|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N° Lot | Photos | Désignation | Adjudication |
| **1** |  | 35 plaques émaillées et tôles sérigraphiées  Italiennes et espagnoles | 1600 |
| **2** |  | 29 plaques émaillées et tôles sérigraphiées  Belges, allemandes et danoises | 1200 |
| **3** |  | 48 plaques émaillées et tôles sérigraphiées  Anglaises et américaines | 1800 |
| **4** |  | 15 plaques émaillées, tôles sérigraphiées et panneaux en bois peint  Japonaises et françaises | 2600 |
| **5** |  | 19 plaques Pin Up  Très belle et rare collection de plaques des années 50 | 2500 |
| **6** |  | Géo Ham (Georges Hamel)  5 lithographies  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 | 1400 |
| **7** |  | 36 affiches et plaques émaillées | 450 |
| **8** |  | MICHELIN  1 compresseur avec bonhomme  1 bonhomme  1 plaque émaillée | 500 |
| **9** |  | AMADORI  Très rare moyeu de frein avant en magnésium  Utilisé pour les motos Morini 175 Rebello double arbre ou Bialbero et Ducati.  En très bon état. | 1000 |
| **10** |  | HONDA  Moto  Monkey  Type Z50M - 50cc  Monocylindre horizontal 4 temps  1967  N° série : 100628  Carte grise française  Propriété de la famille depuis 1975.  Entièrement d'origine avec 3106 km au compteur.  A remettre en route. | 4500 |
| **12** |  | HONDA  Moto  Dax  70 cc  Monocylindre horizontal 4 temps  1973  N° série : 549969  Carte grise française  Dans la famille depuis 1990.  Non restauré, tout d'origine, avec 1146 km.  A remettre en route. | 4100 |
| **14** |  | MOTO GUZZI  Moto  Guzzino  65 cc  Monocylindre horizontal 2 temps  1953  Cadre : 21140015  Moteur : 21140015  A immatriculer en collection.  Le modèle présenté est une ancienne restauration de qualité qui a très peu servit 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 CV 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, qu'il 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 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 Hispanie, 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 cc par Alberto CESAR, l'Enzo Rippa 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 conquirent 19 records du Monde pour la même classe.  Le 14 Septembre 1950, ALBERTI, LIONS et RUFFO sur le circuit Montlhéry remportèrent un nouveau record de session en améliorant ou gagnant 24 records du monde, comme le kilomètre lancé à 96km/h ou les 1000 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. | 1800 |
| **15** |  | MOTO MORINI  Moto  Corsaro  125 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1966  Cadre : N' E29653  Moteur : N' d 12634  Carte grise française  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 2t.  En 1959 apparait le Corsaro , une 125 a 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 proposera pour ce modèle un kit compétition client lui permettant 150/160 km/h et fera le bonheur de pilote amateurs.  Elle s'imposera donc en 1959 en catégorie « 125 sport nationale » aux mains de Herranz  Le Corsaro prolongera sa carrière jusqu'en 1975. | 2200 |
| **16** |  | MOTO PARILLA  Moto  Fox 175  175 cc  Monocylindre vertical 4 temps arbre à cames en tête  1954  Carte grise française de collection  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 BV4 par sélecteur au pied droit, le model Fox atteint la vitesse de 135km/h. | 8000 |
| **17** |  | LAMBRETTA  Moto  Rosellla  50 cc  Monocylindre horizontal 2 temps  1966  N° moteur 1966 : S 50-2465  N° cadre : 55036  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. | 7500 |
| **18** |  | MV AGUSTA  Moto  Mini bike racing  50 cc  Monocylindre horizontal 2 temps  1974-1975  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 dédicacée sur le réservoir par Phil READ, pendant des coupes moto légendes, il y a plusieurs années.  Il s'agit de la premiere 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 50cc 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 pouce puis 10 pouces et enfin 12 pouces.  Le moteur est un Franco MORINI 2T de 47,6 cm3 avec carburateur Dellorto et embrayage centrifuge. | 2300 |
| **19** |  | AGF  Moto  Prototype, exemplaire unique  250 cc  Moteur AMC Monocylindre vertical arbre à cames en tête  1953-1955  N° de série : 500045  Carte grise française mention sidecar  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 réussie et admirée 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 15L 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. | 13500 |
| **20** |  | IMN (Industry Mechanica de Napoli)  Moto  Rocket  Prototype  200 cc  Flatwin 4 temps arbre à cames en tête  1957  N° de série : 47M20H717F  Carte grise française de collection  Cette moto rarissime qui serait une des dernières existantes a été échangée par notre collectionneur contre une Norton 350 Inter  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 Méccanica, 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 célèbre ingénieur 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 minutes avec une boîte de vitesse quatre donnant un bon 120km/h. | 16500 |
| **21** |  | JONGHI  Moto  TJ4 Course  350 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1932  N° moteur 4136  La moto présentée est une version course, c'est une ancienne restauration de qualité pour laquelle une remise en route sera nécessaire.  Crée en 1930 dans la banlieue Parisienne par le financier Argentin Tijo JONGHI qui donna ses initiales à la TJ4. Associer à l'ingénieur Giuseppe REMONDINI, venant du service compétition Alfa Roméo, ayant été aussi directeur technique chez 2 constructeurs de moto Italienne, 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 24h couvertes à la moyenne de 116.78km/h, avec des 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 fabricant une 125 à 4temps 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 17CV à 5800Tr/min.  De 1931 à 1938, environ 800 motos latérales ou culbutées furent produites. | 22000 |
| **22** |  | DOLLAR  Moto  500 type S536 Normandie  500 cc  Moteur Chaise Monocylindre vertical 4 temps  1939  N° de série : 500045  Carte grise Française  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 spécialisées dans la serrurerie et la mécanique de précision.  En 1890 l'entreprise se lança dans la construction de cycles sous la marque "Omnium 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 ira 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 étriqués : 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 tardera pas à mettre de l'ordre dans la gamme DOLLAR, pléthorique et redondante, et à supprimer du catalogue les modèles haut de gamme. Elle rachètera aussi la marque Majestic a son créateur Georges ROY.  A la déclaration de la guerre, l'O.M.T. cesse 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, boite 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 peut répandue et rare à trouver de nos jours. On pense qu'il n'y en a eu que 4 ou 5 de fabriquées. | 21000 |
| **25** |  | JAWA  Moto  Twin  500 cc  Bicylindre vertical 4 temps OHD  1957  Carte grise française  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 2T, en 1952, la marque fait sensation en présentant une 500 4T à arbre à cames en tête par couple conique.  Il développe 28 ch à 5500 Tr/mn.  Embrayage semi-automatique et BV4  Le cadre est un simple berceau renforcé avec suspension AR coulissante. Un petit lot de pièces est fourni avec. | 17000 |
| **26** |  | SOLEX  Moto  3800 Motobécane  50 cc  Monocylindre vertical 2 temps  1986  N° série : 08922658  En bel état d'origine, à remettre en route et à immatriculer en collection.  Un moteur et des pièces fournis avec. | 850 |
| **29** |  | FB MONDIAL  Moto  Course  175 cc  1953 -1957  N° de série : 264  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 a fin 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 qu'âtres 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 reçue 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'  illustre 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 | 11500 |
| **31** |  | NORTON  Moto  Manx  Course  500 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1962  Cadre n° WM14 102715  Moteur n° 11M 102715 1964  La Norton présentée ici à la vente a été acheté 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 2e main qui a été acheté par notre collectionneur dans cet état et n'a participé qu'a une ou deux démonstrations.  La moto est une ancienne restauration et nécessitera une remise en route.  La moto fait partie d'un des derniers Norton Manx vendu par l'usine et c'est le pilote Marseillais Antoine PABA qui en fera 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 en1961 qui réalise une de ses plus belles performances lors du Grand Prix de France sur le circuit de Charade près de Clermont-Ferrand.  Il termina 3e 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. | 41000 |
| **34** |  | DUCATI  Moto  Sport Corsa Course  250 cc 51  Monocylindre vertical 4 temps  1965  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 réfection de celui-ci, elle participa aux coupes Moto Légende en 2016 toujours avec le pilote Havrais Jean- Pierre AUBERT.  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 model seront fabriquée à la main par l'usine.  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 connait 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 tube diagonal, des 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. | 12000 |
| **38** |  | A. J. S.  Moto  7R Boy Racer  350 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1961  Moteur n° : 4746  Cadre n° : 4746  BV n° : 4746  La moto présentée est une ex pilotes Bob Mc INTYRE puis Georges MONNERET.  C'est une ancienne restauration, une remise en route sera à prévoir.  Elle est en excellent état, matching number, avec la BV6 Schaffeitner.  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 3ème 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 tours minutes 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 Mc INTYRE est un pilote Ecossais. En 1957, il fut le premier pilote a 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-guerre 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 courru 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.  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 Montlhéry, Pierre MONNERET avec le numéro 29, Georges MONNERET avec le numéro 28 et Jean MONNERET avec le numéro 30 sur AJS.  La moto présentée a été authentifié par l'un des enfants de Georges, elle est équipée de la fameuse est très rare boite de vitesse à 6 rapports Schaffeitner dont la moto ainsi équipée servira à réaliser le reportage de présentation de cette boite de vitesse dans le moto Revue numéro 1622 de 1962.  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 Kiéné participera aux premières courses de l'AFAMAC. | 31000 |
| **39** |  | PATON  Moto  Grand prix  500 cc  Bicylindre vertical 4 temps  1968  N° moteur 702  Carte grise française de collection  La moto a été restaurée par Jacques BOLLON, ancien chef mécanicien de St Jean Moto à Saint Jean d'Angély, puis 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'epoques sera fourni avec.  Suite au retrait de la compétition de la marque Mondial, fin 57, le Chef mécanicien Guiseppe 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 3ème 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 3ème 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 4ème 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 année 60 en GP500. | 80000 |
| **42** |  | VELOCETTE  Moto  KTT Mk VIII  350 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1939  Cette moto exceptionnelle est depuis longtemps dans la collection.  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 occillantavec 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 Vélocette 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 proposé de 1938 à 1950, après quoi Vélocette 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 ou 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. A toi, à moi ! Le meilleur souvenir de Georges reste assurément sa victoire obtenue en Scandinavie.  1er au grand prix de suède sur Gilera. Ajoutons que sur Velocette il fut 1er en 1947 à Vesoul et Albi, à Montlhery en 1950, vainqueur en catégorie 350.  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. A Monte Carlo, à Liège-Sofia-Liège, au Rallye de Sestrières, à celui d'Espagne, d'Italie. Au Touquet. Au Rallye des Dolomites. A 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'Humeurs 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. | 35000 |
| **47** |  | BSA  Moto  Gold Star  1938  Num de serie 322  Type : JM24  N° moteur 388  Copie de la carte grise normale  La moto présentée a un numéro de moteur supérieur à la production pourtant celui-ci semble correct.  Elle 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 cycle de 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 biellette 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 construits, et parmi eux, 85 ont été expédiés vers des destinations en dehors du Royaume-Uni. | 20000 |
| **48** |  | NSU  Moto  Max  250 cc  Monocylindre vertical 4 temps  1956  Num de serie 1829504  N° moteur 3223189  23402 Km  Carte grise française  La moto présentée a été entièrement restaurée début 2000 et se trouve en parfait état et n'a pas roulé depuis.  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 apparait en 1952 et la production commence en 1953.  Celui-ci possède un fabuleux moteur dont l'arbre à came en tête est entrainé 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, à l'avantage d'être silencieux, indéréglable et sans entretien.  Avec une suspension avant a roue poussée, et AR par bras oscillent.  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 ème 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. | 7000 |
| **49** |  | BMW  Moto  R5  500 cc  Flat twin 4 temps - (rouge Delage)  ingénieur Rudolf Schleicher  1936  N° série 500295  Moteur n° 06031  Carte grise française  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. | 23000 |
| **50** |  | TRIUMPH  Moto  T100 Tiger  500 cc  Bicylindre vertical 4 temps  1955  n°63624  Cadre n° 63624  Moteur n° 63624  50699 km  Carte grise française  Restaurée par notre collectionneur fin 1990, la moto a parcouru à peu près 1000 Km depuis.  Une remise en route sera nécessaire.  Elle est équipée d'un kit alternateur moderne 12volt ALTON, les pièces d'origine seront fournies avec.  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 à ailettes et des kits de course en usine destinés aux pilotes indépendants.  Les premières versions de la suspension arrière à bras articulé 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. | 6500 |
| **52** |  | MOTO GUZZI  Moto  Dondolino  Course 500 cc  Monocylindre horizontal 4 temps  1947  Cadre n° 21961  Moteur n° U63931  La moto présentée a été achetée en Italie et restaurée dans les années 1980, notre collectionneur a participé à 2 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 empêcher 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, 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 côtes. | 24000 |
| **53** |  | MOTO GUZZI  Moto  Lodola sport  175cc  Monocylindre vertical 4 temps arbre à cames en tête  1952  N° de série 199544  Cadre n° 21302428  Moteur n° LEG31  20210 km d'origine  Carte grise française  La moto présentée est en parfait état d'origine, elle possède sa peinture d'origine et fonctionne parfaitement.  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 175cc.  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 entrainé par chaine avec un système de tension automatique. Boite à 4 vitesses et sous sa robe citadine se cache un tempérament de feux qui l'emmene 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 le furent jamais pour la vitesse mais toujours pour la fiabilité. | 2000 |
| **60** |  | BMW  Moto  R51 Side car STEIB HS501M  500 cc  Flat twin 4 temps  1938  N° série 504042  N° de cadre 13674  Carte grise française de collection, 3 places  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 R51est équipé d'un 500 cc 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 coutait 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. | 24000 |
| **61** |  | BMW  Moto  R51  500 cc  Flat twin 4 temps, ingénieur Rudolf Schleicher  1939  N° série 61 20 47  Moteur n° 8115  Carte grise française de collection  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 cc culbuté boîte vitesse 4 et cadre tubulaire double berceau. Il développe 24 cv à 5600 tr/mn 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. | 23000 |