imposa donc en 1959 en catégorie « 125 sport nationale » aux mains de HERANZ.

Le Corsaro prolonga sa carrière jusqu'en 1975.

Le modèle présenté est une dernière version S à culasse carré et d'une boîte de vitesses 5. Il est équipé de jante Akront, de commandes reculées en aluminium, d'un carburateur Dellorto, d'un kit carrosserie polyester, d'un compte tour Veglia ainsi que d'amortisseurs Marzocchi.





37

Rumi Junior 125 cc 1952

Bicylindre horizontal 2-temps
2 carburateurs
N° 155SS173

N° cadre : 155SS120
N° moteur : 2XX12290

Carte grise française de collection

10 000 / 16 000 €

Ce Junior a été acheté restauré en Italie il y a plus de 20 ans, il est à remettre en route.

Ce modèle a l'option des amortisseurs AV et AR à gaz réglable ainsi qu'un moyeu AV en magnésium avec double plateau aluminium. Il est dans sa version homologuée route qui permettait de faire les courses de 24h.

Rumi a été fondé à Bergame, en Italie, au début du XX^e siècle. L'entreprise fournissait à l'origine des composants à l'industrie textile et pendant la Seconde Guerre mondiale, produisait des sous-marins et des torpilles miniatures.

Dirigée par Donnino RUMI, l'entreprise s'est tournée vers la fabrication de motos à la fin de la guerre, en introduisant son premier modèle Turismo en 1950.

Ce petit bijou était propulsé par ce qui allait devenir le moteur de Rumi, un bicylindre parallèle de 125 cm³ dont les cylindres étaient inclinés horizontalement.

Ce moteur merveilleusement polyvalent a été utilisé pour propulser les modèles standard, Sport et Competizione, ainsi qu'une gamme de scooters très avancés.

C'est de ces derniers que l'on se souvient le mieux aujourd'hui de Rumi, notamment le Formichino (Petite Fourmi) et de ses dérivés, qui comptaient parmi les scooters les plus rapides de leur époque.



Malheureusement, malgré son innovation technique et ses prouesses en ingénierie, Rumi disparu en 1962.

Le modèle Junior fut conçu par Bruno GUIDOROSI, dont la version Corsa (de course) a remplacé la Competizione en 1955.

Pesant à peine 85 kg (187 lb), avec neuf chevaux disponibles donnant une vitesse de pointe de 115 km/h (71 mph), le Junior a continué à utiliser les cylindres en alliage chromé et a été équipé de série de deux carburateurs Dellorto de 18 mm dû aux exigences de la nouvelle formule Italienne limitant à 18 le diamètre de ceux-ci et de pistons de compression 10,5:1.

Avec le kit de course d'usine, comprenant des carburateurs plus gros, des pistons 11,5:1 et des pots d'échappement, la vitesse passe à environ 130 km/h.

Les fourches avant Earles étaient standard mais les fourches télescopiques étaient une option. Les amortisseurs Sturcker étaient à assistance pneumatique et comportaient un amortissement réglable aussi en option à l'AV.

Cette moto très agréable à piloter, puissante et fiable fut une moto compétition client qui s'illustra au Bol d'Or ou aux 24h de Montjuic en surpassant des 250.

Il y a eu près de 300 juniors produits.

Le Junior était la moto à battre dans les courses de production sportive en Italie et en France à la fin des années 50.

En 1959, il fut à son tour remplacé par le Junior Gentleman.



38

A. J. S. 7R Boy Racer 350 cc 1961

Monocylindre vertical 4-temps
N° moteur : 4746
N° cadre : 4746
N° BV : 4746

30 000 / 50 000 €

C'est une ancienne restauration,
une remise en route sera à prévoir.
Elle est en excellent état, matching number,
avec la BV6 Schaffetner.

La moto présentée est une ex pilotes Bob McINTYRE puis Georges MONNERET
C'est d'ailleurs cette moto qui servit pour le reportage et l'essai dans *Moto Revue* n° 1622 de décembre 1962.
C'est avec cette moto qu'André KIENE participera aux premières courses de l'AFAMAC.

Après avoir gagné beaucoup de compétitions avec ces « Big Port » culbutés dans les années 20, AJS l'utilise lors du Tourist Trophy en 1927, et son premier arbre à cames en tête lui donne une 3^e place en 350.

« 7 », étant la dénomination chez AJS pour 350 et « R », pour Racing.
Celle-ci commence en 1938, puis la dénomination 7R est reprise en 1949 quand sort à nouveau une compétition client surnommée Boy Racer.

Le moteur longue course reste quasi inchangé.
Seule la partie cycle évolua au fur et à mesure des années.
Le moteur développe 28 chevaux à 6700 tr/min avec un arbre à cames en tête entraîné par chaîne.
Avec une boîte de vitesse 4 permettant environ 165 km/h.

Produite de 1948 à 1962.



Bob McINTYRE est un pilote écossais. En 1957, il fut le premier pilote à réussir une moyenne de 160 km/h au Tourist Trophy. Il a remporté 5 fois le Grand Prix moto, avec 3 victoires au Tourist Trophy et 4 au North West 200.

Georges MONNERET est quant à lui, un pilote français. Il a remporté 499 victoires et 183 records du monde, dont près de 80 avant-guerres et disputé 32 saisons de compétition sur 2 roues étalées sur 38 années.

Il posséda avant-guerre un important magasin de motos et cycles à Montrouge en région Parisienne.

Il finit deuxième des 24 heures de Spa 1938 sur Delage D6-70 et deuxième des 24h du Mans 1939 sur Delage D6-3L.
Il courut encore Le Mans en 1951 et en 1954 sur Gordini et gagna la Coupe d'Automne en 2 litres à Monthléry sur Maserati A6GS.
Il fit aussi des courses de hors-bords dont une première victoire lors du Spekels Trophée en 1936 entre autres.

Il fonda sa propre marque de Motocycles Mondial-Monneret en 1965. Il fut le créateur d'une école d'apprentissage-pilotage de cyclomoteurs pour les adolescents sur l'île de Puteaux en région Parisienne. Ses enfants pilotèrent également des motos avec quelques beaux résultats.





Sur la photo d'époque, du fond de dotation pour le Patrimoine du Sport Motocycliste, on peut voir, lors des Coupes du Salon à Monthéry, Pierre MONNERET avec le numéro 29, Georges MONNERET avec le numéro 28 et Jean MONNERET avec le numéro 30 tous les 3 sur AJS.

La moto présentée a été authentifiée par l'un des enfants de Georges, elle est équipée de la fameuse est très rare boîte de vitesse à 6 rapports Schaffeitner dont la moto ainsi équipée servira à réaliser le reportage de présentation de cette boîte de vitesse dans le Moto Revue numéro 1622 de 1962.

AJS 7R CROMWELL MEGAPHONE

Le temps des sportsmen

Rares sont les machines qui sont entrées dans la légende de la course. Trois modèles sacrés, produits par les Anglais, y sont parvenus : la Norton Manx, la Matchless G 50 et l'AJS 7R qui représentent toute l'aboutissement ultime du monocylindre britannique. Aujourd'hui, je vous propose un tour du circuit de Spa au guidon de l'une des plus fameuses trois et demi de course jamais construites : l'AJS 7R. Par Fabrice Mesivrot ; photos : Pierre Leguivaques (Nikon).

En ces temps-là, le sponsoring n'existait pas, les combinaisons des pilotes et les cartages des motos étaient vierges. Les hommes couraient en développement des mécaniques d'une rudolite et pureté de fonctionnement, les qualités des pilotes étaient prépondérantes. Les constructeurs de l'époque produisaient des machines de sport qui des compétitions pour des « distances » de 200 à 300 km, et les pilotes étaient habitués à ces longues courses. C'est le cas de la 350 AJS 7R qui connaît une carrière extraordinaire aussi bien en piste que sur route. Elle fut développée par le constructeur britannique dans une époque où les motos étaient considérées comme des véhicules de loisir et non comme des machines de course. Les constructeurs de l'époque produisaient des machines de sport qui des compétitions pour des « distances » de 200 à 300 km, et les pilotes étaient habitués à ces longues courses. C'est le cas de la 350 AJS 7R qui connaît une carrière extraordinaire aussi bien en piste que sur route. Elle fut développée par le constructeur britannique dans une époque où les motos étaient considérées comme des véhicules de loisir et non comme des machines de course.

L'origine du mono La 7R apparaît en 1952, elle est en fait une copie de la célèbre Velocette KTT dont elle reprend la structure et l'alliage. La différence essentielle réside dans l'adoption de l'arbre à cames qui se fait par chaîne. L'AJS est plus légère que la « Vêlo » grâce à l'emploi généralisé de matériaux métalliques magnésium pour le moteur et aluminium pour le châssis.

En 1952, AJS envisage peut-être de développer une piste inspirée du nom de Jack Williams. Jack ne dispose que de très peu de moyens pour améliorer la 7R et la G 50, mais il est lasse et gâté par le succès. Il est lasse et gâté par le succès. Il est lasse et gâté par le succès. Il est lasse et gâté par le succès.

Sur les traces de Mac Intyre Il faut que vous sachiez que l'essai d'une AJS 7R n'est pas une opportunité rare, même pour un pilote expérimenté. Les 350 britanniques et les 350 françaises ont des caractéristiques et les prix sont considérablement élevés. Si la plupart des machines britanniques restent pratiquement au Musée, ce n'est pas le cas de celle de Jean Marie Compté. L'ancien propriétaire de celle de notre essai, il est de ceux qui ont fait de cette moto, quel que soit son prix, son grand intérêt pour sa collection car de fait un moment de sa vie, il a eu la chance de posséder une AJS 7R.

Jean Marie Compté rêvait d'une 7R depuis longtemps, il faut dire que la famille Compté est passionnée de motos depuis toujours, mais surtout de motos anciennes, surtout au Japon. Après de longues recherches il la trouve en Italie. La moto complète et d'origine sera cependant totalement restaurée, partie-cycle et moteur (voir encadré).

En 1952, les 350 ont une version trois soupapes (deux à l'échappement) nom-

La machine de compétition, solidement centrée, elle semble sûre d'elle, de sa puissance, de sa vitesse, de son glorieux passé et on a immédiatement envie de la traiter avec respect. L'Als pol, le cuir de la selle, le noir laqué du réservoir souligné de filets or, le sauto-vest grillé lui confèrent un charme fantastique.

La mécanique est impressionnante : le cylindre est ébroué pour un 350, sa position très droite dans le cadre lui donne une apparence de dignité, le carburateur lui assure parfait fonctionnement. La splendide architecture du moteur est soulignée par le carter de chaîne d'entraînement de l'arbre qui est doré. Le diamètre du mégaphone est gigantesque (!).

Le démarrage se fait évidemment à la poussette, Jean Marie m'explique : « la notice le carbu, tu décolles bien l'embrayage, il faut reculer sur la compression et ensuite laisser la machine se laisser tomber avec vigueur sur la selle, ne restes pas de pied ». Je suis content et dit et cela fonctionne parfaitement. Je ne sais pas comment vous décrire le bruit qui s'échappe du mégaphone : à quand une cassette audio pour compléter les essais et vous faire découvrir le son des échappements ? Celui-ci est épave, puissant et profond, il paraît insupportable que cette cylindre marche si au tel coffre !

La machine, à cause du système de lubrification, demande à être régulièrement huilée et je ne me prive pas de ce plaisir. Le premier rapport est long et l'embrayage ne fonctionne pas vraiment. Il faut embrayer une toute petite

Il me semble que mes temps vont éclipser. A l'arrivée d'une course, voilà Jean Marie qui me passe avec sa 350 Bullard, évidemment il connaît bien le circuit, le tracé l'allure pour le suivre et je m'aperçois que j'étais bien au-dessus des autres possibilités de la 7R, une machine qui il faut bien connaître pour aller vite.

L'après midi se termine : seule véritable critique pour cette machine de 40 ans : la boîte à quatre rapports qui ne permet pas d'exploiter la puissance efficacement, la 7R a d'ailleurs été très souvent équipée d'une 6 vitesses. Ceci mis à part, c'est un signal de piloter cette machine.

AJS 7R et ses Une des plus fameuses 350 cm³ de époque jamais produites, 42 ch pour 165 kg et une vitesse maxi de 200 km/h. Elle survit même à l'épreuve du feu, elle est restée dans les archives d'après-guerre.

Aux commandes : compte-tours, frein de direction et sauto-vest grillé, un tour de 40 ans en service.



39

Paton Grand Prix 500 cc 1968

Bicylindre vertical 4-temps
N° moteur : 702

90 000 / 120 000 €

La moto a été restaurée par Jacques Bollon, ancien chef mécanicien de Saint-Jean Moto à Saint-Jean-d'Angély, puis de Moto 17. La Paton n'a fait que quelques démonstrations depuis, et une remise en route sera à faire. Elle se trouve en excellent état totalement d'origine sans pièces réplique. Un lot de pièces d'époque sera fourni avec.

Suite au retrait de la compétition de la marque Mondial, fin 57, le Chef mécanicien Guisepe PATTONI et l'ingénieur TONTTI s'associent afin de commercialiser sous le nom de PATON une conversion du moteur en double arbre pour les Mondial qui jusque-là, étaient équipées du simple arbre.

Ils se séparent en 1959 mais se rassemblent en 1964 pour construire une 250 très inspirée des Bianchi et Mondial avec laquelle Alberto PAGANI fini 3° du TT. De là, est extrapolée, une version 350.

Grâce au soutien financier de Bill HANNAS, une 500 apparut en 1966.

En 1967, Paton fini 3° du Championnat du Monde, constructeur derrière M.V. Agusta et Honda.

Angelo BERGAMONTTI s'adjugeant en prime le championnat d'Italie.

En 1969, Billy NELSON fini 4° au championnat du monde.

En 1970, Roberto GALLINA décrocha un podium.

L'invasion Japonaise a peu à peu éliminé Paton.

Moins de 10 Paton ont été construites en tout, dont une qui fut livrée au français APPIETTO en 1968.

Paton resta le dernier représentant de l'artisanat, dans une catégorie 500 devenue extrêmement coûteuse avec un 4 cylindres de sa conception, jusque dans les années 1990.

Vitesse : environ 250 km/h

Ce fut la grande rivale des Linto à la fin des années 60 en GP500.





500 cc PATON

beaucoup mieux et au Granda Prix de Suède. Stevens finit 3^e en 500 derrière Hailwood (Honda) et Agostini (MV), devant de plusieurs pilotes de monocylindres. Cette course aura clairement prouvé la vélocité de la Paton.

DESCRIPTION TECHNIQUE
En 1964, Paton abandonne la 350 pour se consacrer uniquement à la 500. Au début de la saison la 500 cc, exactement 460 cc (72 x 57,6 x 2), développe 52 CV à 9 600 t/min. Les pistons sont composés à 10 à 15, les carburateurs ont un passage de gaz de 20 mm de diamètre et la boîte de vitesses est à 6 rapports. Ce sont les caractéristiques de la Paton qui personnalise la machine qui remportera en 68 le championnat d'Italie avec comme pilote **MERZANO**. En 68, la puissance sera changée pas dans la partie cycle est modifiée. L'ancien cadre, donc celui de la moto d'essai, est traité pour trois cubic 1964. C'est un double berceau fait entubes d'acier chromé multibâche, gros comme le petit doigt. Vu son aspect et pour assurer la rigidité du cadre, ces tubes forment un treillis au niveau des points les plus vulnérables, comme à la colonne de direction. Mais cela ne suffisait pas et de plus, le chrome multibâche s'avérait trop fragile. Alors Pepino a reconstruit un cadre au dessin identique, mais aux sections de tube plus grosses, et en Reynolds 531 cette fois. Depuis deux ou trois ans, on s'est aperçu qu'une 500 de course nécessitant le montage de pneus arrière de plus à plus gros. Actuellement le 400 x 119 est couramment employé. Or, sur la Paton « ancien cadre », il n'était pas possible de monter un tel pneu, le bras oscillant n'étant pas assez large. Ce détail important sera modifié sur la partie cycle 1969. Par ailleurs, toujours en 69, les ressorts (éphémère) du rapport de soupapes sont remplacés sous des carters touchés. Le diamètre des carburateurs passe à 35 mm, les modules des pignons qui entraînent les ACT sont changés et le cylindre d'admission accuse 20 cc de plus. Enfin la version 1970 voit la puissance du moteur passer à 55 CV pour un régime de 10 600 t/min. Les profils des camers ont été changés, le taux de compression augmenté (11 à 13). Côté partie cycle et accessoires, quelques changements aussi : l'empattement allongé, fourche avant plus longue ce qui augmente la chasse, castrolage allié. Le réservoir d'essence plus aérodynamique n'est transporté plus moins 25 litres de carburant, ce qui est nécessaire pour des courses de 200 km. La Paton 70 revendique une vitesse de pointe de 240 km/h et si la grande rivale, la Linto, s'avérait nettement plus rapide, Pepino sortira alors une culasse à 4 soupapes par cylindre.

LA PAROLE A APPIETTO
Pour en revenir à notre machine d'essai, elle fut achetée en 1968 par le coureur

le quitte pas pour autant. Il dessine un tout nouveau moteur qui verra le jour en 1964. C'est un 250 bicylindre double ACT avec commande des ACT par une cascade de pignons placée entre les deux cylindres. Cette architecture mécanique sera conservée sur la 750 qui apparaîtra l'année suivante et sera de 500 qui effectuera ses premiers tours de roue à Cesenatico en 1966. Entre-temps, le 250 a été abandonné.

Mais la réalisation de ces machines a coûté beaucoup d'argent, et Pepino commence à se retourner les poches. Heureusement un mécène **HANNAH PATON** voit à son secours et, à 600 \$/h, lui tendent la Scuderia Hannah-Paton dont les deux pilotes se nomment Angelo Bergamonti et Fred Stevens. On ne peut pas dire que la première année de course en 1968 fut merveilleuse. Les Paton souffraient encore de maux de jeunesse. En 1967, cela va





40

Linto Grand Prix 500 cc 1968

Bicylindre horizontal 4-temps
N° cadre : 848

90 000 / 120 000 €

La moto présentée a été authentifiée comme étant celle qui a été vice-championne du Monde avec le pilote Suisse d'origine Hongroise, Gyula MARSOVSZKY.

On voit bien la soudure du carter moteur quand celui-ci avait cassé lors d'un Grand Prix et réparée à l'École des Techniques de Berne. Elle nécessite juste une remise en route.

Cette moto historique, au Palmarès incroyable, a été envoyée en Italie afin d'être restaurée. Le moteur a été refait avec les modifications nécessaires à sa fiabilisation, chez MORO par Fabrizio ANDRIOLO puis le contrôle de la partie cycle et la mise au point chez MACHERONI dont le boss est le fils de Ezio MACHERONI qui était responsable du département course à Aermacchi à l'époque. La moto n'a participé qu'à quelques démonstrations depuis.



Après un début de carrière chez Mondial et Bianchi, un des plus fameux et prolifiques techniciens italiens de l'après-guerre, Lino TONTI essaya de remédier au milieu des années 1960 à la pénurie de 500 cm³ pour les pilotes privés.

Il entreprend donc l'étude et la construction d'une « compétition client » auquel il donne le nom de sa première 75 cm³ double arbre de 1949 : Linto.

Celle-ci fut construite sur la base de deux 250 à Aermacchi accouplés.

Dévoilée fin 1967, elle fut mise au point par Alberto PAGANI et obtint une seconde place au Grand Prix d'Allemagne de L'Est en 1968 ce qui permit de trouver quelques clients.

En 1969, MARSOVSKY parvint à finir vice-champion du Monde derrière l'intouchable MV tandis que PAGANI remporta un Grand Prix en l'absence d'Agò.

Le moteur développe 61 chevaux à 9800 tr/min avec une boîte de vitesse 6 et permet une vitesse de 240 km heures.

Une « légende » qui dit qu'en Angleterre la Linto a été capable de prendre 290 km/h !



LA LINTO 500 A COEUR OUVERT

Comme toutes les réalisations de Linto, l'ingénieur passionné et de réelle valeur, la Linto 500 se distingue par ses solutions originales et ses performances.

Tout le monde se souvient de voir entrer qu'elle a suscité dès le début de la saison 1967. Toutes les revues spécialisées en ont abondamment parlé afin de la mieux faire connaître du public. Tout le monde se souvient des belles performances que Alberto Pagani a réalisées à son guidon, alors qu'elle était toujours en période de mise au point, et plus spécialement de son excellente seconde place conquise au Grand Prix d'Allemagne Orientale, sur le très difficile tracé de Sachsenring et la victoire sur le circuit de Pombasa en Tubocodavaque.

Pendant l'hiver, alors qu'une petite série de production était mise en chantier, la Linto 500 des premières lettres du nom de son créateur a été fabriquée d'un très sérieux travail d'assemblage, surtout en ce qui concerne le moteur, ce qui a permis de porter sa puissance à 14 CV à 10.000 t/m, et le cadre qui, restructuré à une ligne encore plus pure et fonctionnelle. De plus, la carrosserie a été entièrement repensée et refaite aux mesures du pilote, ce qui améliore encore le coefficient aérodynamique. Le réservoir en plastique a été modifié et sa capacité portée à 24 litres, ce qui est suffisant pour assurer une bonne autonomie, même dans les compétitions de Championnat Mondial (qui, comme chacun sait, se disputent sur les distances supérieures à 300 Km) sans donner que, dans les conditions de course, la Linto ne consomme que 4,3 litres aux 100 kms.

Les caractéristiques de la Linto, tout le monde les connaît rappelle en, pour mémoire, quelques unes. Le moteur, comme nous le verrons plus loin est constitué en majeure partie d'éléments Aermacchi, Ala d'ore 200 dont les qualités ne sont plus à prouver. Le cadre est d'une technique particulière à l'aéro-dynamisme de course. En effet, il est construit comme une véritable chaise tubulaire en forme treillis, ce qui lui procure une rigidité et une tenue exceptionnelles.

L'imposant aspect de la Linto 500 dans sa version de base se modifie le constructeur mécanique à ses remplacements par un Kröber électronique.

Aujourd'hui, nous vous présentons le cœur de cette machine. La «liberté technique» de Monsieur Linto nous a permis d'ouvrir ce cœur, de la photographie, de l'examiner à loisir, ce que bien des constructeurs se refusent à faire.

En plus des belles photos, qui parlent d'elles-mêmes, nous avons jugé nécessaire d'ajouter quelques lignes de commentaire, ce que personne n'osera nous reprocher!

Une des particularités les plus intéressantes de ce moteur, est la large part que prennent les pièces fournies par l'Aermacchi, ce qui réduit beaucoup le prix de revient de cette machine. On remarquera surtout le carter en deux parties, coupé transversalement et le cadre «treillis». Cylindres, pistons,

75

Photo fournie N°: 963

COUP D'OEIL DANS LE RETRO

500 LINTO

LA CROISÉE DES CHEMINS

Aujourd'hui, les aspirants champions du monde se plaignent de ne pouvoir avoir les mêmes motos que Rayney, Lawson Schwantz et consorts. Tous comptes faits, s'ils avaient un rétro dans lequel regarder, ils verraient que les privés ont toujours rêvé d'une moto d'usine.

Par A. Carlier, rédaction et adaptation de Frédéric, photos Ph. Masters et Ch. Lacombe

Toute une époque! A la fin des années 60, même les pilotes officiels n'arboraient pas souvent des motos peintes à neuf et des caques brillantes. Alberto Pagani fut officiel Linto depuis la création de la machine jusqu'à sa disparition, fin 1970.

Nous sommes en 1967. Qui court en Grand Prix 500? Deux pilotes officiels seulement. Giacomo Agostini sur la Honda qui termine sa seconde et dernière saison, privé.

Et avec eux, quelques pilotes en 500, à l'époque. Tous ces privés courent sur des Norton Manx ou des Matchless 500 monocylindres, les seules machines qui n'ont jamais été officielles. Seul accident, le pauvre tout juste explose comme un tour de circuit derrière le dual M.V. Honda.

En 1968, Honda se retire, laissant M.V. seul. C'est le début d'une ère d'ennuis en Grand Prix 500. Le meilleur des privés privés, Norton ou Matchless, est resté le même, ce n'est pas en trouvant un nouveau café ou un nouveau aéro à cause que l'on va faire d'un autre angle compétition-orienté, s'inspirant l'équipement d'un vrai cycliste italien d'usine. Quand les motos terminent avec moins d'un tour de circuit dans le vase, c'est que Ago s'est arrêté pour bavarder avec ses copains, ou avec ceux des problèmes de magnéto. A cette époque, c'était les M.V. Honda.

se remouait en ridon, en disant: «C'est la magnéto, ce qui déstabilise peut-être des problèmes plus graves».

Avanti popolo!

Paradoxalement, c'est de l'Italie même que les autres tentatives d'abolition du dictateur M.V. sont venues, dans celle de Linto, constructeur de Lino Tosti, l'ingénieur qui le conceut au départ.

La guerre était bien plus ouverte en plus petite.

41

500 LINTO

Les siamoises de Varese

Par Jean-Pierre Pignatelli

Il est des motos mythiques et mystérieuses, dégageant une certaine odeur de soufre. Sulfureuse, la Linto l'était par ses promesses non tenues, ses vices cachés, son charme et son esthétique si particulière, résultat de l'accouplement de deux mones Aermacchi reprenant vie sous les traits de sœurs siamoises.

De 40 mètres et 100 kg, deux cylindres horizontaux, et des carburateurs verticaux, tout est café.





41

Aermacchi

Ala d'Oro

250 cc

1968

Monocylindre horizontal 4-temps
N° moteur : A54

17 000 / 25 000 €

La version présentée est une ancienne restauration qui a participé à quelques démonstrations et dont le moteur a été refait à neuf il y a peu.

Elle n'a participé qu'à une démonstration depuis. Un lot de pièces sera fourni avec. Lors de son achat en Italie par André KIENE, le vendeur a certifié que la moto avait été championne d'Italie en 1960, malheureusement nous n'avons trouvé aucuns documents pouvant le certifier.

L'entreprise Aermacchi fut créée en 1913 par Giulio MACCHI sous le nom Società Anonima Nieuport-Macchi. Elle était spécialisée en aéronautique et a joué un rôle important dans l'histoire de l'aviation italienne.

En plus de concevoir des hydravions, des chasseurs et des avions d'entraînement militaire, l'entreprise s'est intéressée à la fabrication de motos des années 1950 jusqu'aux années 1970.

En avril 1960, Harley-Davidson prit le contrôle d'Aermacchi et l'usine fut déplacée de quelques kilomètres jusqu'à Schiranna près de Varese.

Le nom de la marque devint Aermacchi Harley-Davidson puis AMF Harley-Davidson jusqu'en 1978 lorsque l'usine fut vendue aux frères CASTIGLIONI qui développèrent leur propre marque: Cagiva.

La 250 Ala d'Oro « aile d'or » vit d'abord le jour comme modèle sport de 175 cm³ en 1957.

Elle remporta tant de victoires dans les courses italiennes qu'une version 250 cm³ fit son apparition en 1960.





42

Velocette KTT Mk VIII 350 cc 1939

Monocylindre vertical 4-temps

26 000 / 40 000 €

Cette moto exceptionnelle est depuis longtemps dans la collection et n'a pas servie depuis.

Elle est en très bel état d'origine, mais nécessitera une grosse révision avant de la remettre en route.

Il s'agit de la moto du pilote Georges HOUEL reconnue par lui-même lors de l'achat en 1988 par notre collectionneur. Le numéro moteur fut effacé par Georges HOUEL afin de ne pas payer les taxes d'importation à l'époque comme pour beaucoup de véhicules de compétitions.

Elle a remporté énormément de victoires à l'époque en France et à l'étranger.

Le développement final de la Velocette KTT, le Mk VIII KTT a été introduit en 1938 lors du Earls Court Show. Après l'introduction de la suspension arrière à bras oscillant dans l'équipe de course d'usine en 1937, Velocette a présenté la Mark VIII KTT en 1938, qui était la première moto de série à utiliser un bras oscillant avec unités de suspension fermées ('amortisseurs'), bien qu'il s'agisse d'un système oléopneumatique, en utilisant de l'air comme moyen de ressort, et non des amortisseurs à ressort/huile comme adoptés par l'industrie de la moto (et de l'automobile) d'après-guerre.

Le système a été développé par le concepteur Harold WILLIS pour Velocette, qui pilotait un avion léger équipé de jambes de suspension Oleo. Il a contacté la société Oleo pour une paire spéciale d'amortisseurs pneumatiques, qui ont été utilisés par Velocette pour leurs motos de course d'usine à partir de 1937 et sont apparus sur la production KTT Mark VIII en 1938.

La production de la Velocette Mark VIII KTT a pris fin en 1949, avec environ 238 modèles construits.



Près de 1000 KTT ont été produites au total entre 1929 et 1950. La Mark VIII KTT a été proposée de 1938 à 1950, après quoi Velocette a fermé son département de courses. La Velocette KTT gagna le TT en 1928/1929/1938/1939/1947/1948.

En 1946, Georges HOUEL attiré par la vitesse arrête le rugby pour se consacrer entièrement aux compétitions de motos. Au mois de mai il remporte sa première grande victoire, le Grand Prix du Bois de Boulogne.

Puis il décide de faire équipe avec le Niçois Jean Behra. Une association couronnée de succès et qui dura jusqu'en 1951. Fin 1948 fut probablement sa meilleure saison où il accumula les succès. Il se vit attribuer le « Casque d'Or » par un magazine très prisé et en vogue : *Moto Revue*.

C'est l'année de la réussite car son équipier Jean Behra devint lui, Champion de France. Du coup, après plusieurs saisons où ils gagnent tout en France et n'ayant plus rien à prouver, les deux compères filent à l'étranger où ils sont grassement rémunérés, touchant de très grosses primes. Ils vont ainsi briller un peu partout aux quatre coins de l'Europe enchainant victoire internationale sur victoire. En Italie, en Suisse, en Belgique, en Espagne, au Portugal, au Maroc, en Tchécoslovaquie. Bref ils triomphent partout et deviennent des héros très demandés... Quand ce n'est pas « Jojo » qui gagne, c'est Jean. À toi, à moi ! Le meilleur souvenir de Georges reste assurément sa victoire obtenue en Scandinavie.

1^{er} au Grand Prix de suède sur Gilera. Ajoutons que sur Velocette il fut 1^{er} en 1947 à Vesoul et Albi, à Montlhéry en 1950, vainqueur en catégorie 350.



PORTRAIT

Georges Houel, gentleman-rider

Né avec Moto Revue

Pilote obstinément "privé" dans le Continental Circus, il s'est trotté aux officiels ou semi-privés comme Wood, Anderson, Frith, Graham, Pagani, Masetti, Lorenzetti. Il a eu son lot de coups durs, mais il ne veut se souvenir que de ses bonheurs d'une vie bien remplie !

TEXTES : BOL-RDACHE PHOTOS : ARIE HUYSS NIE & G. HOUEL

C'est dans son restaurant "Le Volant" que Georges Houel a reçu Milt Classic pour quatre heures d'interview après un excellent déjeuner ! (Le Volant 13, rue Blomet-Dumaine 75013 Paris, 01 43 75 22 87. Il est prudent de réserver.)



Pour 1946, Georges peut assurer 3^e et premier Français sur 250 Velocette. À sa poursuite, Mike Parry, Mike Houel (homonyme) puis Marcel Parry, son oncle et directeur rival au piloté (de profil).

GEORGES HOUEL

À l'occasion du Tour de France Moto 1974, on remarque un engagé surprise, Georges Houel, qui a lâché le guidon pour le volant automobile des années 50. Hélas, il n'a pu terminer son tour - ses papiers sont dans un camion d'assistance, sur le coup intermédiaire. Il doit renoncer mais revient dans le Tour 1975. Cette fois avec ses papiers, sur lesquels le contrôleur peut lire sa date de naissance : 5 juillet 1913 !

A la barbe des Allemands

Né en même temps que notre Moto Revue, Georges va bientôt fêter ses 90 ans et effectue toujours au "pilote" dans son restaurant à Paris. Il a toute sa langue et tant de souvenirs à raconter. Alors on l'écrit : « J'ai commencé sur une Motocyclette en 1926/27 dans les Six Heures de Seves, mon premier rallye. À 18 ans, j'ai couru en cross à Boumelle avec une APS. Tous les quinze jours, on allait au dirt track à Bouffalo avec des copains. On allait à dévaster ces motos sous-équipées, et c'est comme ça que je suis entré dans le jeu. Je n'ai fait que deux ans de Bouffalo, mais en province il y en avait beaucoup sur la cendre des maids d'athlétisme. Le problème, c'est qu'en cas de pluie la piste était amolée et on n'était pas pour rien ! J'ai arrêté la guerre. Pendant l'Occupation, on allait faire les courses sur l'autoroute de l'Est. On mettait les motos dans un camion à l'arrière et on passait à travers le bois de Saint-Claud. Le tunnel n'était pas ouvert, alors on tournait entre Vouvrain et le tunnel. Les Allemands sont venus me en deux fois mais ils ne m'ont rien dit. »

À la Libération, Georges retrouve la compétition dès le 9 septembre 1945, à la Coupe de Paris.

« J'ai fait une 250 Radex quatre semaines mais j'ai couru. Des organisateurs de circuit de Chânoy en Belgique étaient là et trois jours après je partais pour Chânoy. Ce championnat a été sérieux mais j'ai encore eu des maux de tête. »

En 1948, Georges est au moto-cross de Ploppé le 17 février. En avril, il descend un GP de Nice (3^e en 500). Mais les courses professionnelles sont organisées par les clubs automobiles parisiens. Fin mai, Georges - que les journaux commencent à connaître avec pour ne plus l'appeler Houel ou Hand ! - est à la Course du Hainaut de Boulogne. Il ne dispose que d'une 1000 (Vincent) HRE3, mais il a de bons amis comme Patral, mécanicien chez Monnet - « Patral n'a dit "Tu vas l'emporter avec ça, écoute, j'ai un ami qui est là, il ne veut pas courir, il a une Norton 250 et une 500 Marx, si tu veux, te la donne quelque chose et je te passe la Marx ? J'ai pris la 500 et j'ai gagné ! »

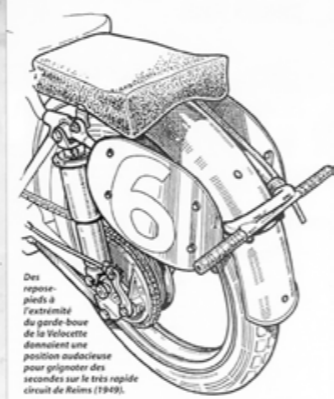


C'est dans cette position que la Velocette va passer le plus clair des 5 premières heures de Bol 1955. Georges n'en perd pas le souvenir pour autant !

pis, si bien qu'une 100 Mandille & Roux coûte une 250 DKW à compresser ! Chez les 150/200 un jour venu de Nice se fait remarquer, au point que Mike Berra lui conseille : « ne pas de modification ». C'est Georges pilote, qui va sympathiser avec Houel, c'est Jean Berra, 3^e sur une 350 Tami qui a terminé en rose libre, sans course ! Pour sa part, Georges a glissé sur de l'huile avec la 350 Velocette qu'il venait d'acheter...

À la fin de ce mois de juin, le 30, il est au départ du GP de la Cambre (Bouffalo). Sa Velocette a reçu une suspension arrière confisquée. Travail signé Chevaller Albert (mécanicien grenoblois, dont le fils André court en side sur une 600 Montebone avec une même suspension arrière.

« Mais, raconte Georges, mes essais l'air de nous amène course. Il faisait 11,3 de diamètre. Les Belges



Des ressorts à l'extrémité de garde-boue de la Velocette donnaient une position auto-centrée pour grignoter des secondes sur le très rapide circuit de Reims (1949).



Paris-Nice plus dur qu'un GP

Houel a pratiqué toutes les disciplines de la moto, même les plus insolites comme Paris-Nice en 1950. Avec l'inséparable sans Behra, il a affronté la Côte et les deux pilotes sur 500 Tenet (RCS) sont classés ex-aequo, comme de juste. Pourtant, se souvient Georges : « On n'a eu que des merdes ! Les silencieux des Tenet étaient pointés à la soudure électrique et on les perdait sans arrêt. Ils éclairaient en en perdant des bouts, ça faisait un bruit épouvantable. Alors il fallait repasser en arrière pour les rechercher sur la route et ensuite trouver quelqu'un pour les ressorter. C'était plus dur qu'une course de G.P. ! »

En liberté sur l'autoroute !

Georges a connu l'autoroute dans la clandestinité. Le 2 juin 1946, il peut enfin traverser le tunnel dans l'épave Inpécite Circuit de l'Autonome. Les pilotes y sont maigres et on mélange les cylindres. En 1950/50 on voit la 500 BMW Compressor chez Surtis aujourd'hui. Les 125, 175 et 250 sont giclé.

100 Mandille & Roux contre DKW 250



C'est courant 1954 qu'il décide définitivement de suivre les traces de son ami Jeannot BEHRA passé à l'auto. Il a disputé avec lui son tout premier rallye, celui de Sestrières dès 1951 : « Je me suis vite pris au jeu. Je désirais parcourir le monde pour participer aux rallyes les plus célèbres. »

Et comme sur les deux roues, Georges ne va pas tarder à briller et se constituer un impressionnant palmarès. Il s'engage partout. À Monte Carlo, à Liège-Sofia-Liège, au Rallye de Sestrières, à celui d'Espagne, d'Italie. Au Touquet. Au Rallye des Dolomites. À Liège-Rome-Liège, à la Coupe des Alpes. Et, bien évidemment, il écume toutes les épreuves nationales. Du Rallye de Dax à celui de la Côte Fleurie en passant par les Routes du Nord, celles de Lorraine ou de la Charbonnière. On le voit partout. Deux décennies durant, il va fréquenter les Rallyes. Son premier Rallye, à Monte Carlo, fut en 1952 et il y participa 17 fois, le dernier en 1999. Co-pilote au Tour Auto en 1956 avec Sterling MOSS, sur Mercedes 300SL. Il participa plusieurs fois au Paris-Dakar avec pour la première édition de 1978 une Renault 30. Il a aussi ouvert 13 restaurants, dont le dernier, « Le Volant ».

Dans une interview faite en 2009 au très bon site « Z'Humours et Rumeurs », Georges Houel expliqua comment il faisait pour apporter des motos sans passer par l'importateur et les taxes d'importation : il partait de France pour l'Angleterre avec une épave de Velocette et la carte grise correspondante, puis revenait avec une Velocette de course ! Cela explique le numéro moteur limé sur la KTT.





43

Moto Mazoyer Paris Flèche d'Argent Route 500 cc 1950

Monocylindre horizontal 4-temps
Carte grise française
Numero C002

15 000 / 25 000 €

Dans un état d'origine exceptionnel et a été entièrement révisée à l'époque. Elle nécessitera toutefois une remise en route. Cette Mazoyer route type 5004 n° C002 a 8892 km au compteur.

Nous avons un courrier de septembre 1976 dans lequel Mr MAZOYER répond à Mr KIENE par rapport à l'achat des décalcomanies pour ces motos. Cela permet de prouver que Mr KIENE possédait les Mazoyer depuis au moins cette date. En tout, 10 motos auront été fabriquées et seulement 3 aujourd'hui existent encore dont 2 dans cette collection.

A la fin des années 40, en région Parisienne, la fougue des motards est ralentie par le rationnement de l'essence. Afin de pouvoir continuer à s'amuser, une nouvelle discipline dont les épreuves sont aussi courtes que viriles, connaît un grand succès : le motocross. René MAZOYER, motociste parisien monte une écurie, la Flèche d'Argent. Pilotant des bitzas à base de cadres Matchless équipés de différentes marques de moteurs. N'étant pas satisfait de ces montages, il construit fin 1949 sa propre moto de cross d'inspiration directe des BSA.

Au printemps 1953, après 5 ans de travail acharné, sort une version civile. Présentée comme une machine de tourisme moderne, rapide et robuste, malgré de très bons retours des essayeurs de la presse spécialisées aucun constructeurs Français ne veut reprendre à son compte cette merveilleuse moto et la Mazoyer resta un prototype.

Le moteur, vilebrequin, boîte de vitesse, tôle et même suspension sont « fait maison ». 500 cm³, 25 ch à 5000 tr/min, boîte 4 vitesses, moteur sous pression d'huile.





44

Moto Mazoyer Paris

Cross 500 cc

1950

Monocylindre horizontal 4-temps
Carte grise française
Numero C003

15 000 / 25 000 €

Celle-ci est la Mazoyer Cross Type 500C n° C003, La moto a été restaurée dans les années 80. Son moteur qui avait été cassé et ressoudé est fourni avec ainsi qu'un lot de pièces. Un moteur neuf de stock se trouve dans la moto. Une remise en route sera nécessaire.





45

Benelli TSS Course 250 cc 1941

Monocylindre vertical 4-temps
N° moteur 4TN : 25-8534
N° cadre : 25-1646

25 000 / 35 000 €

La moto a été restaurée il y a plus de 20 ans
et n'a quasiment jamais roulée depuis.
Elle est en état neuf et nécessitera une remise en route.

Benelli est devenu l'un des cinq grands constructeurs italiens au début des années 1930.

Conçue par les frères Giuseppe et Giovanni BENELLI, la gamme des 250 en 1941 comportait 6 modèles dont la 4TSS qui est la plus affûtée. 4 vitesses, 27 ch à 9500 tr/min et une vitesse maximale de 180 km/h.

Elle possédait, entre autres, une nouvelle suspension AR à triangulation et amortisseurs à friction.

Ce 250 tout alu à cascade de pignons entraînant la pompe à huile Marelli, la magnéto ainsi que la distribution par double arbre à cames étaient tellement rapides qu'elle battait les 350. Elle établit aussi un record du monde dans sa catégorie pour le km lancé à 181,818 km/h battant le record en 350.

Elle gagna le Tourist Trophy avec Ted Mellors en 1939 devant les équipes officielles Guzzi et DKW à compresseur.

La moto présentée est une version course Mono tube a simple arbre à came entraîné par cascade de pignons.

La mécanique a été entièrement révisée par notre collectionneur à l'époque et n'a presque pas roulé depuis.

Un lot de pièces dont une boîte de vitesse en plus sera fournie avec.





46

MV Agusta Arturo Magni 861 1982

Quatre cylindres
N° de série : 221750a
N° moteur : 221-051
Carte grise française

80 000 / 100 000 €

Cette rare MV Magni est dans la collection depuis 1982 et a toujours été entretenue avec soins. Elle fonctionne parfaitement et se trouve surtout en parfait état d'origine.

Cette MV Magni n'a pas été repeinte ni accidentée. Seul un carter latéral a été remplacé. Les étriers AV ont été remplacés par un jeu de Brembo pour un meilleur freinage mais les étriers d'origines seront fournis avec. Il est n'est déjà pas facile de trouver une MV Magni mais un modèle d'origine non restauré c'est une chance à ne pas laisser passer.

De 1952 à 1973, MV Agusta a remporté 37 championnats du monde, dont 16 titres de 500 cm³ en 18 ans. L'entreprise fabriquait des hélicoptères qui lui permettaient de vivre, et de magnifiques motos de course rouges pour le plaisir. Ainsi, lorsque MV a produit des motos de tourisme sportives, les rares exemplaires réalisés purent compter sur son expérience en compétition pour chacune d'entre elles. En 1959, le constructeur de motos déposa un brevet concernant un nouveau système de lubrification révolutionnaire, système qui permit à Agusta d'accorder une garantie de 100000 km sur ses motos. Le style, purement italien, est tout aussi époustouffant que la ligne et les performances de la moto, même si le prix l'était aussi. À une époque où la CB750 de Honda coûtait 2190 \$, la MV coûtait trois fois plus, soit 6500 \$ au détail. La production de versions routières des motos de course d'usine, les mauvais chiffres de vente et la passion de Domenico pour les



courses de motos ont conduit l'empire à la ruine. Cependant, deux Américains nommés GARVILLE et COTHERMANN ont lancé la production du « 750 S America ». En tant que nouvelle édition de la « 750 S », elle devait s'inspirer davantage des machines de course et augmenter les ventes aux États-Unis afin d'éviter la crise financière.

Arturo MAGNI a commencé à travailler pour MV Agusta en 1950, après s'être vu proposé le poste de chef du célèbre département MV Racing. Arturo est resté chez MV aussi longtemps qu'ils ont continué à courir et a été directement responsable du succès en course de certains des plus grands noms mondiaux; Giacomo AGOSTINI, Carlo UBBIALI, Tarquinio PROVINI, John SURTEES, Mike HAILWOOD, Phil READ, Gianfranco BONERAI, et plus encore.

Après que MV se soit retirée de la compétition, Arturo est parti ouvrir sa propre entreprise et a ensuite conçu et développé de nombreux modèles spécialisés, notamment les belles Magni MV Agusta.

Si Arturo a raccroché sa blouse de travail pour la dernière fois, le 2 décembre 2015, son innovation et son design légendaires vivront à jamais dans les motos qui portent son célèbre nom et dans le travail de son fils, Giovanni, qui a conçu et produit une série de Magni MV utilisant des moteurs refroidis par eau de dernière génération.

Les caractéristiques d'une MV Magni sont un moteur plus gros d'une capacité de 861 cm³, un bras oscillant de style course MV, un embrayage à sec Magni et une conversion à entraînement par chaîne Magni.



47

BSA Gold Star 1938

N° de serie : 322

Type : JM24

N° moteur : 388

Copie de la Carte grise normale

17 000 / 30 000 €

La moto présentée est en parfait état mais nécessitera une remise en route. Notre collectionneur l'a acquise en 1979 et elle a 4241 km au compteur.

Basé de très près sur le M23 Empire Star de 500 cm³, produit pour la première fois en 1937, le modèle de production Gold Star de 1938 partageait la plupart des pièces de sa partie-cycle avec l'ancien modèle, à l'exception du cadre, qui était construit en Reynolds 531 plus léger.

Le réservoir d'essence, qui était unique à la Gold Star en ce qu'il possédait une boîte à outils intégrée dans la partie supérieure, à la place du tableau de bord, et le tambour de frein arrière qui arborait de fines ailettes autour de son diamètre.

L'ampèremètre et l'interrupteur d'éclairage étaient logés dans un panneau situé dans la coque du phare.

Les autres principales différences visibles étaient le moteur tout alliage avec tunnel de tiges de culbuteurs intégré, le carburateur TT et les carters de boîte de vitesses « Elektron ».

Le M24 avait également un petit indicateur de pression d'huile tubulaire monté au-dessus du carter de distribution à la place d'un bouton indicateur dans le tableau de bord supérieur du réservoir du M23. Les premiers M24 de production, portant les numéros de moteur et de châssis commençant à 101 et préfixés JM24, ont été construits en novembre/décembre 1937, et le premier lot de 10 a été expédié le 17 décembre.

La production des Gold Stars de 1938 s'est poursuivie jusqu'à l'automne 1938, lorsque l'usine est passée à la production du nouveau modèle de 1939. Au total, environ 266 motos de 1938 JM24 ont été construites, et parmi eux, 85 ont été expédiés vers des destinations en dehors du Royaume-Uni.





48

NSU Max 250 cc 1956

Monocylindre vertical 4-temps
N° de série : 1829504
N° moteur : 3223189
Carte grise française

8 000 / 12 000 €

La moto présentée a été entièrement restaurée début 2000 et se trouve en parfait état et n'a pas roulé depuis avec 23 402 km au compteur. Une remise en route sera nécessaire.

NSU, fondée en 1873, a commencé dans l'industrie des machines à tricoter puis passa au vélo en 1886. Il a construit sa première moto en 1900.

Le NSU Max apparut en 1952 et la production commença en 1953. Celui-ci possède un fabuleux moteur dont l'arbre à came en tête est entraîné depuis la queue du vilebrequin par deux longues bielles montées sur excentriques callées à 90 degrés, baptisé Ultra Max-vanne de régulation, système utilisé aussi juste sur un moteur Jap et un 6 cylindres Bentley.

Une troisième bielle supportant le palier de l'arbre à cames, assure la transmission des dilatations et garanti ainsi toujours le même jeu aux soupapes. Ce système unique dans l'histoire, mais aussi très couteux, a l'avantage d'être silencieux, indéréglable et sans entretien.

Avec une suspension avant à roue poussée, et AR par bras oscillant. Le cadre poutre est fait de deux tôles embouties soudées ensembles permettant de donner cette ligne très fluide à la moto. En compétition, une version préparée d'un modèle de série remporta la 10^e place du Grand Prix d'Espagne 1953.

NSU gagna le titre de champion du monde 250 en 1953 et 1954 et passa le premier la barre des 200 Mp/h en 250 soit 322 km/h en 1956. Même Mike HAILWOOD, Sammy MILLER ou John SURTEES coururent sur 250 NSU.

La NSU Max brilla, en compétition dans toute l'Europe, sur les pistes de vitesses ainsi que dans les grandes épreuves de tout terrain.





49

BMW R5 500 cc 1936

Flat-twin 4-temps,
ingénieur Rudolf Schleicher
N° de série : 500295
N° moteur : 06031
Carte grise française

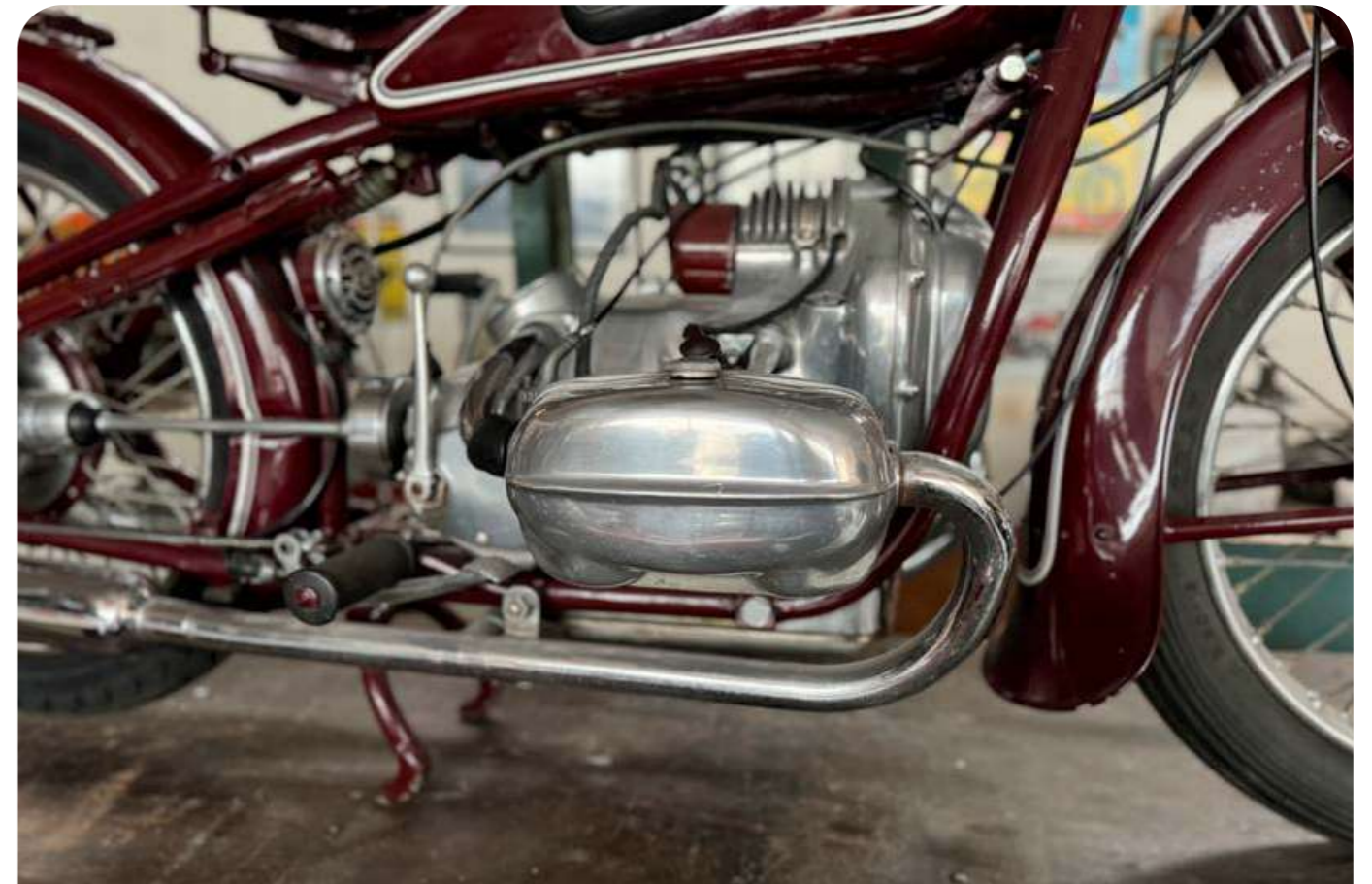
25 000 / 35 000 €

La moto a entièrement été restaurée par notre collectionneur.
Elle fait partie de la collection depuis 1990.
Une remise en route sera nécessaire.

Le modèle R5 d'une cylindrée de 500 est l'un des premiers modèles de la marque à avoir le moteur culbuté et marque le retour du cadre tubulaire.

Elle fut produite de 1936 à 1937 à 2652 exemplaires.

Avec sa boîte de vitesse à 4 rapports, elle atteint une vitesse de pointe de 135 km/h





50

Triumph T100 Tiger 500 cc 1955

Bicylindre vertical 4-temps
N° cadre : 63624
N° moteur : 63624
Carte grise française

8 000 / 11 000 €

Restaurée par notre collectionneur fin 1990, la moto a parcouru à peu près 1 000 km depuis. Une remise en route sera nécessaire. Elle est équipée d'un kit alternateur moderne 12 volts ALTON, les pièces d'origine seront fournies avec. Elle totalise 50 699 km au compteur.

Les usines de Triumph ainsi qu'une grande partie de la ville de Coventry furent détruits par des bombardements allemands dans la nuit du 14 novembre 1940, mettant fin à la production de la Tiger 100 jusqu'à après la guerre.

Lorsque Triumph put récupérer et reprendre la production à Meriden, la Tiger 100 réapparue avec une nouvelle fourche télescopique. En 1951, elle reçut un nouveau cylindre en alliage d'aluminium à ailettes et des kits compétitions-usine destinées aux pilotes indépendants furent proposés.

Les premières versions de la suspension arrière à bras oscillant ont été construites en 1954 et la Tiger 100 a été développée année après année aux côtés des autres modèles de la gamme. L'année 1959 était la dernière des pré-unit (moteur/boîte de vitesses séparés) et, en 1960, elle a été complètement repensée dans le nouveau style «unit» de la T100A. Une longue lignée de T100SS, T100C, T100R et d'autres apparurent au Royaume-Uni au cours des années 1960 et sur les marchés d'exportation (principalement américains), aboutissant aux variantes Daytona jusqu'en 1973.

Le nom historique Tiger a été repris par la nouvelle société Hinckley Triumph en 1993.





51

Norton ES2 500 cc 1959

Monocylindre vertical 4-temps
N° moteur 4TN : 25-8534
N° cadre : 25-1646
Carte grise française

6 000 / 12 000 €

La moto est en très bel état acheté tel quel par notre collectionneur il y a plusieurs années. C'est une ancienne restauration. Elle nécessitera une remise en route. Il s'agit de la version cadre large des premiers modèles Featherbed.

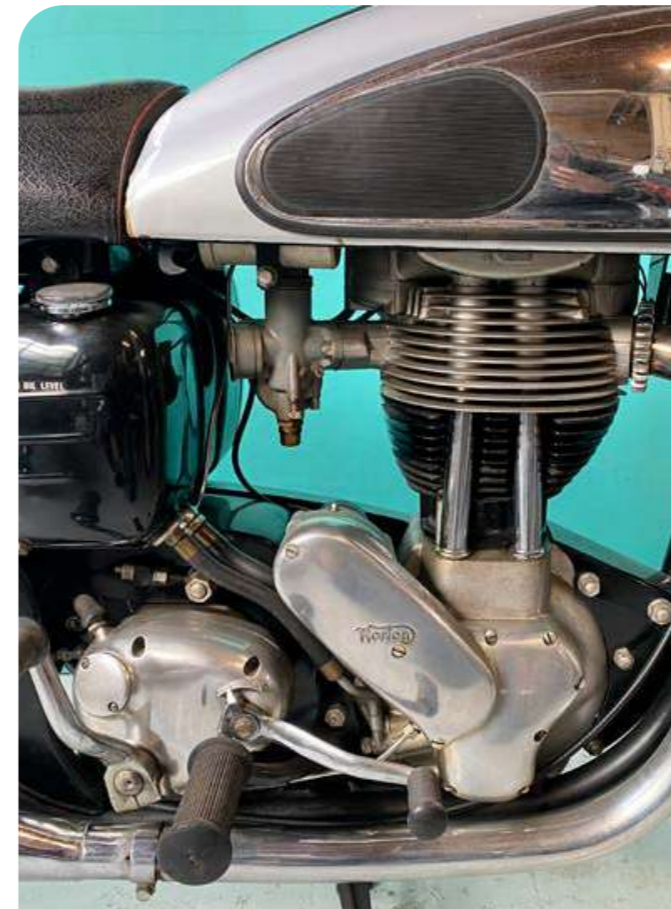
Ce modèle a une bien longue histoire qui commence de 1927 et s'achève en 1963.

Il cumule 36 ans de carrière avec bien sûr de très nombreuses modifications tout au long, mais avec toujours la caractéristique d'être un 500, 4-temps monocylindre culbuté. Il fut considéré comme le haut de gamme des modèles de la marque.

Il s'agit d'un 490 cm³ de 25 ch à 5300 tr/min, monocylindre culbuté, BV4 séparée.

Sortie de 1928 à 1964, en 350 et 500 cm³.

À partir de 1959, il utilise le fameux cadre Featherbed large puis, en 1961, le Featherbed Slimline avec un rétrécissement de la partie supérieure du cadre.





52

Moto Guzzi Dondolino Course 500 cc 1947

Monocylindre horizontal 4-temps
N° cadre : 21961
N° moteur : U63931

24 000 / 36 000 €

La moto présentée a été achetée en Italie et restaurée dans les années 1980, notre collectionneur a participé à deux démonstrations avec. Une remise en route sera à prévoir. La moto se trouve en parfait état.

Véritable « compé-client » réalisée par l'usine, la 500 Dondolino était dérivée de la Condor d'avant-guerre.

La « Dondolino » représentait la reprise de l'activité sportive du département « Moto Guzzi » après la longue suspension due à la Seconde Guerre mondiale. Bien que le pays ait été dévasté et gravement endommagé par les bombardements, dans de nombreuses régions d'Italie, des courses de motos ont été organisées sur des circuits urbains improvisés auxquels ont assisté des foules de spectateurs désireux de retourner à la vie normale.

La « Dondolino », grâce à sa simplicité de construction, pouvait offrir de bonnes performances, robustesse mécanique et facilité d'entretien. Esthétiquement, elle ne diffère du « Condor » que par le grand garde-boue arrière conçu pour protéger le pilote des éclaboussures d'eau lors des courses de longue distance sous la pluie. La « Dondolino » doit son nom à sa capacité à se balancer en ligne droite à grande vitesse.

Assemblée manuellement avec un standard de qualité très élevé en petites séries de 25 à 50 motos à la fois par le service compétition de Moto Guzzi.

Moyeu en magnésium gros diamètres, carter moteur en magnésium, allumage magnéto, embrayage multidisques à bain d'huile et BV 4 capable d'un bon 170 km/h pour un poids de 128 kg.

Cela en fit la 500 de course la plus répandue en Italie parmi les pilotes privés d'après-guerre, leurs permettant de glaner d'innombrables victoires aussi bien sur circuit qu'en course de côte.





53

Moto Guzzi Lodola Sport 175 cc 1952

Monocylindre vertical 4-temps
arbre à cames en tête
N° de série : 199544
N° cadre : 21302428
N° moteur : LEG31
Carte grise française

2500 / 4000 €

La moto présentée et en parfait état d'origine, elle possède sa peinture d'origine et fonctionne parfaitement.
20210 km d'origine.
Une remise en route sera à prévoir.

La Lodola était la dernière moto entièrement conçue par Carlo GUZZI qu'il créa en 1956 avant de prendre sa retraite.

Lodola est le nom italien d'une alouette, un oiseau chanteur au tempérament fougueux.

Carlo GUZZI est décédé le 3 novembre 1964 à Mandello. Italie.

Après sa mort, la société est passée par plusieurs propriétaires, dont la Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche (SEIMM), DeTomaso et Aprilia, contrôlée par l'État.

En 2004, Piaggio a acquis Aprilia et Moto Guzzi.

La Moto Guzzi Lodola était la réponse dont le marché italien avait besoin dans la cylindrée petite à moyenne avec un arbre à cames en tête pour les courses de cross-country dans la catégorie 175 cm³.

Ce fut la première moto Guzzi à quatre temps à abandonner le traditionnel cylindre horizontal qui était la signature de la marque depuis 1921 puisqu'il est incliné de 45 degrés.

Simple arbre à came en tête entraîné par chaîne avec un système de tension automatique. Boîte à 4 vitesses et sous sa robe citadine se cache un tempérament de feu qui l'emmène à un bon 120 km/h.

Moto Guzzi a commencé à gagner des courses tout-terrain tel que l'important Motogiro d'Italia. Les courses remportées ne le furent jamais pour la vitesse, mais toujours pour la fiabilité.





54

Moto Guzzi Falcone 500 cc 1954

Monocylindre horizontal 4-temps
N° cadre : FS24AB
N° moteur : FS22AB
Numero 13780
Carte grise française

9 000 / 14 000 €

La moto présentée a été entièrement restaurée dans les années 1990 et a parcouru 735 km depuis. Une remise en route sera à prévoir.

Lorsqu'en 1950, Moto Guzzi présente le modèle Falcone à l'IAA de Genève pour remplacer le modèle GTW (remontant à 1934), son monocylindre de 500 cm³ de 23 ch. poursuit une tradition mécanique qui remonte aux années 1920.

Il se caractérise par son confort de conduite, son couple et surtout son volant d'inertie extérieur rouge et chromé qui lui vaut le surnom de « coupe jambon ».

La Falcone a équipé sans discontinuer la police et la gendarmerie italienne jusque dans les années 1970 ce qui en dit long sur sa robustesse.

Le moteur est le descendant de celui créé en 1921 avec le « Normale » : monocylindre horizontal avec bielles et culbuteurs de 500 cm³, avec les mesures d'alésage et de course « classiques » de la société Mandello del Lario, soit 88 x 82 mm.

Concernant le châssis, le cadre est un double berceau fermé en tubes tandis que pour la suspension à l'avant on retrouve une fourche télescopique et à l'arrière le système classique introduit en 1928 avec le « Norge », c'est-à-dire un bras oscillant avec ressort en dessous du moteur, assisté par deux amortisseurs compas. La boîte de vitesses à sélecteur au pied est à quatre rapports.

Cela permet d'emmener les 170 kg à 135 km/h.





55

MV Agusta Sport Elettronica 350 cc 1974

Bicylindre vertical 4-temps
N° de série et cadre : 21302428
N° moteur : 21302312
Carte grise française

7500 / 10 000 €

Cet exemplaire, parmi les 2083 fabriquées, n'a parcouru que 24803 km et se trouve dans un très bel état d'origine. La moto présentée est depuis plusieurs années dans la collection. Elle est toute d'origine et fonctionne parfaitement. Une remise en route sera à prévoir.





56

MM
(Mazzetti Morini)
250 cc
1951

Monocylindre vertical 4-temps
 arbre à cames en tête, culasse alu
 N° de série : 51 A 6339
 N° moteur : 51 A 6273
 Carte grise française de collection

6 000 / 10 000 €

La moto de la collection a été achetée restaurée en Italie en 1997 et n'a pas roulé depuis. Elle se trouve dans un état exceptionnel. C'est une moto rare de construction de qualité. Une remise en route sera nécessaire.

MM a été fondée à Bologne en 1924 par Mario MAZZETTI, anciennement chez GD, constructeur de motos basé à Bologne. L'un des partenaires commerciaux de MAZZETTI était Alfonso MORINI, qui partit fonder sa propre entreprise en 1937.

D'origine modeste, Mario MAZZETTI avait travaillé très jeune comme forgeron et mécanicien, suivant des cours du soir à Aldini-Valeriani. Après avoir conçu son propre moteur 2-temps, il fonda en 1924 MM avec Alfonso MORINI et deux associés, dans laquelle il consacra sa vie et ses connaissances techniques, en concevant tous les modèles jusqu'à sa fermeture à la fin des années 1950.



La première moto de MM était une 125 cm³ deux temps à cylindre horizontal, la première d'une gamme qui connut un immense succès dans les compétitions tout au long des années 1920.

MM était la plus importante entreprise de motos de Bologne, employant 80 travailleurs dans la création de motos d'excellentes performances, rapides, fiables et élégantes. Le succès commercial fut favorisé par le succès sportif qui l'avait vu rivaliser avec les grandes marques nationales, conquérant 461 podiums avec 264 victoires de 1924 à 1957.

7 Championnats Italiens des Pilotes et des Constructeurs.
 10 Records du Monde de Vitesse. MM a fabriqué des motos pour l'armée italienne pendant la Seconde Guerre mondiale et, lorsque les hostilités ont cessé, il est revenu à la fabrication civile avec une gamme de nouveaux modèles.

Avec des hautes performances qui dépassaient largement leur poids, ce n'était pas ce que souhaitait le marché et MM a fermé ses portes en 1957.

La très rare 250 Type 47A naquit au salon de Milan en 1946. Elle possède une distribution par arbre à came en tête entraînée par chaîne. Le 250 développe 14 ch qui permet avec la boîte 4 vitesses d'emmener les 155 kg à la vitesse de 125 km/h.



57

BMW
R66
500 cc
1938

Flat-twin 4-temps
 N° de série : 506 756
 Carte grise française

30 000 / 40 000 €

La moto affiche 9 km au compteur.
 La moto présentée a été restaurée par notre collectionneur il y a une vingtaine d'années et n'a pas roulée depuis.
 Une remise en route sera nécessaire pour reprendre du service.

Cette BMW R66 comporte quelques améliorations dont un frein avant double cames ainsi que des cylindres aluminium de R 51RS.
 Entre 1938 et 1939, seulement 1 669 motos sortirent des chaînes de production.
 C'est donc une moto très rare qui proposée à la vente.

En 1938, la première 66 fit son apparition dans le but de remplacer la R 17.

C'est l'arrêt du cadre en tôle emboutie et retour du cadre tubulaire avec un double berceau.

Cette cylindrée fut choisie car elle correspond à la 2^e catégorie réservée aux sidecars en Allemagne, les 600, la première étant des 1000.





58

BMW R51 RS 1959

N° cadre : 501 384
N° moteur : 519902

35 000 / 45 000 €

Cette moto n'est pas une des 17 fabriquées avant-guerre mais une remontée après-guerre. Restaurée en 1995 en Allemagne, elle est authentifiée en 1996 en Allemagne comme une R51 RS avec les pièces correspondant à ce modèle, mais avec un jeu de Carter moteur de R51 /2. Elle est en parfait état et a été achetée tel qu'elle par notre collectionneur. Cette BMW très très rare ne nécessitera qu'une remise en route.

BMW aura fait seulement 17 motos inspirées de celle à compresseur avant-guerre.

Celles-ci seront confiées à de jeunes pilotes par l'usine afin de pouvoir trouver et former les futurs pilotes dont la marque a besoin.

Après la Deuxième Guerre, la compétition étant relancée en Allemagne. Il fallait trouver des motos.

Les pilotes de l'époque se sont donné les moyens de trouver, rassembler motos et pièces encore disponibles.

Cette moto est le fruit de ses assemblages après-guerre.

Après une restauration en 1995 et authentification en 1996, on constate qu'elle est bien rassemblée avec des pièces originales de R51 RS et un jeu de carter moteur de R51/2 conforme.

C'est une véritable moto de course avec son moyeu avant double came magnésium, ces cylindres spécifiques.

Un jeu de cylindres spécifique en aluminium en plus sera fourni avec la moto.

N.B.: RS pour RennSport.





59

BMW R73 Course 750 cc vers 2000

Flat-twin 4-temps
N° cadre : 527089
N° moteur : 765518

25 000 / 35 000 €

La R73 est l'assemblage d'un moteur de R75 (ici préparé course) avec un cadre de R71. Ce montage n'a jamais été réalisé par l'usine, mais par des amateurs. Il était souvent destiné aux sidecars version grandes roues. Montée sans Dynamo avec des carburateurs Dellorto. Jantes Akron 19" AV-AR.

Cette version assez rare, ici proposée en solo, a été montée par André Kiéné il y a plusieurs années et n'a fait que quelques démonstrations, la dernière en 2013 aux Coupes Moto Légende.

Une remise en route sera nécessaire.





60

BMW R5 Side-car STEIB HS501M 1938

Flat-twin 4-temps
N° série : 504042
N° de cadre : 13674

Carte grise française de collection,
3 places

28 000 / 38 000 €

Le modèle R 51 a été produit entre 1938 et 1940
en seulement 3171 exemplaires.
L'exemplaire présenté a été entièrement restauré par
notre collectionneur en 1995 avec son side-car.
Elle a parcouru depuis 577 km depuis.



Le model R51 est équipé d'un
500 cm³ culbuté boîte vitesse 4 et
cadre tubulaire double berceau.

Il succède à la R 5 de laquelle il
se différencie notamment par ses
suspensions arrière coulissantes.

C'est la première BMW à être
équipée d'une suspension sur la
roue arrière.

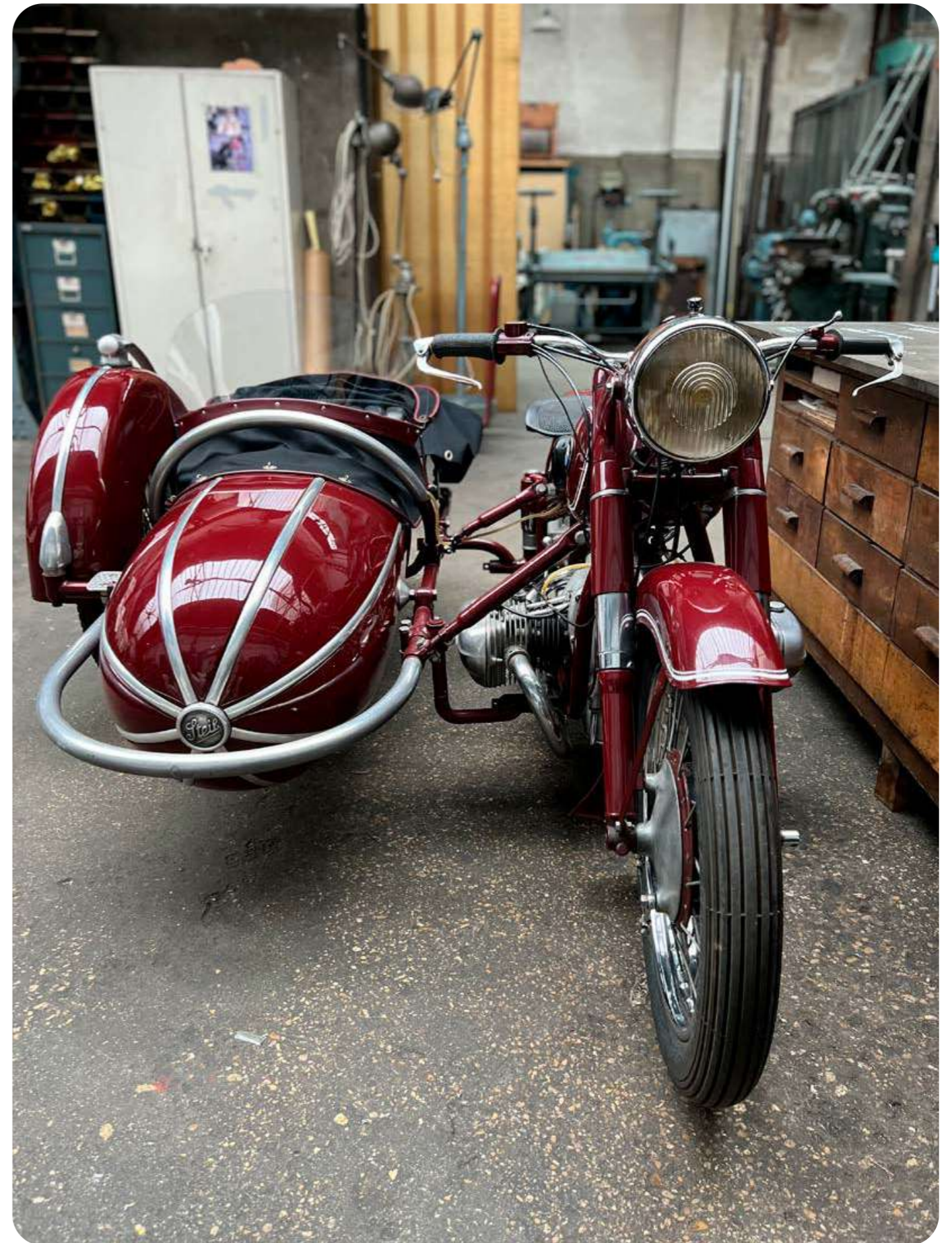
La moto présentée a été
entièrement restaurée par notre
collectionneur et finie en 1995 et
n'a parcouru depuis que 577 km.
Elle fonctionne parfaitement.

Elle est équipée d'un Side-car STEIB d'époques.
Modèle HS 501 M.

Il coûtait la modique somme de 105 500 Fr alors qu'un solex valait
33 000 Fr ou que la moins chère des 125 la Peugeot 57 TA se
vendait 99 600 Fr.

Celui-ci est aussi restauré, il possède un coffre, une capote et son
pare-brise.

Un couvre capote, lorsque celle-ci est repliée, ainsi qu'un couvre
tonneau.





61

BMW
R51
500 cc
1939

Flat-twin 4-temps,
ingénieur Rudolf Schleicher
N° série : 61 20 47
N° moteur : 8115
Carte grise française de collection

25 000 / 35 000 €

La moto présentée a été entièrement restaurée par notre collectionneur il y a une vingtaine d'années et n'a parcouru depuis que 13 km. Elle est en parfait état mais nécessite une remise en route.



Le modèle R 51 a été produit entre 1938 et 1940 en 3171 exemplaires.
Il s'agit d'un 500 cm³ culbuté boîte vitesse 4 et cadre tubulaire double berceau.
Il développe 24 ch à 5 600 tr/min pour une vitesse de 140 km/h.
Il succède à la R 5 de laquelle il se différencie notamment par ses suspensions arrière coulissantes.
C'est la première BMW à être équipée d'une suspension sur la roue arrière.



CONDITIONS DE VENTE

MIRABAUD-MERCIER est une Société de Ventes Volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité elle agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre MIRABAUD-MERCIER et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux mentionnés au procès-verbal de vente. La vente sera faite au comptant et conduite en euros. Les acquéreurs paieront en sus des enchères des frais de 23 % HT + TVA soit 24,27 % TTC pour les livres et 28 % TTC pour les autres catégories.

Les lots précédés d'un * sont en importation temporaire et sont soumis à des frais additionnels de 5,5% TTC. Ces frais supplémentaires pourront être éventuellement remboursés en fonction de la destination finale de l'œuvre. L'étude Mirabaud Mercier se tient à votre disposition pour plus de précisions concernant les modalités de ce remboursement.

BIENS PRÉSENTÉS À LA VENTE /GARANTIES

Les attributions faites dans les catalogues de vente ont été établies compte tenu des connaissances scientifiques et artistiques à la date de la vente. L'ordre du catalogue pourra être modifié. Une exposition préalable permettant aux acquéreurs de se rendre compte de l'état des biens mis en vente, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée. Les indications données par MIRABAUD-MERCIER sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration ou d'un accident dans le catalogue, ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé étant précisé que les restaurations d'usage et rentoilages sont considérés comme des mesures conservatoires n'entraînant pas de dépréciation. La mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts. Les dimensions sont données à titre indicatif. L'état des cadres n'est pas garanti. Les reproductions aux catalogues des œuvres sont aussi fidèles que possible, une différence de coloris ou de tons est néanmoins possible. Les éventuelles modifications aux conditions de vente ou aux descriptions du catalogue seront annoncées verbalement pendant la vente et notées sur le procès-verbal. Une indication en euros du prix de vente estimé, figure à la suite de chaque lot, ou sur une suite annexée. Le prix d'adjudication résultant des enchères peut varier, bien sûr, en plus ou en moins de cette estimation. Conformément aux dispositions de l'article L 321.7 du code du commerce, l'action en responsabilité de MIRABAUD-MERCIER se prescrit par cinq ans à compter de la vente aux enchères.

ENCHÈRES

L'adjudicataire sera le plus offrant et dernier enchérisseur, et aura pour obligation de remettre son nom et adresse. Le paiement a lieu au comptant. Aucun lot ne sera remis aux acquéreurs avant acquittement de l'intégralité des sommes dues. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets pourra être différée jusqu'à l'encaissement. En cas de contestation au moment des adjudications, c'est-à-dire s'il est établi que deux ou plusieurs enchérisseurs ont simultanément porté une enchère équivalente, soit à haute voix, soit par signe, et réclament en même temps cet objet après le prononcé du mot « adjudgé », le commissaire-priseur pourra immédiatement reprendre et poursuivre les enchères. Tout le public présent sera admis à enchérir à nouveau.

ORDRES D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE

Un enchérisseur ne pouvant assister à la vente pourra remplir le formulaire d'ordre d'achat inclus dans ce catalogue. MIRABAUD-MERCIER agira alors pour son compte selon les instructions contenues dans le formulaire d'ordre d'achat. MIRABAUD-MERCIER portera alors les enchères pour le compte du donneur d'ordre, ne dépassant, en aucun cas, le montant maximum indiqué sur l'ordre d'achat, et s'engage à respecter la confidentialité et l'intérêt du donneur d'ordre. Le formulaire d'ordre d'achat ou d'enchères par téléphone doit être reçu au plus tard la veille de la vente accompagné des références bancaires et d'une copie d'une pièce d'identité. Les enchères par téléphone sont une facilité pouvant être accordée sur demande. MIRABAUD-MERCIER ne pourra être tenu responsable en cas d'erreurs éventuelles, insuccès dû à une défaillance technique, ou non réponse lors de la tentative d'appel. Lorsque deux ordres d'achat sont identiques, la priorité revient au premier ordre reçu. Toute demande d'enchère par téléphone implique offre d'enchère à l'estimation basse du lot.

SUR LE LIVE DE DROUOT
+ 1,5 % HT des montants adjugés en Live pour les ventes volontaires

SUR LE LIVE D'INTERENCHERES
+ 3 % HT des montants adjugés en Live pour les ventes volontaires

VENTE ONLINE ONLY
+ 3 % HT des montants adjugés Online pour les ventes volontaires
Ce montant sera refacturé à nos acheteurs en live en sus du prix marteau et des frais de vente.

PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'État français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après l'adjudication, le représentant de l'État manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur. La préemption doit être confirmée dans le délai de 15 jours. Dans le cas contraire, l'adjudication sera confirmée pour le compte de l'adjudicataire initial qui devra régler son achat sans délai. MIRABAUD-MERCIER ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'État français.

PAIEMENT

La vente étant conduite en euros, le règlement des objets, ainsi que celui des taxes s'y appliquant, sera effectué en euros. Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente. Le retrait des objets peut être différé jusqu'au complet règlement. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :

- Par carte bancaire en salle : VISA et MASTERCARD ou en ligne.
- Par chèque bancaire certifié ou chèque en euros émanant d'un établissement bancaire de droit français, domicilié en France avec présentation obligatoire d'une pièce d'identité en cours de validité. En cas de règlement par chèque, seul l'encaissement vaudra règlement.

- Par virement bancaire et en euros. Code Swift BNPPARB PARIS A CENTRALE FRBIC BNPAFRPPFAC

Numéro de compte international (IBAN) :

FR76 3000 4008 2800 0116 9748 076

MIRABAUD MERCIER SARL. dépôt clients

SVW art L321 6 CCRIB

Code banque 30004 - Code agence 00828

Numéro de compte 00011697480 - Clé RIB 76

Les adjudicataires souhaitant régler leurs achats par virement émis d'une banque étrangère devront s'acquitter d'un débours supplémentaire de 20 euros.

- En espèces (Décret du 24 juin 2015) : Jusqu'à 1 000 € frais et taxes comprises pour les ressortissants français et pour les professionnels. Jusqu'à 15 000 € frais et taxes comprises pour les ressortissants personnes physiques étrangers justifiant de leur domicile fiscal hors de France.

DÉFAUT DE PAIEMENT - REGISTRE DES IMPAYÉS

À défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec avis de réception. Après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement des frais complémentaires de 10 % du prix d'adjudication, avec un minimum de 250 €, ainsi que des intérêts de retard. MIRABAUD-MERCIER se réserve le droit de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages-intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire, et ne préjuge pas de l'éventuelle mise en oeuvre de la procédure de folle enchère. 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.

MIRABAUD-MERCIER 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 Fressinet 75016 Paris. Folle enchère : à défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de 2 mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages-intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. Ce dernier sera redevable outre les frais supplémentaires mentionnés ci-dessus de la différence entre le prix d'adjudication initiale et le prix nouveau si ce dernier est inférieur au prix initial, ainsi que les coûts générés par la nouvelle mise aux enchères.

IMPAYES

L'étude MIRABAUD MERCIER est abonné au Service TEMIS permettant la consultation et l'alimentation du Fichier des restrictions d'accès aux ventes aux enchères (« Fichier TEMIS ») mis en oeuvre par la société Commissaires-Priseurs Multimédia (CPM), société anonyme à directeur, ayant son siège social sis à (75009) Paris, 37 rue de Châteaudun, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 437 868 425. Tout bordereau d'adjudication demeuré impayé après de L'étude MIRABAUD MERCIER ou ayant fait l'objet d'un retard de paiement est susceptible d'inscription au fichier TEMIS. (1) Finalité et base légale du Fichier TEMIS Le Fichier TEMIS recense les incidents de paiement des bordereaux d'adjudication (retards et défauts de paiement), quel que soit le mode de participation des enchérisseurs (présentiel ou à distance) et peut être consulté par toutes les structures de ventes aux enchères opérant en France et abonnées au service. L'enchérisseur est informé qu'à défaut de régularisation de son bordereau d'adjudication dans le délai mentionné sur le bordereau, une procédure d'inscription audit fichier pourra être engagée par L'étude MIRABAUD MERCIER. La mise en œuvre du Fichier TEMIS et son utilisation par L'étude MIRABAUD MERCIER est nécessaire aux fins de l'intérêt légitime des abonnés au Service TEMIS de prévenir les impayés et sécuriser ainsi les ventes aux enchères. (2) Organismes autorisés à consulter le Fichier TEMIS (destinataires) Le Fichier TEMIS peut être consulté par toute structure de vente abonnée (professionnels et sociétés habilités à diriger des ventes de meubles aux enchères publiques conformément à la réglementation applicable et notamment aux prescriptions du Titre II « Des ventes aux enchères » du Livre III du Code de commerce (ci-après les « Professionnels Abonnés »), souhaitant se prémunir contre les impayés et sécuriser ainsi la participation aux ventes aux enchères qu'ils organisent. La liste des abonnés au Service TEMIS est consultable sur le site www.interencheres.com, menu « Acheter aux enchères », rubrique « Les commissaires-priseurs ».

(3) Conséquence d'une inscription au Fichier TEMIS Dans le cas où un enchérisseur est inscrit au fichier TEMIS, L'étude MIRABAUD MERCIER pourra conditionner l'accès aux ventes aux enchères qu'elle organise à l'utilisation de moyens de paiement ou garanties spécifiques ou refuser temporairement la participation des enchérisseurs aux ventes aux enchères pour lesquels ces garanties ne peuvent être mises en oeuvre. Page 4 sur 9 L'inscription au fichier TEMIS pourra avoir pour conséquence de limiter la capacité d'enchérir de l'enchérisseur auprès des professionnels abonnés au service TEMIS. Elle entraîne par ailleurs la suspension temporaire de l'accès au service « live » de la plateforme www.interencheres.com gérée par CPM, conformément aux conditions générales d'utilisation de cette plateforme. (4) Durée d'inscription Les enchérisseurs sont informés du fait que la durée de l'inscription sur le Fichier TEMIS est déterminée par le nombre de bordereaux d'adjudications restés impayés auprès des Professionnels Abonnés au Fichier TEMIS, par leurs montants cumulés et par leur régularisation ou non. La durée de l'inscription au Fichier TEMIS est réduite si l'Enchérisseur régularise l'ensemble des Incidents de paiement. Elle est augmentée lorsque l'enchérisseur est concerné par plusieurs bordereaux impayés inscrits au Fichier TEMIS. L'inscription d'un bordereau d'adjudication en incident de paiement est supprimée automatiquement au maximum à l'issue d'une durée de 24 mois lorsque l'enchérisseur ne fait l'objet que d'une seule inscription, et de 36 mois lorsque l'enchérisseur fait l'objet de plusieurs inscriptions. (5) Responsabilités Pour l'application de la législation en matière de protection des données personnelles, CPM et L'étude MIRABAUD MERCIER ont tous deux la qualité de responsable de traitement. CPM est responsable de la mise en œuvre du Fichier TEMIS, ce qui inclut notamment la collecte de données auprès des abonnés, la mutualisation et la diffusion des données à caractère personnel qui y sont recensées, ainsi que la sécurité du système d'information hébergeant le Fichier TEMIS.

L'étude MIRABAUD MERCIER, en tant qu'abonné est responsable de son utilisation du Fichier TEMIS, ce qui inclut notamment la communication des données à caractère personnel relatives aux adjudicataires à CPM en vue de l'inscription au Fichier TEMIS, la vérification de l'exactitude et la mise à jour des données, la consultation, ainsi que la réutilisation des informations du Fichier TEMIS. (6) Droits des personnes Les enchérisseurs souhaitant savoir s'ils font l'objet d'une inscription au Fichier ou contester leur inscription peuvent adresser leurs demandes par écrit en justifiant de leur identité par la production d'une copie d'une pièce d'identité : - Pour les inscriptions réalisées par L'étude MIRABAUD MERCIER : par écrit auprès de [coordonnées de L'étude MIRABAUD MERCIER, - Pour les inscriptions réalisées par d'autres Professionnels Abonnés : par écrit auprès de Commissaires-Priseurs Multimédia 37 rue de Châteaudun, 75009 Paris, ou par e-mail contact@temis.auction. Toute demande tendant à l'exercice des droits d'effacement, de limitation, d'opposition dont dispose l'Enchérisseur en application de la législation en matière de protection des données personnelles, ainsi que toute autre contestation d'une inscription doit être adressée au Professionnel à l'origine de l'inscription qui effectuera une demande de mise à jour auprès de CPM. En cas de difficultés, l'enchérisseur a la faculté de saisir CPM en apportant toute précision et tout document justificatif afin que CPM puisse instruire sa réclamation. Page 5 sur 9 L'enchérisseur dispose également du droit de saisir la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) [3 Place de Fontenoy - TSA 80715 - 75334 PARIS CEDEX 07, www.cnil.fr] d'une réclamation concernant son inscription au Fichier TEMIS. Pour en savoir plus concernant le Fichier TEMIS, l'enchérisseur est invité à consulter la politique de confidentialité de CPM accessible sur www.temis.auction. (7) Coordonnées de l'Enchérisseur Les notifications importantes relatives aux suites de l'adjudication seront adressées à l'adresse e-mail et/ou à l'adresse postale déclarée par l'enchérisseur auprès de la structure lors de l'adjudication. L'enchérisseur doit informer L'étude MIRABAUD MERCIER de tout changement concernant ses coordonnées de contact.

RÉTRACTATION

En application de l'article L. 121–21–8 du code de la consommation, dans le cadre de la vente aux enchères publiques d'objets mobiliers par voie électronique à distance, le client ne bénéficie pas d'un droit de rétractation. La vente est définitive et parfaite à l'issue de l'adjudication. Chaque enchère portée, chaque adjudication est définitive et engage le client qui les a portés, elles sont exclues du champ du droit de rétractation. Toute adjudicataire qui refuserait de payer le prix d'adjudication et les frais relatifs à celle-ci serait susceptible d'être poursuivi et se verrait par ailleurs refusé tout ordre d'achat ultérieur dans le cadre des ventes aux enchères publiques en France.

MAGASINAGE - RETRAIT DES ACHATS - ENVOIS

1. Magasinage

Les meubles, tableaux et objets adjugés qui n'auront pas été retirés par leurs acquéreurs le lendemain de la vente avant 10 heures en salle à Drouot Richelieu seront entreposés au 3ème sous-sol de l'Hôtel Drouot : Tous les frais de stockage dus aux conditions tarifaires en vigueur devront être réglés au magasinage de l'Hôtel Drouot avant enlèvement des lots et sur présentation du bordereau acquitté.

Drouot Magasinage - 6 bis, rue Rossini – 75009 Paris.

Ouvert du lundi au vendredi de 13h30 à 18h00 et le samedi selon ouverture de l'Hôtel Drouot de 8h00 à 10h00.

Tél : 01 48 00 20 18 ou 56 mail : magasinage@drouot.com Drouot Transport : 9, rue Drouot – 75009 Paris.

Le service Magasinage est payant selon le barème suivant :

Frais de dossier, par lot, TTC : 5€/10€/15€/20€/25€ (Les frais de dossier sont plafonnés à 100€ TTC par retrait.)

Frais de stockage et d'assurance par lot TTC :

- 1€/5€/10€/20€/jour à partir du 3^e jour ouvré, selon la nature du lot*

Une réduction de 50% des frais de stockage est accordée pour les clients étrangers et les marchands de province, sur justificatif.

Aucun lot ne sera remis avant acquittement total des sommes dues et présentation du bordereau acquitté et/ou de l'étiquette de vente. Tout objet/lot qui n'est pas retiré au service Magasinage dans un délai d'un an à compter de son entrée au magasinage sera réputé abandonné et sa propriété transférée à Drouot à titre de garantie pour couvrir les frais de magasinage.

* Sont considérés :

Très petits : les bijoux, les livres, les œuvres sur papier non encadrées, les lots dont le volume est inférieur à 0,10 m³ et de moins de 10 kg

Petits : les tableaux mesurant moins de 1,5 x 1,5 m, les lots d'un volume inférieur à 0,10 m³ et d'un poids compris entre 10 kg et 20 kg, les lots dont le volume est compris entre 0,10m³ et 0,50 m³ et pesant moins de 20 kg

Moyens : les tableaux mesurant plus de 1,5 x 1,5 m, les lots d'un volume inférieur à 0,50 m³ et d'un poids compris entre 20 et 50 kg, les lots d'un volume compris entre 0,50 m³ et 2 m³ et d'un poids inférieur à 50 kg

Grands : les lots d'un poids supérieur à 50 kg, les lots d'un volume supérieur à 2 m³, les ensembles de mobilier

2. Envoi des lots :

Il ne sera effectué aucun retour d'objet acheté et aucun envoi par MIRABAUD-MERCIER des lots achetés. Si l'adjudicataire ne dispose pas de transporteur, toute demande d'envoi par la poste ou coursier peut être adressée, accompagnée du bordereau préalablement acquitté, directement. Le règlement du transport est à effectuer directement auprès de ces transporteurs qui se chargent du transport, de l'emballage et le suivi des envois. Le transport peut être effectué auprès des THEPACKENGERS. Un responsable de ThePackengers sera présent en salle 8 pour répondre à toute demande, ainsi que par email sur : hello@thepackengers.com Pour plus d'informations, rendez-vous sur thepackengers.com ou par téléphone +33 6 38 22 64 90.

Le transport peut également être demandé par Warning :

dlacl@warning.fr 01 60 21 58 57, 41, rue Mercier - 77290Compans

3. Assurance :

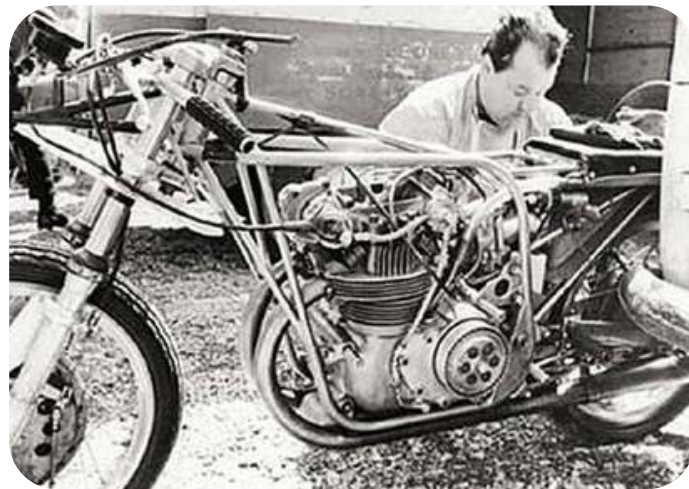
Dès l'adjudication prononcée, les objets adjugés sont placés sous l'entière responsabilité de l'acheteur. Il lui appartiendra de faire assurer les lots dès l'adjudication. Les biens non retirés seront entreposés aux frais, risques et périls de l'acheteur. MIRABAUD-MERCIER ne sera tenue d'aucune garantie concernant ces dépôts.

Les dispositions des présentes conditions générales de vente sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris.





FRANCOIS EPIN
ART AND DESIGN CONSULTING



MIRABAUD MERCIER

COMMISSAIRES-PRISEURS

174, rue du Faubourg Saint-Honoré - Paris 75008

Tél. + 33(0)1 53 30 90 30