

RETROMOBILE 2019 COLLECTION MV AGUSTA

Samedi 9 février 2019
Salon Rétromobile Paris



ARTCURIAL
// Motorcars



RETROMOBILE 2019 COLLECTION MV AGUSTA

Samedi 9 février 2019
Salon Rétromobile Paris

ARTCURIAL
// Motorcars



RETROMOBILE 2019 COLLECTION MV AGUSTA

vente n°3910

VENTES/AUCTIONS

SALON RETROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Vendredi 8 février 2019
14h : La vente officielle

► Samedi 9 février 2019
14h : Collection MV Agusta

Dimanche 10 février 2019
11h : Racing, Flying & Yachting
13h30 : "Vibration"

Friday 8 February 2019
2pm: The official sale

► Saturday 9 February 2019
2pm: MV Agusta Collection

Sunday 10 February 2019
11am: Racing, Flying & Yachting
1.30pm: "Vibration"

INFORMATIONS/ENQUIRIES

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

Commissaire-Preiseur / Auctioneer

Hervé Poulain

Spécialistes / Specialists

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

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

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

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

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

Consultants

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

Niklas Hannah
nhannah@artcurial.com

Edward Fallon

Racing, Flying & Yachting

Sophie Peyrache
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 41
speyrache@artcurial.com

Relations clients, administration Client services, administration

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

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

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

Comptabilité / Accounting

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

Ordres d'achat / Bids office

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

Catalogues en ligne
Online catalogues
www.artcurial.com/motorcars

ARTCURIAL
Live Bid

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



L'ÉQUIPE ARTCURIAL MOTORCARS

ARTCURIAL MOTORCARS TEAM

SPÉCIALISTES / SPECIALISTS



Matthieu Lamoure
Directeur



Pierre Novikoff
Directeur adjoint



Antoine Mahé
Spécialiste



Benjamin Arnaud
Spécialiste

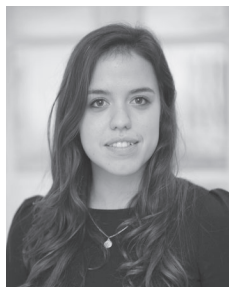


Arnaud Faucon
Spécialiste junior

RELATIONS CLIENTS, ADMINISTRATION / CLIENT SERVICES, ADMINISTRATION



Iris Hummel
Directeur
des opérations



Anne-Claire Mandine
Administrateur



Sandra Fournet
Administrateur junior



Sophie Peyrache
Responsable



Thaïs Thirouin
Commissaire-priseur

RACING, FLYING & YACHTING

"VIBRATION"

CONSULTANTS



Frédéric Stoesser

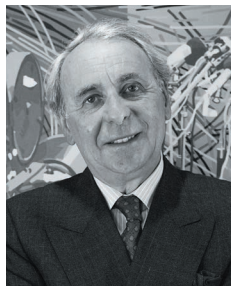


Niklas Hannah



Edward Fallon

COMMISSAIRE-PRISEUR / AUCTIONEER



Hervé Poulain

EXPOSITIONS PUBLIQUES *PUBLIC VIEWING*

SALON RETROMOBILE HALL 2.2
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Mercredi 6 février 2019
10h - 22h

Jeudi 7 février 2019
10h - 19h

Vendredi 8 février 2019
10h - 12h

Samedi 9 février 2019
10h - 12h

Wednesday 6 February 2019
10am - 10pm

Thursday 7 February 2019
10am - 7pm

Friday 8 February 2019
10am - 12pm

Saturday 9 February 2019
10am - 12pm

VENTES *AUCTIONS*

SALON RETROMOBILE HALL 2.1
Paris Expo - Porte de Versailles
75015 Paris

Vendredi 8 février 2019
14h : La vente officielle

▶ Samedi 9 février 2019
14h : Collection MV Agusta

Dimanche 10 février 2019
11h : Racing, Flying & Yachting
13h30 : "Vibration"

Friday 8 February 2019
2pm: The official sale

▶ Saturday 9 February 2019
2pm: MV Agusta Collection

Sunday 10 February 2019
11am: Racing, Flying & Yachting
1.30pm: "Vibration"

LIVRAISON & STOCKAGE / *DELIVERY & STORAGE*

Les acheteurs qui souhaitent enlever leurs véhicules directement au salon devront informer les administrateurs du département Motorcars ou la comptabilité le jour de la vente. L'enlèvement des véhicules devra être réalisé le lundi 11 février 2019 après règlement intégral. Les véhicules n'ayant pas été retirés seront rapatriés dans un stockage sécurisé pour la somme de 350 € HT par voiture et 250 € HT par motocyclette et pourront être enlevés à partir du mardi 12 février 2019. Les frais de stockage sont gratuits jusqu'au mardi 12 février 2019 inclus et s'élèvent ensuite à 35 € HT par jour et par voiture et 20 € HT par jour et par motocyclette. Règlement sur place par chèque, en espèces, CB ou préalablement par virement.

Buyers wishing to collect their vehicles directly from the show must inform the administrators of the Motorcars department or the accounts department the day of the sale. The removal of vehicles must take place on Monday 11 February 2019 after full payment. Cars that have not been collected by that date will be shipped to a secured storage place at the cost of €350 + VAT per car and €250 + VAT per motorcycle, and can be collected from there from Tuesday 12 February 2019. Storage cost is offered free of charge until and including Tuesday 12 February 2018 and will then be charged at €35 + VAT per day per car and €20 + VAT per day per motorcycle. Payment by cheque, cash, credit card or bank transfer prior or at collection.

DIVERS / *DIVERS*

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

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

Collection MV Agusta

L'Italie dans les années cinquante. Comme tous les jours, le grand-père de notre collectionneur ouvre son petit garage arborant l'enseigne MV, il aligne soigneusement les machines sur le trottoir. Ses deux fils lui donnent un coup de main. L'oncle de notre collectionneur, court au guidon de petites motos ou de scooters préparés par son frère, le père de notre collectionneur, qui travaille comme mécanicien dans la concession. Dès ses 18 ans, l'oncle de notre collectionneur participe à des épreuves nationales sur circuits ou à des courses de ville à ville comme le « Giro d'Italia » ou le « Milano-Tarento ». De ses exploits, il reste quelques photos en noir et blanc et la petite concession fermera son rideau en 1958.

Notre collectionneur a toujours joué dans la concession, admirant son oncle, véritable héros dans ses yeux d'enfant. Dès l'adolescence, il fait l'acquisition de sa première moto. Ce sera une MV Agusta, bien sûr ! Il conservera très longtemps sa 125 GTLS mais finira par la vendre à un collectionneur japonais très persuasif. Il regrettera longtemps son geste avant de retrouver le même

modèle après dix longues années de recherche !

En achetant sa première moto, notre collectionneur n'imaginait pas que près de cinquante ans plus tard, il finirait par louer une usine désaffectée pour installer sa collection. En une vie de prospection, il a rassemblé plus d'une centaine de MV Agusta. « J'ai quasiment tous les modèles de série, quelques modèles uniques et des prototypes usine. » C'est très certainement la plus grande collection de MV Agusta au monde qui est proposée à l'occasion de cette vente. La plupart des machines présentées ont été restaurées par d'anciens mécaniciens ayant œuvré à l'époque dans des concessions MV Agusta. Grâce à leur expérience, et à leur connaissance des produits de la marque, les motos ont souvent été remises en état et elles bénéficient pour la plupart d'une inscription au « Registro Storico MV Agusta ». Nous rappelons aux acheteurs que l'ensemble de la collection est constituée de motos qui sont pour la plupart restées statiques depuis des décennies. Elles sont donc vendues strictement en l'état, à restaurer.

Collection MV Agusta

Italy in the 1950s. As per every day, the grandfather of our collector opens his small garage which bears the MV brand and carefully lines up his machines on the pavement, assisted by his two sons. The uncle of our collector competes on small motorcycles or scooters prepared by his brother (our collector's father), who works as a mechanic at the dealership. From the age of 18, the uncle of our collector participated in national races on track or in city-to-city races such as the "Giro d'Italia" or the "Milano Tarento". A few black and white pictures attesting his achievements were kept and the small dealership ended up closing its doors in 1958. Our collector was always playing around the dealership and looked up to his uncle who in the eyes of this child, embodied a true hero. He bought his first motorcycle when he was a teenager. An MV Agusta of course! He kept his 125 GTLS for a very long time before finally selling it to a highly persuasive Japanese collector; a decision he will regret for a while until finally coming across the same model again after a

quest spanning over ten years long! When buying his first motorcycle, our collector had no idea that nearly fifty years later, he would eventually rent an abandoned factory to set up his collection. A lifetime of prospecting has led him to gather more than a hundred MV Agusta. "I own almost all of the production models, a few unique models and some factory prototypes."

This is certainly the world's largest MV Agusta collection, which will be offered during our auction sale. Most of these machines on offer were restored by former mechanics who back then, used to work in MV Agusta dealerships.

Thanks to their experience and knowledge of the brand and its products, these motorcycles have often been restored and most of them have been registered with the "Registro Storico MV Agusta". We remind buyers that the entire collection consists of motorcycles that were for the most part, left unused for decades. They are therefore sold as they are and are to be restored.



© archives MV Agusta



L'oncle de notre collectionneur en 1958 © DR





L'oncle de notre collectionneur lors d'une course en 1957 © DR



L'oncle de notre collectionneur lors d'une course en 1957 © DR

MV Agusta

Comme de nombreuses marques de moto, l'histoire de MV Agusta est intimement liée à l'aéronautique. Tout débute en 1907 quand le Comte Giovanni Agusta fonde une fabrique d'avions sous le nom de « Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta ». En 1927, le Comte disparaît laissant l'entreprise à sa veuve et à son fils aîné, Domenico.

L'étude d'une première moto est entamée un peu avant la fin de la Seconde Guerre mondiale et, le 12 février 1945, est créée la « Meccanica Verghera », une société chargée de commercialiser ces petits engins (dans les années 1950, Agusta reviendra à ses racines en fabricant sous licences des hélicoptères Bell). En 1946, la première MV Agusta sort des ateliers de Cascina Costa. C'est une petite moto économique, animée par un monocylindre deux temps de 98 cm³ à boîte 3 vitesses. La 98 (c'est son nom) répond aux exigences de l'immédiat après-guerre. Elle est très bien accueillie dans une Italie en effervescence. Des compétitions fleurissent un peu partout et Vincenzo Nencioni, représentant général de MV, remporte la première victoire de la marque dans une épreuve de régularité à La Spezia ! A partir de cet instant, la compétition sera chevillée dans l'ADN de la marque.

L'âge d'or

Après avoir lancé la construction de motos par nécessité, Domenico Agusta va pouvoir laisser libre cours à sa passion pour les deux-roues, la mécanique et les sports mécaniques. Dans les années 1950, le besoin de mobilité est toujours présent, et la marque produit une majorité de jolies machines de petites et moyennes cylindrées, restant haut de gamme, mais où la recherche de solutions raisonnables l'emportait sur la passion du Comte pour la compétition et les technologies sophistiquées.

Produites souvent dans de faibles – voire d'infimes – quantités, chacune des machines présentées peut prétendre, aujourd'hui, au statut de « collector ». Cette décennie voit MV Agusta apposer son écusson sur des scooters, des 125 deux temps, ses premières machines quatre temps, etc. La marque propose une offre coiffant l'ensemble des besoins du marché. En 1950, MV présente également une fabuleuse 500 cm³ quatre cylindres de tourisme, étroitement dérivée des machines de course. D'une beauté fatale dans sa robe gris métallisée, la 500 Quattro n'a pas d'équivalent sur le marché. Proposée à un tarif très élevé de 950 000 Lires (le scooter de la marque était vendu >>>

MV Agusta

Like many motorcycle brands, MV Agusta's history goes hand in hand with the aeronautics industry. It all began in 1907 when Count Giovanni Agusta founded an aircraft factory under the brand name "Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta". In 1927, the Count passed away, leaving the company in the hands of his widow and his eldest son, Domenico.

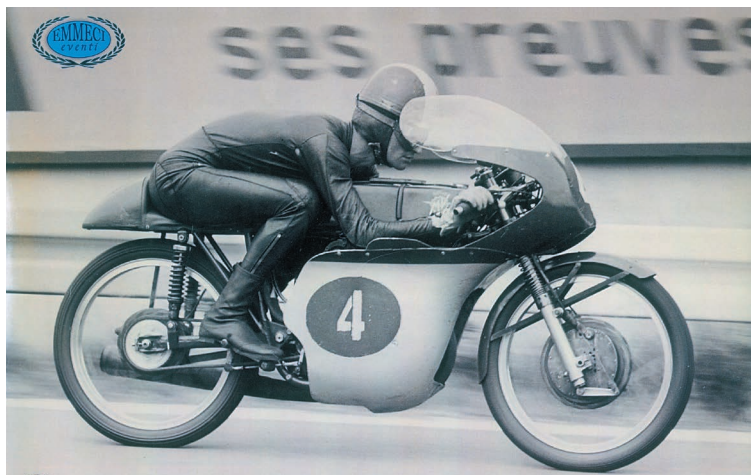
The first motorcycle was designed just before the end of the Second World War and, on 12 February 1945, the "Meccanica Verghera" was founded; a company in charge of putting these small machines into market (in the 1950s, Agusta would go back to its roots by producing Bell helicopters under licence). In 1946, the first MV Agusta is manufactured in the Cascina Costa factory. It is a small economical motorcycle, powered by a 98cc two-stroke single-cylinder engine and equipped with a 3-speed gearbox. The 98 (its actual name) would meet all expectations of the immediate post-war period. It is very well received amidst a bustling Italy. Competitions arise a bit everywhere and Vincenzo Nencioni, MV's Chief Representative, end up winning the brand's first victory in a regularity race in La Spezia! From then on, this competitive stance will be anchored in the brand's DNA.

The Golden Age

Although he started manufacturing motorcycles out of necessity, Domenico Agusta will be able to give free rein to his passion for two-wheelers, mechanics and motor sport. In the 1950s, the need for mobility is still present and the brand mostly produces beautiful machines with small and medium-sized cylinders while perpetuating its high-end quality, but the quest for reasonable solutions superseded the Count's passion for competition and sophisticated technologies. Each of these machines on offer, which were often produced in small – or even tiny – quantities, can today be described as "collectible". This decade saw MV Agusta affix its badge onto 125 two-stroke scooters, its first four-stroke machines, etc... The manufacturer offers a product that meets all of the market's demands. In 1950, MV also introduced a fabulous 500 cc four-cylinder touring motorcycle, closely derived from their racing motorbikes. A killer beauty in its metallic grey colour; the 500 Quattro is unrivalled on the market. Offered at a high price of 950,000 lira (the brand's >>>



© archives MV Agusta



© archives MV Agusta



© archives MV Agusta

>>> 175 000 Lires), la 500 Quattro reçoit un très bon accueil mais elle disparaît des podiums des salons et restera au stade de prototype.

La fin des années 1950 ne va pas être favorable à la motocyclette, sur fond de crise économique, et, de naissance de l'automobile populaire. En 1957, la Fiat Nuova 500 est vendue à un tarif qui la met directement en concurrence avec une moto légère. Heureusement, MV Agusta conserve une assise financière solide grâce à la construction d'hélicoptères et le Comte Domenico Agusta va continuer à faire tourner son usine et son écurie de course prestigieuse. Participer aux Grands Prix ne va plus servir à la promotion des motos de série mais va profiter à la notoriété du nom MV Agusta.

L'invasion japonaise

Les années soixante marque l'arrivée des machines japonaises. Celles-ci envahissent le marché américain et mettent à mal l'industrie britannique (la moto anglaise

disparaîtra corps et bien au milieu des années 1970). La moto n'est plus qu'un simple engin de locomotion mais devient un outil d'émancipation et de liberté pour une jeunesse avide de sensations.

En Europe, les japonaises commencent à séduire la clientèle mais les marques nationales résistent en proposant des machines de plus fortes cylindrées. En 1965, MV Agusta présente une machine haut de gamme de 600 cm³ qui fit sensation grâce à sa filiation avec les machines de course. Monté à la main, le moteur était bien le premier quatre cylindres en ligne double arbre « moderne » proposé sur le marché. Mais la MV 600 souffrait d'une esthétique discutable et, surtout, était commercialisée à un tarif plus qu'élitiste (1 060 000 Lires) à comparer aux 700 000 Lires nécessaires à l'acquisition d'une Moto Guzzi V7 !

Bon an, mal an, la production de MV Agusta continuait en s'appuyant sur des machines de

>>> *scooter was sold for 175,000 lira, the 500 Quattro was very well received but disappeared quite rapidly from podiums at exhibitions and consequently did not evolve beyond the prototype stage.*

As a result of the economic crisis and the birth of the popular automobile, the end of the 1950s was not a good time for the motorcycle. In 1957, the Fiat Nuova 500 was sold at a price that was putting it in direct competition with a lightweight motorcycle. Fortunately, MV Agusta maintained a solid financial foundation thanks to the production of helicopters, allowing Count Domenico Agusta to continue running his factory and his prestigious racing team. Competing in Grand Prix racing will no longer be used to promote motorcycles going into production, but to enhance the reputation of the MV Agusta brand.

Japanese Invasion

The sixties highlighted the arrival of Japanese machines. These conquered the American market and heavily damaged the British industry (the British Motorcycle would eventually disappear completely in the mid-1970s). The motorcycle is no longer just a simple mode of transport but is now becoming a way of empowerment and freedom expression for a thrill-seeking young generation..

In Europe, these Japanese beauties are beginning to attract customers, but national brands are resisting by offering machines that feature larger cubic capacities. In 1965, MV Agusta introduced a high-end 600 cc machine which became a total success as a result of its affiliation with racing machines. The handcrafted engine was indeed the first inline-four, twin-shaft engine available on the market, but the MV 600 had a questionable design and, above all,



© archives MV Agusta

petites cylindrée. L'histoire de la marque bascule en 1971 avec la disparition du Comte Domenico Agusta qui incarnait, grâce à sa forte personnalité, l'esprit de la marque. Au même moment, une crise apparaît dans le secteur aéronautique, privant MV de la manne financière qui permettait de faire vivre la branche moto sans soucis de rentabilité... La marque plonge dans un profond désarroi alors que l'offensive japonaise balaye tout sur son passage. La MV Agusta 600, qui n'a pas trouvé son public, laisse la place à la 750 S, une machine à la vocation sportive plus affirmée... Sur le papier ! Après la mort du comte Domenico Agusta et l'apparition des premières difficultés financières, les nouveaux dirigeants oscillent entre le devoir d'équilibrer les comptes, et l'envie de maintenir le prestige de la firme par le biais d'une activité coûteuse. Dans la deuxième moitié des années 70, la fin inéluctable de la production de ces motos d'élite se profilait. Il était vain de s'entêter à produire des

motos devenues obsolètes sur le plan du style et des performances, face à la puissance et le changement que représentait l'industrie japonaise. La marque s'éteindra doucement jusqu'au début de l'année 1980.

Nouvelle vie

Vingt ans après la disparition de la marque, le prestige de MV Agusta est loin de s'être dissipé. Il faudra patienter jusqu'à la fin de l'année 1997 pour voir la marque renaître de ses cendres grâce à la passion et au dynamisme des frères Castiglioni. Le génie sans limite de Massimo Tamburini fait le reste, et la fabuleuse 750 F4 pouvait prétendre au statut de « plus belle moto du monde ». Depuis cette date, MV Agusta a traversé de nombreuses vicissitudes.

Aujourd'hui, l'avenir de MV Agusta s'éclaircit enfin, avec un projet d'ampleur, grâce à l'arrivée d'un fond d'investissement russe, ComSar Invest. Des capitaux importants ont été injectés pour renforcer le projet industriel et le conseil >>>

was sold at a more than elitist price (1,060,000 lira compared to the 700, 000 lira required to buy a Moto Guzzi V7)!

Year after year, MV Agusta's production kept on relying on small-displacement machines. The history of the brand took a different turn in 1971 with the death of Count Domenico Agusta who, with his strong personality, embodied the spirit of the brand. At the same time, a crisis emerged in the aeronautics sector, depriving MV of the financial manna that allowed the motorcycle industry to survive without worrying about profitability...

The brand was thrown into great disarray as the Japanese offensive swept away everything in its path. The MV Agusta 600, which did not connect well with the audience, has given way to the 750S, a machine with a more assertive sporting vocation... On paper! After the death of Count Domenico Agusta and confronted with their

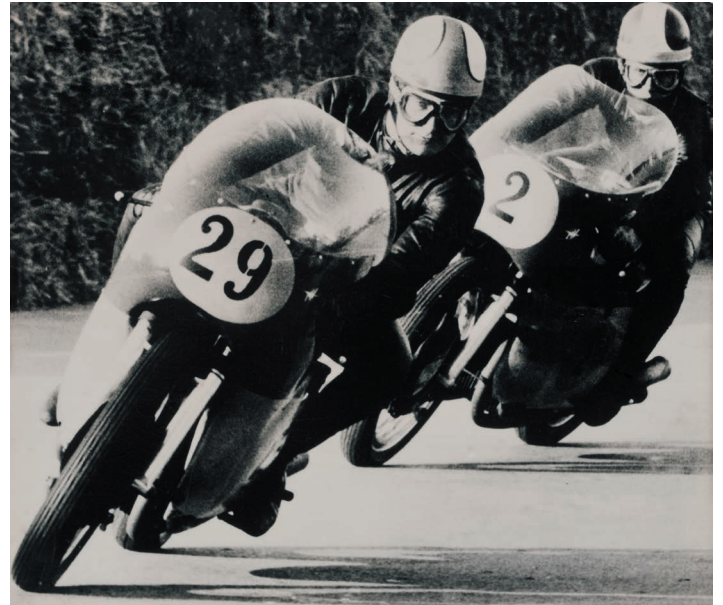
first financial difficulties, the new managers oscillated between the duty to balance the accounts and the desire to maintain the firm's prestigious status by means of costly investments. In the second half of the 1970s, the inevitable end of producing these elite motorcycles was imminent. It was pointless to persist in manufacturing motorcycles that had become obsolete in terms of style and performance, given the power and change that the Japanese industry encompassed. The brand slowly died out until the beginning of 1980.

A New Life

Twenty years after the brand's extinction, MV Agusta's prestige is far from lost. It will take until the end of 1997 to see the brand reborn from its ashes thanks to the passion and dynamism of the Castiglioni brothers. The unrivalled genius known as Massimo Tamburini did the rest, and the fabulous>>>



© archives MV Agusta



© archives MV Agusta



© archives MV Agusta



© archives MV Agusta

>>>d'administration a nommé Giovanni Castiglioni au poste de président et Timur Sardarov en tant que nouveau directeur général et président du conseil d'administration du groupe. Cette alliance italo-russe a permis de présenter plusieurs machines sublimes au dernier Salon de Milan. La Brutale 1000 (un tout nouveau roadster de 212 ch !), la 1000 Claudio (l'édition finale de la F4) et la Super Veloce (un superbe concept basé sur la 800 trois cylindres) sont dignes des plus belles production de la marque MV Agusta.

>>> *750 F4* was recognised as the "most beautiful motorcycle in the world". Since then, MV Agusta has been through many ups and downs. Today, the future of MV Agusta is finally becoming clearer, as a result of a Russian investment fund, ComSar Invest. Significant capital has been injected to strengthen the industrial project and the Board of Directors has appointed Giovanni Castiglioni as President and Timur Sardarov as the new Managing Director

and Chairman of the group's Board of Directors. This Italian-Russian alliance made it possible to showcase several exquisite machines at the last Milan Motor Show. The Brutale 1000 (a brand new 212hp roadster!), the 1000 Claudio (the F4's final edition) and the Super Veloce (a superb concept based on the 800 three-cylinder) are worthy of the finest models produced by the MV Agusta brand.

Grâce à la passion débordante du Comte Agusta, ainsi que son goût pour la technologie et la vitesse, on peut affirmer que contrairement à la plupart des autres constructeurs, chez MV Agusta, la compétition a toujours été la priorité absolue. La toute première victoire date de 1946 dans une épreuve de régularité et permet de faire connaître cette toute jeune marque. Il y en aura 3 027 autres selon les registres officiels, assortis de 37 titres de Champion du monde des Constructeurs, de 38 titres de Champion du monde des Pilotes et de 35 titres de Champion d'Italie. Cette longue liste de succès provient de l'inextinguible envie du Comte Domenico Agusta de voir briller ses machines au plus haut niveau.

Pendant plus de 25 ans, le Continental Circus va vibrer au rythme des exploits de Carlo Ubbiali, Leslie Graham, Carlo Bandirola, John Surtees, Mike Hailwood, Phil Read et Giacomo Agostini qui mènent à la victoire les machines amoureusement préparées par Arturo Magni, et son équipe de mécanos fidèles.

Giacomo Agostini est certainement le pilote le plus à même d'incarner cette dramaturgie de la course qui faisait tant vibrer le Comte Agusta. Ne cherchons pas à savoir si Agostini était meilleur que Surtees ou plus rapide que Hailwood. Ago est un italien de Bergame... Ago est un beau garçon désinvolte entouré de jolies filles... Ago est le pilote qui a offert le plus grand nombre de titres à MV (il a remporté 13 de ses 15 titres de Champion du monde avec MV Agusta)... Ago est l'homme de tous les exploits...

Une de ses plus fameuses courses reste le Tourist Trophy 67 où l'italien s'est livré à un duel d'anthologie avec Mike The Bike. Pendant 5 des 6 tours de 60 km du tracé le plus dangereux de l'époque, les deux pilotes ont roulé au-delà de leurs limites et de celles de leur machines ! Le dénouement eut lieu dans la section montagneuse lorsque Ago cassa sa chaîne à Windy Corner. Ce fut une des rares fois où on a pu voir Ago se laisser aller à un mouvement d'humeur en jetant son casque par terre. Mike Hailwood remporta la course avec sa Honda 4 cylindres à une vitesse moyenne de



La course comme raison d'être

Racing: A Reason to Be

© archives MV Agusta

169,98 km/h, un record qui ne sera battu que huit ans plus tard, avec des machines de 750 cm³ sur un circuit amélioré. Cela résume l'intensité de la bagarre entre les deux champions ! Dans les années 1970, Giacomo Agostini régna sans partage sur les Grands Prix mais, même lorsqu'il avait course gagnée, il poussait à fond la fidèle Tre Cilindri ou la Quattro, améliorant les records d'années en années. En 1973, il remporta son dernier titre de Champion du monde avec une MV dans la catégorie 350 cm³. L'arrivée de Phil Read au sein de l'écurie italienne et l'envie de nouveaux défis ont poussé Giacomo Agostini vers Yamaha. Il quitta une véritable famille pour une usine japonaise et il découvrit le pilotage des deux temps. En dépit de ces changements profonds, Agostini enlèvera deux autres titres de Champion du monde (un en 350 cm³ et un en 500 cm³). C'était aussi pour Ago une façon élégante de prouver que son palmarès devait autant à son talent qu'à la qualité de ses machines !

Aujourd'hui, Giacomo Agostini est, sans aucun doute, le meilleur ambassadeur de MV Agusta, en pilotant une vénérable Tre Cilindri sur les événements classiques, en signant des autographes ou en répondant aux interviews.

Unlike most other manufacturers, MV Agusta has always positioned its competitive stance at the forefront and all this thanks to Count Agusta's overwhelming passion driven by his love for technology and speed. Its very first victory in a regularity race in 1946 was instrumental in introducing this very young brand to the world. As per official records, MV Agusta will see an extra 3,027 wins, including 37 Constructors World Championship titles, 38 World Riders' Championship titles and 35 Italian Championship titles. This impressive list of accomplishments is the result of Count Domenico Agusta's unrivalled desire to see his machines performing at the highest possible level.

For more than 25 years, the heart of Continental Circus will beat to the rhythm of motorbikes lovingly prepared by Arturo Magni and his team of dedicated mechanics, and ridden to victory by Carlo Ubbiali, Leslie Graham, Carlo Bandirola, John Surtees, Mike Hailwood, Phil Read and Giacomo Agostini.

Giacomo Agostini is undoubtedly the best-placed rider to add a pinch of drama to the pleasure of Count Agusta. Let's not think about whether Agostini was better than Surtees or faster than Hailwood. Ago, a native

of Bergamo, is a complacent handsome young man surrounded by pretty girls... Ago has also won the highest number of titles under the MV banner (he claimed 13 of his 15 World Championship titles on a MV Agusta)... Ago is a legend in his own right...

The 1967 Tourist Trophy remains one of his most celebrated races, featuring an exciting showdown between the Italian and Mike The Bike, one that will go down in history. In five out of six 60 km laps of what was the most dangerous race track at that time, both riders pushed themselves and their motorbikes beyond limits! The race reached its climax in the mountainous section when Ago snapped his chain on Windy Corner, one of the rare times we saw him throw a fit by slamming his helmet on the ground. Mike Hailwood ended up winning the race with his 4-cylinder Honda at an average speed of 169,98 km/h, a record that will remain unbroken for eight years until the arrival of 750cc machines on an improved track. This sums up the sheer intensity of the showdown between two champions!

Giacomo Agostini reigned supreme in the 1970s in the Grand Prix but even after winning the race, he kept on pushing his reliable Tre Cilindri or Quattro to new heights and set new records from year to year. In 1973, he rode an MV Agusta in the 350cc class and notched up his last World Championship title. Phil Read's arrival and the need to take on new challenges prompted Giacomo Agostini to leave the Italian team for Yamaha. He left behind a true family for a Japanese manufacturer where he learnt how to ride two-stroke engines. Despite these significant changes, Agostini will bring home two more World Championship titles (one in the 350cc class and another in the 500cc class). What better way for Ago to prove that his track record owed as much to his talent as to the quality of his machines!

Today, Giacomo Agostini is indisputably the greatest MV Agusta ambassador, riding a legendary Tri Cilindri at sports events, signing autographs and agreeing to interviews.

1952 MV AGUSTA SCOOTER OVUNQUE

N° de cadre : 75690
 N° de moteur : 75690
 Registro MV : 547

3.500 - 7.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



En 1950, la guerre commerciale bat son plein sur le marché des scooters. MV Agusta a conçu l'Ovunque. Il se caractérise par un cadre ouvert tubulaire, un moteur « oscillant » permettant de monter un seul ensemble ressort-amortisseur. Avec des roues de 8 pouces, il affiche un poids inférieur de 10 kg au modèle CGT de 1950. Propulsé par un monocylindre deux temps de 125 cm³ à boîte 3 vitesses, il pouvait atteindre une vitesse de 80 km/h. Produit à environ 10 000 exemplaires de 1951 à 1954, l'Ovunque reste difficile à trouver. Cette version de la première série (051), reconnaissable à son simple échappement, n'a jamais été utilisée depuis sa restauration.

In 1950, the scooter market was in the middle of a raging trade war, MV Agusta launched the Ovunque. It features an open tubular frame, an "oscillating" engine which can fit a single spring-shock absorber, and owing to its 8-inch tyres, it weighs 10kg less than the 1950 CGT model. It is powered by a 125cc two-stroke and single-cylinder engine with a 3-speed gearbox and can go up to a speed of 80 km/h. Approximately 10,000 examples were built from 1951 to 1954, making it hard to find one. This version of first series model (051) which can easily be distinguished by its single exhaust, has never been used since its restoration.

1951 MV AGUSTA SCOOTER CGT

N° de cadre : 54959
 N° de moteur : 54959
 Registro MV : 355

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Au Salon de Genève 1950, MV Agusta présente un scooter, d'abord dénommé Popolare, puis CGT (C Gran Turismo). Cette version dérivée du CSL en conservait le moteur et la partie avant.

Le moteur à boîte 4 vitesses commandées au pied développait 5 ch à 4 800 tr/mn et permettait d'atteindre 80 km/h. Bien pensé, le CGT était proposé à un tarif concurrentiel et resta deux années au catalogue (4 500 exemplaires produits) avant de céder sa place à l'Ovunque.

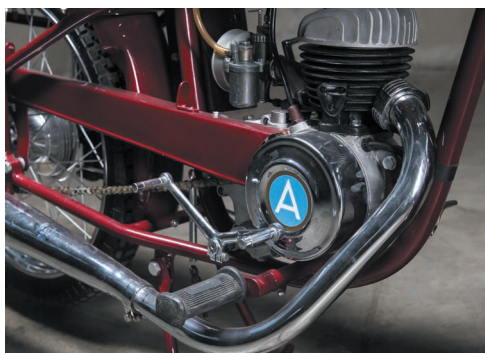
Ce modèle, qui fait partie de la seconde série avec le phare incorporé au tablier (auparavant, le phare était monté sur le guidon), a été restauré il y a une vingtaine d'années et n'a jamais roulé depuis.

The 1950 Geneva Motor Show saw the launch of MV Agusta's CGT (C Gran Turismo) scooter, formerly known as Popolare. An evolution of the CSL model, it featured the same engine and front section. The engine with its 4-speed foot-operated gearbox produced 5hp at 4,800 rpm and could reach 80 km/h. The well thought-out CGT was sold at a competitive price and was featured in the catalogue for two years (manufactured at 4,500 examples) before giving way to Ovunque. This second series model, distinctive with its built-in headlight (it was previously mounted on the handlebars) was restored about twenty years ago and has never been on the road since.

1953 MV AGUSTA 98 TURISMO LUSO

N° de cadre : 082.75
N° de moteur : 942
Registro MV : 427

5.000 - 10.000 €
Sans réserve /
No reserve



Bien peu de gens savent que la toute première MV Agusta était une frêle machine de 98 cm³, imaginée durant les derniers mois de la guerre mondiale. Étudiée pour un pays en reconstruction, cette machine était fiable, peu coûteuse et économe en carburant.

La première version de cette petite MV apparaît à l'automne 1945 sous le nom de Vespa (un nom qu'elle devra abandonner car il déjà été déposé par une autre firme!). La MV 98 est équipée d'un cadre rigide à l'arrière et d'un classique monocylindre deux temps de 98 cm³ à boîte 3 vitesses. Alimenté par un carburateur Dell'Orto de ø 16 mm, ce moteur développe 3,5 ch à 3.500 tr/mn.

Cette machine ne pèse que 70 kg à sec et atteint 65 km/h.

La fin de l'année 1946 voit apparaître la Turismo Lusso, qui est équipée d'une fourche télescopique d'aspect plus moderne. Le modèle présentée est un rare modèle construit sous licence en Espagne. Il se différencie des versions italiennes par le marquage MV Avello Gijon sur le carter moteur gauche. Rachetée à un collectionneur italien installé en Espagne, cette Turismo Lusso de 1953 a été entièrement restaurée et est conforme à la version originale, excepté son silencieux.

A little-known fact about the very first MV Agusta is that it was a frail 98cc machine designed during the last few months of the World War. This reliable, inexpensive and fuel-efficient machine was conceived with the reconstruction era in mind. The first version of this small MV made its debut in fall 1945 and was called "Vespa" (a name that it would eventually give up after learning that it had already been registered by another firm!). The MV 98 features a solid rear frame and is equipped with a classic 98cc two-stroke single-cylinder engine and a 3-speed gearbox. The engine, powered by a 16 mm

Dell'Orto carburettor produces 3.5 hp at 3,500 rpm. It has a dry weight of only 70 kg and can go up to a speed of 65 km/h.

The end of 1946 saw the launch of the Turismo Lusso, accented by a telescopic fork and a more modern design. The featured model is a rare one manufactured under licence in Spain. It stands out from its Italian counterparts by the MV Avello Gijon logo imprinted on the left engine crankcase. This 1953 Turismo Lusso was bought from an Italian collector living in Spain and was completely restored to match the original version, except for its muffler.

1960 MV AGUSTA 175 SQUALO CARENAGE SPECIAL

N° de cadre : 415 703
N° de moteur : 409 208
Registro MV : 361

10.000 - 18.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette machine est une intéressante réalisation d'époque du concessionnaire d'Asti. Vigna Moto a construit une petite série de machine sur la base d'un modèle 175 Squalo, équipée d'une fourche, d'un réservoir et d'un moyeu arrière différents. Son monocylindre est alimenté par un carburateur Dell'Orto de ø 27 mm et est équipé d'une magnéto extérieure comme les CSS 5 vitesses. Mais la principale caractéristique « spéciale » est son carénage intégral recouvrant la roue avant. Apparue au début de la saison 1954 sur les Moto Guzzi (l'usine possédait sa propre soufflerie), ces carénages enveloppant appelés « flying dustbin » seront prohibés en compétition à la fin de la saison 1957. Restaurée il y a quelques années, cette machine est une très jolie évocation d'une période de gloire de l'industrie italienne.

This machine is an original creation by the Asti dealer. Vigna Moto has designed a small series of machines modelled on the 175 Squalo and equipped with a different fork, fuel tank and rear hub. Its single-cylinder engine is powered by a 27 mm Dell'Orto carburettor and features an external magneto similar to the 5-speed CSS. Its most "striking" feature, however, remains its full fairing over the front wheel. These full fairings- or "flying dustbins"- were first introduced at the beginning of 1954 on Moto Guzzi motorbikes (the factory had its own wind tunnel) but were eventually banned from motorcycle racing events at the end of 1957. This machine which was restored a few years ago is an iconic relic of the golden era of the Italian industry.

1956 MV AGUSTA 175 CSTL

N° de cadre : 417 084
N° de moteur : 413 627
Registro MV : 384

6.000 - 10.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette petite machine tient une place importante dans l'histoire de la marque. Son moteur, un humble 175 cm³, présenté en 1952, était le premier moteur quatre temps à apparaître dans la gamme et il allait être monté, notamment, dans des versions sportives destinées aux courses de motos de série, en vogue à cette époque (les deux modèles sportifs de la gamme CS seront les fameuses Disco Volante et Squalo). Cette 175 CSTL de 1956, qui est équipée du moteur plus largement aileté au niveau de la culasse, a été restauré il y a dix ans. Son certificat signé de la main d'Arturo Magni la désigne en tous points conforme au modèle de série, produits environs à 9 000 exemplaires entre 1955 et 1956.

This small machine holds an important place in the brand's history. Its engine, a humble 175cc, introduced in 1952, was the first four-stroke engine of the line-up and was to be mounted, in particular, in sports versions designed for production bike racing which were all the rage back then (the two sports models in the CS range were the famous Disco Volante and Squalo). This 1956 175 CSTL, equipped with an engine with a larger-finned cylinder head, was restored ten years ago. Its certificate, signed by Arturo Magni, indicates that it is in full conformity with the production model, manufactured in about 9,000 units between 1955 and 1956.

1953 MV AGUSTA 125 A CALLESINO

N° de cadre : 50067
 N° de moteur : 24695
 Registro MV : 513

15.000 - 25.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Selon le registre du Musée MV, cet étonnant taxi fabriqué par la « Carrozzeria Franceschi » de Rome reprend la partie avant d'un scooter MV 125 A de 1949, équipée d'une fourche type Earles originale auquel est greffé une caisse en bois. Il est équipé d'un moteur de scooter 125 C de 1952 dont la culasse a été repositionnée dans le sens de la marche pour un meilleur refroidissement. Récupéré en très mauvais état, ce taxi servait à faire

le tour du « Parco della Certosa » à Pavie, lieu extrêmement touristique, où se trouve la célèbre chartreuse éponyme. Il était alors immatriculé PV 41076. Refait avec passion il y a quelques années, ce petit 125 est prêt pour de nouvelles courses romantiques.

According to the MV Museum's register, this amazing taxi manufactured by "Carrozzeria Franceschi" in Rome features the front end of a 1949 MV 125 A scooter and is equipped with an original Earles fork and a wooden crate attached to it. It is fitted with an engine from a 125 C scooter from 1952, though the cylinder head has been repositioned in the moving direction for an enhanced cooling

efficiency. This taxi, bought in very poor condition, was formerly used to tour the "Parco della Certosa" in Pavie, a highly popular tourist attraction, where the famous and eponymous Carthusian monastery is located. It was then registered PV 41076. Passionately restored a few years ago, this small 125 is ready to take you across new romantic journeys.

1976 MV AGUSTA MINI BIKE BAMBINO 8 ANNI

N° de cadre : 17
N° de moteur : MF-S5
Registro MV : 532

2.000 - 3.000 €
Sans réserve /
No reserve



Ces mini-motos pour enfant sont apparues au Salon de Milan 1975. Ces « répliques » de MV 500 4-cylindres de Grand Prix, étaient motorisées par un petit moteur Franco Morini à embrayage centrifuge. Elles étaient disponibles en roues de 8 ou 10 pouces. La légende dit que Phil Read aurait été à l'initiative de ce projet, réclamant une replica de sa machine pour son fils, Pip. Est-ce vrai ? La seule certitude est que la société Phil Read International a importé quelques exemplaires de ces mini-motos et qu'elles ont été exposées au « Racing and Sporting Show » de Londres en 1976. Il existe également une photo où Read, assis sur une de ces machines, est verbalisé par deux agents de la circulation.

These mini-motorbikes for kids were introduced at the Milan Show in 1975. These "replicas" of the Grand Prix 4-cylinder MV 500 motorbikes were powered by a small Franco Morini engine and featured a centrifugal clutch. They were available in 8 or 10-inch wheels. Legend has it that Phil Read was behind this project, claiming a replica for his son, Pip. Is it true? One thing is for sure, Phil Read International imported a few units of these mini-motorbikes and they were exhibited at the "Racing and Sporting Show" in London in 1976. You can also come across a picture where Read, sitting on one of these machines, is being fined by two traffic officers.

1974 MV AGUSTA MINI BIKE BAMBINO 10 ANNI

N° de cadre : 6
Registro MV : 429

2.000 - 3.000 €
Sans réserve /
No reserve



Avec ces 4-pots d'échappement, cette mini MV 500 de Grand Prix à roues de 10 pouces est prête à prendre le départ de n'importe quel Grand Prix... Pourvu que vous ne soyez pas âgé de plus de 10 ans ! L'histoire dit que cette gamme de mini-motos n'a pas rencontré un franc succès et leur production est estimée à quelques petites centaines d'exemplaires. Le spécialiste Anglais, Mick Walker, les considère avec un humour tout britannique comme les derniers deux temps de MV !

This Grand Prix mini MV 500 racing motorbike, featuring 10-inch wheels and 4 exhaust pipes, is all set to compete in any Grand Prix race... As long as you are not older than 10 years old! If you go back in history, you'll learn that this mini-motorbike series, manufactured in about a few hundred units, has not had much success. British specialist Mick Walker welcomes them with a distinct British humour, just like with MV's last 2-stroke machines!

1975 MV AGUSTA MINI MOTO 4 VELOCITÀ

N° de cadre : 02
N° de moteur : 2
Registro MV : 531

5.000 - 10.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette mini-moto a tout d'une grande et on peut imaginer la joie de l'heureux bambin déballant son cadeau. Avec des 4 pots, son carénage portant le N°1 sur des plaques jaunes, son réservoir et sa selle, cette mini-moto est une réplique des MV 500 cm³ de Grand Prix de Ago et Read. Bien campée sur ses roues de douze pouces, elle est équipée d'un petit moteur deux-temps de 50 cm³ à boîte 4 rapports. La production de ces mini-motos était bien entendu sous-traitée à des spécialistes destinés aux distributeurs et aux clients les plus fidèles. Restauré, ce rare petit bijou était exposé dans le salon d'un amateur averti avant de rejoindre la collection.

This mini-motorcycle boasts all the qualities of a big one and one can imagine the joy of the happy toddler unpacking his gift. With 4 exhaust pipes, its fairing bearing the N° 1 on yellow stickers, its tank and its seat, this mini-motorcycle is a replica of the MV 500 cc Grand Prix of Ago and Read. Well positioned on its 12-inch wheels, it is equipped with a small 50 cc two-stroke engine and a 4-speed gearbox. The production of these mini-motorbikes was, of course, outsourced to specialists for distributors and loyal customers. Restored, this rare little jewel was exhibited by an experienced amateur before joining the collection.

MV AGUSTA MINI MOTO BY TAMBURINI

5.000 - 10.000 €
Sans réserve /
No reserve



Chefs-d'œuvre incontestés de Massimo Tamburini, la Ducati 916 et la MV Agusta F4 sont les deux plus belles motos du monde. Ces deux divas ne faisaient-elles pas partie des 95 motos constituant l'exposition « The Art of the Motorcycle » du Guggenheim de New-York ? Que vient faire alors un pocket-bike au milieu de ces deux légendes ? Cette mini-F4 est tout simplement une pure création de Massimo Tamburini. Selon le témoignage écrit du constructeur des pocket-bikes Paventa, cet exemplaire, a priori unique, a été entièrement fabriqué par Massimo Tamburini. Cette machine était le « proto », annonciateur d'une petite série. Mais la disparition du fameux ingénieur en 2014 a mis un terme à ce projet. Restauré, ce pocket-bike d'exception mérite d'accompagner une F4 grandeur nature, une « Tamburini » de préférence !

Massimo Tamburini's undisputed masterpieces, Ducati 916 and MV Agusta F4, are the two most beautiful motorcycles in the world. Weren't these two divas among the 95 motorcycles in "The Art of the Motorcycle" exhibition at Guggenheim in New York? So, what's a pocket-bike doing in the middle of these two legends? This mini-F4 is simply the untainted work of Massimo Tamburini. Based on the written testimony of the Paventa pocket bikes' manufacturer, this model, apparently the only one of its kind, was entirely produced by Massimo Tamburini. It was the "prototype" that heralded a small series. However, the death of the famous engineer in 2014 marked the end of this project. This exceptional pocket-bike which was restored deserves a place alongside a life-size F4, preferably a "Tamburini"!

2005 MV AGUSTA F4 TAMBURINI 001

35.000 - 55.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Dévoilée en 2005, la F4 Tamburini est une série spéciale de la F4 rendant hommage à son principal créateur, Massimo Tamburini. Rien n'est trop beau pour cette version limitée à 300 exemplaires qui reçoit un habillage complet en carbone (à l'exception du réservoir), une selle en alcantara, une fourche inversée Marzocchi ø 50 mm, un amortisseur Sachs utilisant des technologies héritées de la F1, des freins Nissin, des roues Marchesini forgées. Elle est également équipée de belles pièces en magnésium (té de fourche, bras oscillant et platines de repose-pied) qui permettent d'afficher un poids à sec de 183 kg. Outre son équipement haut de gamme et sa décoration spécifique mariant magnifiquement le rouge et le noir, cette machine utilise pour la première fois le

système TSS (Torque Shift System), qui fait varier la longueur des trompettes d'admission de manière à améliorer le couple à bas et moyen régimes. Le quatre cylindres de la F4 Tamburini développe ainsi 173 ch à 11 750 tr/min et permet à cette F4 Tamburini de dépasser les 300 km/h.

Rare et véloce, la F4 Tamburini proposée possède une histoire singulière qui en fait une pièce absolument unique. Achetée à Olivari Silverio, un ancien concessionnaire MV Agusta, cette machine fut confiée à l'un des plus anciens concessionnaires MV Agusta, Paronelli de Varese pour une remise en route. Un des mécaniciens, ancien de l'usine MV Agusta, identifia cette machine comme le « show-bike » de présentation qui parcourait le monde

Unveiled in 2005, the F4 Tamburini is a F4 special series model that pays tribute to its main designer, Massimo Tamburini. Nothing is too good for this version limited to 300 units, equipped with a complete carbon casing (except the tank), an alcantara seat, a 50 mm Marzocchi inverted fork, a Sachs shock absorber drawing from technologies inherited from the F1, Nissin brakes, forged Marchesini wheels. It also features beautiful magnesium parts (fork crown, swingarm and side plates), explaining its 183kg dry weight. In addition to its high-end equipment and special livery, a beautiful blend of red and black, this machine is equipped with the TSS (Torque

Shift System) for the first time, which varies the length of velocity stacks to improve the torque value at low and mid-rpm. The four-cylinder F4 Tamburini produces 173 hp at 11,750 rpm, and can go beyond 300km/h.

Rare and fast, the featured F4 Tamburini boasts a unique history that makes it the only one of its kind.

Bought at a former MV Agusta dealer named Olivari Silverio, this machine was entrusted to one of the oldest MV Agusta dealers, Paronelli de Varese, for a major service. One of the mechanics, who used to work at the MV Agusta factory, described this machine as the "show-bike" that shined in the limelight of motor shows across all corners



de salon en salon. A l'époque, elle était équipée d'un moteur vide pour des raisons de facilités de transport mais aussi parce que sa définition n'était pas totalement figée! Quelques années plus tard, cette « Tamburini » reçut un moteur complet dont elle est aujourd'hui équipée. Ce mécanicien a pu identifier ce prototype de la « Tamburini » grâce à son absence de numéro de cadre et à la plaque positionnée sur le té supérieur qui porte l'inscription « Tamburini - Claudio Castiglioni - n°001 » (sur les versions de série, la plaque est gravée avec cette mention « Tamburini XXX/300 »). Voilà qui fait de cette version de la F4 Tamburini une pure diva, et un intéressant prototype.

of the world. At the time, it was equipped with an empty engine for ease of transport but also because it was not completed yet! A few years later, this "Tamburini" was equipped with a full engine, fitting that it kept up to now. This mechanic was able to identify this "Tamburini" prototype as it had no frame number and thanks to the plate fixed on the top crown which bears the engraving "Tamburini - Claudio Castiglioni - n°001" (on production models, the plate is stamped with the following: "Tamburini XXX/300"). This F4 Tamburini version is undoubtedly a true diva and very interesting prototype.



2005 MV AGUSTA F4 1000

N° de cadre : ZCGF401BAYV001658

15.000 - 25.000 €
Sans réserve /
No reserve



Le 15 septembre 1997, en présence de Giacomo Agostini et de Riccardo Agusta, neveu de Domenico Agusta, la marque MV Agusta ressuscite de la plus belle des façons. C'est, en effet, ce jour-là que Claudio Castiglioni dévoile la somptueuse 750 F4 au Salon de Milan. Cette machine d'une beauté intemporelle a été conçue par Massimo Tamburini et son quatre cylindres de 750 cm³ partage des gènes avec Ferrari. La 750 F4, qui reprend les couleurs des machines de course de l'époque, se distingue des machines japonaises au design standardisé, par une élégance italienne sublimée par le dessin du phare, des roues, du bras oscillant ou des quatre échappements qui émergent sous la selle. Installé dans un cadre treillis en acier au chrome molybdène, le moteur est un quatre cylindre double arbre à cames en tête de 749 cm³ qui développe 126

ch à 12 500 tr/min. Pour pousser le rêve encore un peu plus loin, une version Oro, qui se différencie de la version Strada par quelques pièces en matières nobles (bras oscillant, jantes et platines de repose-pied magnésium et garde-boue en carbone), est proposée à 300 exemplaires qui s'arracheront.

En 2005, la MV F4 reçoit un moteur de 1000 cm³ qui corrige le principal défaut de cette diva italienne. Le bloc de 998 cm³ développe 166 ch à 11 750 tr/min et plus de 11 m.kg de couple. Achetée à un collectionneur, cette MV F4-1000 est comme neuve, n'ayant jamais roulé sur route. Elle peut être considérée comme une véritable pièce de collection, au même titre que des séries spéciales plus rares.

On 15 September 1997, in the presence of Giacomo Agostini and Ricardo Agusta, nephew of Domenico Agusta, the MV Agusta brand made its comeback in the most beautiful way. It was on that day that Claudio Castiglioni unveiled the sumptuous 750 F4 at the Milan Show. This timeless beauty designed by Massimo Tamburini features a 750cc four-cylinder engine with the same genes as the Ferrari. The 750 F4, adorned in colours of racing machines back then, stands out from Japanese competitors and their standardised design with its Italian elegance enhanced by the design of the headlight, wheels, swingarm or the four exhausts fitted under the seat. Mounted in a chromium-molybdenum steel trellis frame, the 749cc four-cylinder engine with dual

overhead camshaft produces 126 hp at 12,500 rpm. To think bigger, enthusiasts will soon be fighting over an Oro version, distinguishable from the Strada by some of its parts made of high-quality materials (swingarm, magnesium rims and side plates and carbon mudguards), and only 300 units available.

In 2005, the MV F4 was equipped with a 1000cc engine that made up for this Italian diva's main flaw. The 998 cc block produces 166 hp at 11,750 rpm and has a torque value of more than 11 m.kg. Bought from a collector, this 1000 MV F4 is like new and never been ridden on the street before. It is a true collectible and on the same level as rarer special series machines.

2012 MV AGUSTA 800 F3 SERIE ORO

N° de cadre : ZCGF310ABCD000263

30.000 - 40.000 €
Sans réserve /
No reserve



Dans l'histoire des MV Agusta de Grand Prix, les machines à moteur trois-cylindres ont joué un rôle essentiel. Plus étroites, plus petites et plus maniables, les 350 et 500 « tre cilindri » avaient la préférence de Giacomo Agostini en course. Il paraissait évident que MV adopterait un jour cette configuration sur une machine de série. Présentée en 2012, La 675 F3 était vive et légère, développant 128 ch à 14 400 tr/mn. Elle était conçue et fabriquée suivant les standards qui font la réputation de la marque. En 2013, une version 800 cm³ de cette minuscule moto est dévoilée et, bien entendu, déclinée en version « Oro ».

La MV Agusta 800 F3 « Serie Oro » de la collection offre la

particularité d'être absolument comme neuve et de ne jamais avoir roulé sur route. Produite à seulement 200 exemplaires, la 800 F3 « Serie Oro » se caractérisait par de nombreux détails spécifiques sur le plan esthétique et technique. Elle dispose d'une fourche Öhlins, d'étriers de freins Brembo Monobloc et de très nombreuses pièces en fibre de carbone (garde-boue, carter de chaîne, embouts d'échappement, etc.) qui en font un magnifique objet. Aussi rare qu'exceptionnelle, cette 800 F3 « Serie Oro » porte le n° 84/200 et est livrée avec son certificat de conformité.

Machines equipped with three-cylinder engines have played a significant role in the history of Grand Prix MV Agusta. Narrower, smaller and easier to handle, the 350 and 500 "tre Cilindri" were Giacomo Agostini's favourites in competition. It was clear that MV would one day use this configuration on a production motorbike. The 675 F3, introduced in 2012, was fast and light and produced 128 hp at 14,400 rpm. It was designed and manufactured so as to live up to the brand's standards and stay true to its reputation. 2013 saw the launch of an 800cc version of this tiny motorbike, also available, naturally, in an "Oro" version.

This MV Agusta 800 F3 "Serie Oro" is totally like new and has never been ridden on the street before. Manufactured at only 200 units, its many little details both aesthetically and mechanically make it stand out. It features an Öhlins fork, Brembo Monoblock brake calipers and a wide range of parts made of carbon fibre (mudguards, chain guard, exhaust tips, etc.), all of which make it a truly remarkable machine. As rare as it is exceptional, this 800 F3 "Serie Oro" bears the No 84/200 and is delivered with its certificate of conformity.

1972 MV AGUSTA 750 S EX-ARTURO MERZARIO

N° de cadre : 214 0232
 N° de moteur : 214 0172
 Registro MV : 538

100.000 - 150.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



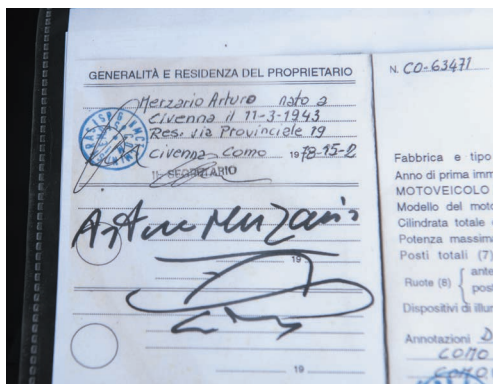
La MV 750 S est née de la demande des distributeurs de la marque qui réclamaient une machine capable de rivaliser avec les 750 cm³, nouveau standard du haut de gamme motocycliste. Dérivée de la 600 cm³ présentée au Salon de Milan 1965, la MV 750 S conserve une transmission par cardan sans doute parce que le Comte Agusta ne souhaitait pas voir cette machine engagée en course, mais préférerait la considérer comme une GT élégante (si elle est plus robuste, la transmission acatène « consomme » plus de puissance qu'une chaîne et est également pénalisante en terme de poids). Son quatre cylindres double arbre, descendant en droite ligne du moteur des 500 de Grand Prix, est alimenté par quatre « petits » Dell'Orto ø 24 mm aspirant l'air par des cornets en

alu et délivre 69 ch à 7 900 tr/mn. Malheureusement, cette mécanique d'exception auréolée de victoire et de mystère trouva sur son chemin la Honda CB 750, la japonaise qui révolutionna le monde de la moto. Moins performante, beaucoup plus exclusive sur le plan tarifaire, la MV Agusta 750 S ne connaîtra qu'un faible succès d'estime. Elle prend sa revanche aujourd'hui en n'étant plus en concurrence sur le plan des performances avec ses rivales. Sa beauté intemporelle (la 750 S a fait partie des machines retenues pour l'exposition « The Art of the Motorcycle » montée par le Musée Guggenheim en 1998), son moteur sculptural, sa rareté et son pedigree en font une pièce de choix pour les collectionneurs avertis.

Joliment restauré, cet exemplaire,

The MV 750 S was designed to meet the demands of the brand's distributors for a machine able to stand up to the 750cc, the new standard for high-end riders. Modelled on the 600cc introduced at the Milan Show in 1965, the MV 750 S kept the cardan transmission shaft, most probably because Count Agusta did not want this machine to be used in competition but instead, saw it as an elegant GT (if it is more robust, the chainless transmission "consumes" more power than a chain and is also at a disadvantage in terms of its weight). Its dual shaft four-cylinder engine, modelled on the Grand Prix 500 engine and powered by four "small" 24 mm Dell'Orto carburetors, with an

air intake system made up of aluminium cones, produces 69 hp at 7,900 rpm. Unfortunately, this remarkable machine crowned with victory and mystery in equal measure, soon found itself face-to-face with the Honda CB 750, the Japanese example that revolutionised the world of motorcycling. The less efficient and more costly MV Agusta 750 S consequently experienced a low success level. Today, it got its revenge as it is no longer competing with its rivals when it comes to performance. Its timeless beauty (the 750 S was one of the machines chosen for "The Art of the Motorcycle" exhibition organised by the Guggenheim Museum in 1998), sculptural engine, rarity and pedigree



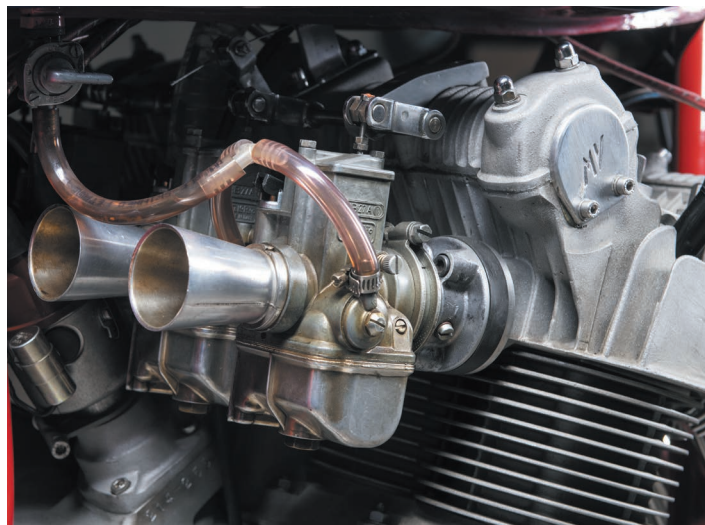
qui date de 1972 et ne compte que 23 219 km au compteur, possède un attrait supplémentaire : elle a appartenu au célèbre pilote italien Arturo Merzario. Cette année-là, Arturo Merzario pilotait une Ferrari 312 PB officielle en Championnat du monde des Prototypes. Grâce à ses bons résultats, il a eu l'opportunité de disputer le GP de Formule Un de Grande-Bretagne au volant d'une 312B. Arturo Merzario est également connu pour être un des quatre pilotes ayant sauvé la vie de Niki Lauda lors de son dramatique accident survenu sur le Nürburgring en 1976.

Interrogé lors de son passage à Montlhéry en septembre 2018, Arturo Merzario a confirmé qu'il avait effectivement échangé cette machine contre un Range Rover V8 ! Soigneusement dédicacée, cette 750 S dispose du duplicata de son libretto italien d'époque au nom du pilote. Le moteur a été légèrement préparé avec des soupapes de plus grands diamètres et des carburateurs Dell'Orto VHB de 27.

make it a must-have for seasoned collectors.

This model dating back to 1972 was beautifully restored and has only 23,219 km on the clock. Interestingly, it also belonged to a famous Italian rider named Arturo Merzario. That year, Arturo Merzario rode an official Ferrari 312 PB in the World Prototype Championship. His high ratings offered him the opportunity to compete in the Formula One GP in Great Britain, driving a 312B. Arturo Merzario is also one of the four drivers who saved Niki Lauda's life during the latter's tragic accident at the Nürburgring in 1976.

During an interview while he was in Montlhéry in September 2018, Arturo Merzario confirmed that he had indeed exchanged this machine for a Range Rover V8! This 750 S, carefully signed, is delivered with a duplicate of its original Italian libretto in the name of the rider. The engine has been redone with larger valves and 27 Dell'Orto carburetor.



1972 MV AGUSTA 750 S JOHN SURTEES TRIBUTE

N° de cadre : 013
N° de moteur : 013
Registro MV : 363

75.000 - 120.000 €
Sans réserve /
No reserve



Réalisée il y a une vingtaine d'années sur une base de 750 S de série dont elle reprend le cadre et le moteur, cette évocation artisanale s'inspire des machines de Grand Prix de la toute fin des années 50 qui ont vu brillé John Surtees aux guidons des MV Agusta. De 1956 à 1960, John Surtees enleva quatre titres en 500 cm³ et trois en 350 cm³. Il quitte les Grands Prix moto pour faire ses débuts en monoplace. Il sera Champion du monde de FI en 1964 au volant d'une Ferrari 158 !

Cette récréation, qui rend hommage à l'immense talent de John Surtees, aurait été produite à cinq exemplaires. Elle possède le grand avantage de se baser sur une véritable 750 S. Son quatre cylindres double arbre, descendant en droite

ligne du moteur des 500 de Grand Prix, il était logique de l'utiliser pour se rapprocher de l'esthétique des machines de Grand Prix. Elle abandonne sa transmission par arbre et cardan pour une chaîne. Elle est équipée d'un impressionnant frein à tambour Fontana de ø 300 mm, d'une fourche Marzocchi de ø 48 mm et de quatre carburateurs Dell'Orto SSI 29. Le Registro MV qualifie cette machine jamais restaurée de « bonne réplique ». Le sérieux de cette reconstruction et les pièces de qualité utilisées en font une vraie opportunité pour le collectionneur.

This handcrafted evocation made its debut about twenty years ago, modelled on a production 750 S to which it owes its frame and engine design, and is inspired by Grand Prix machines of the late 50's which saw John Surtees shine in the limelight while riding an MV Agusta. From 1956 to 1960, John Surtees snatched four titles in the 500cc class and three in the 350cc class. He left the motorcycle Grand Prix racing in order to compete in single-seaters championships and was crowned FI World Champion in 1964 in a Ferrari 158!

As a tribute to the greatly talented John Surtees, only 5 units of this recreation

were manufactured. It was interestingly modelled on a real 750 S. Its four-cylinder engine with dual shaft was derived from the Grand Prix 500 engine; no better way to keep up with the aesthetics of Grand Prix racing machines. It gave up the drive shaft and cardan shaft transmission in favour of a chain, and is equipped with an impressive 300 mm Fontana drum brake, a 48 mm Marzocchi fork and four Dell'Orto SSI 29 carburettors. Registro MV describes this machine, which has never been restored, as a "good replica". The solid nature of this reconstruction and the quality parts used constitute a real opportunity for the collector.

1953 MV AGUSTA 125 MONOALBERO

N° de cadre : 150 031
 N° de moteur : 150 034
 Registro MV : 432

25.000 - 40.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La 125 Monoalbero est une magnifique machine de course mise à la disposition des pilotes privés. Elle a été spécialement conçue pour les courses de motos dérivées de la série qui permettait au plus grand nombre de découvrir les sensations des sports mécaniques. Cette forme de compétition connut un tel succès que, rapidement, les constructeurs proposèrent de véritables motos de course « déguisées » en moto de route commercialisée.

Cette 125 Monoalbero est le parfait exemple de cette dérive « sémantique ». Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une machine de course, très proche des versions officielles à moteur double arbre, alignées en Grand Prix et en Championnat

d'Italie. Légère (75 kg), avec une distribution « simple arbre », la 125 Monoalbero développait une puissance de 16 ch à 10 300 tr/min et atteignait 150 km/h, ce qui à l'époque en faisait dans sa cylindrée une moto aux performances de premier plan.

Cet exemplaire de 1953 est encore joliment d'origine (hormis le guidon et l'échappement) et semble ne jamais avoir été restauré. Signée par le grand Giacomo Agostini et construite à environ 200 exemplaires de 1953 à 1956, cette machine peut être considérée à juste titre comme une vraie rareté.

The 125 Monoalbero is a magnificent racing machine dedicated to privateers. It was a machine derived from the production series, designed specifically for racing and allowing a large number of people to experience the thrills of motor sport. This type of competition was such a raging success that, soon, manufacturers started producing real racing motorbikes "disguised" as production bikes.

This 125 Monoalbero is a perfect illustration of this "semantic" drift. It is a real racing machine and quite similar to official models featuring dual overhead camshaft engines, lined

up in Grand Prix and Italian Championships. The lightweight (75 kg) 125 Monoalbero, equipped with a "single overhead camshaft" engine, produced 16 hp at 10,300 rpm and could reach up to 150 km/h, which back then, earned it the title of one of the top performers in its engine-size class.

Signed by the great Giacomo Agostini, this 1953 model is in its original condition (except for the handlebars and exhaust) and shows no visible sign of restoration. Approximately 200 units were produced from 1953 to 1956 and can today be rightfully described as a true rarity.

1962 99 GTE-S CHECCA

N° de cadre : 581985
 N° de moteur : 582302 S
 Registro MV : 403

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Seule nouveauté de l'année 1960, la Checca était équipée d'un monocylindre quatre temps, décliné en 83 et 99 cm³. La 99 GT Extra Sport se différencie à la fois par son degré de finition et ses performances légèrement supérieures aux versions Tourisme. Ce moteur développait 5,1 ch à 6 000 tr/mn, et logé dans un cadre double berceau ouvert fabriqué suivant les habitudes de la marque. Le Checca 99 GTE-S, resté au catalogue jusqu'en 1969, a été diffusé à seulement 970 exemplaires. Cette relative rareté et sa conformité, reconnue par Arturo Magni, au modèle original (excepté la selle qui était bleu avec des flancs rouges) en font un engin de premier choix.

The Checca, equipped with a four-stroke single-cylinder engine and available in 83cc and 99cc models, was the only new release in 1960. In comparison to the Touring versions, the 99 GT Extra Sport has a more elegant finish and delivers a slightly better performance. Its engine produced 5.1hp at 6,000 rpm and was contained in an open duplex cradle frame, reflecting the brand's standards. The Checca 99 GTE-S was featured in the catalogue until 1969 and only 970 units were produced. Its relative scarcity and conformity to the original model (apart from the seat which was blue with red sides), acknowledged by Arturo Magni, are what make this machine a first-class choice.

1962 MV AGUSTA LIBERTY 50

N° de cadre : MVL 815134
 N° de moteur : MVL 815038
 Registro MV : 509

3.500 - 6.500 €
 Sans réserve /
 No reserve



En 1962, MV effectue son retour sur le marché des 50 cm³ qui a profondément évolué. Le client en quête d'un moyen de locomotion économique a laissé place à un jeune à la recherche d'un engin ludique et valorisant.

Avec le Liberty, MV propose un engin qui ressemble en tous points à une « vraie » moto. Ce 50 cm³ est équipé d'un moteur 4 temps à boîte 3 vitesses développant 1,5 ch à 4 000 tr/mn. Il ne dépassait pas les 40 km/h imposés par le code de la route. Produit à seulement 5292 exemplaires il est ici dans sa version Sport. Il a été restauré il y a quelques années et est conforme au modèle d'origine hormis sa selle et n'a pas roulé depuis sa restauration.

In 1962, MV made its comeback on the 50cc market which had evolved considerably. Customers in need of an economical mode of transport have given way to young riders looking for a fun and rewarding vehicle.

MV's Liberty is a machine that looks like a "real" motorbike in every way. This 50cc is equipped with a 4-stroke engine and a 3-speed gearbox producing 1.5hp at 4,000 rpm. It did not exceed the 40 km/h limit imposed by the law. Only 5292 units were manufactured and its Sport version is featured in this catalogue. It was restored a few years ago, remaining true to the original model except for its seat, and has not been ridden since.

1957 MV AGUSTA 250 RAID SPECIAL GP À MAGNÉTO

N° de cadre : 250 137
 N° de moteur : 250 134
 Registro MV : 504

18.000 - 28.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Réalisée sur la base d'une 250 Raid, cette machine de course a probablement été fabriquée au fond d'un petit atelier de mécanique, comme cela se faisait à l'époque. Le réservoir et la fourche avant de type Earles proviennent d'une Disco Volante, cette machine est également équipée d'une magnéto, en plus de la batterie, et de plus gros freins. Avec son carter moteur découpé et un équipement de qualité, cette étonnante préparation artisanale est cohérente et a véritablement très belle allure. Restaurée il y a quelques années, cette 250 Raid Special GP à magnéto mérite toute l'attention des collectionneurs et constitue un témoignage émouvant de ce que pouvait être les « préparations maisons » de l'époque.

This racing machine, based on a 250 Raid, is likely to have been manufactured at the back of a small mechanical workshop, as it was usually the case back then. This motorbike features a tank and Earles front fork from a Disco Volante, in addition to a magneto, battery and larger brakes. Equipped with a cut-out engine crankcase and quality equipment, this handcrafted machine is consistent and truly beautiful. Restored some years ago, this 250 Raid GP Special with magneto deserves all the attention of collectors and is a stirring testimony to what "handcrafted motorbikes" were worth back then.

1949 MV AGUSTA SCOOTER 125 B

N° de cadre : 20099
 N° de moteur : 22318
 Registro MV : 505

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Dès 1949, MV décida de se lancer dans la commercialisation d'un élégant scooter à coque autoporteuse en tôle d'acier. Ce modèle disposait d'un monocylindre deux temps de 125 cm³ à boîte 4 rapports qui emmenait l'ensemble à 80 km/h. En 1950, la Série C apparaissait, aussitôt baptisée CSL (C Super Lusso). Ce scooter se caractérisait par un cadre revêtu par la carrosserie qui n'était plus porteuse. La modification la plus visible consistait en deux entrées d'air au niveau du tablier qui canalisait l'air vers le moteur pour un meilleur refroidissement.

Ce modèle, qui n'a jamais été restauré, est dans un très bon état général et conserve sa teinte d'origine joliment conservée.

In 1949, MV decided to launch an elegant scooter with a sheet steel monocoque structure. This model featured a 125cc two-stroke, single-cylinder engine and a 4-speed gearbox allowing it to reach a speed of 80 km/h. 1950 saw the launch of the C Series which was named CSL (C Super Lusso). One of this scooter's most striking features was its body-on-frame. The most visible modification consisted of two air ducts mounted on the bulkhead that channeled air to the engine for an enhanced cooling efficiency. This model, still in mint condition, has never been restored and has been kept in its nicely preserved original colour.

1956 GO KART "TONY-MV"

N° de cadre : Tony A4
N° de moteur : 201 267
Registro MV : 521

8.000 - 14.000 €
Sans réserve /
No reserve



Le kart serait né sur une base d'aviation américaine en 1947. Avec quelques tubes, quatre roues d'avion et un moteur de tondeuse à gazon, des mécaniciens bricolent ces petits engins pour s'amuser. Le Go-Kart, comme on l'appelle alors débarque en Europe vers la fin des années cinquante. A cette époque, Antonio "Tony" Bosio fonde Tony Kart, une firme basée à Prevalle près de Brescia. Mais, avant cela, Antonio Bosio fabriquait ses premiers karts comme en témoigne ce châssis, qui est équipé d'un monocylindre deux temps de 150 cm³ à boîte 4 vitesses et magnéto. Provenant de la moto baptisée « 150 », ce moteur, qui développe, 6,2 ch en version Sport, était souvent utilisé pour des compétitions motos. Restauré, ce kart est un rêve de collectionneur.

Karting was reportedly born on an American air base in 1947. A few tubes, 4 aircraft wheels and a lawn mower engine, these small machines were brought to life by mechanics for fun. The Go-Kart, as it was known, arrived in Europe in the late 1950s. Back then, Antonio "Tony" Bosio founded Tony Kart based in Prevalle near Brescia. Before that however, Antonio Bosio had already started manufacturing his first go-karts, as evidenced by this chassis equipped with a 150cc two-stroke, single-cylinder engine, 4-speed gearbox and magneto. The sports version of this engine modelled on the "150" motorbike produced 6.2hp and was often used in motorcycle racing. This restored go-kart is a collector's dream.

1975 MV AGUSTA 350 IPOTESI CARÉNÉE

N° de cadre: 216 01437
N° de moteur : 216 0976
Registro MV : 514

5.000 - 10.000 €
Sans réserve /
No reserve



Par son dessin signé Giorgetto Giugiaro, le créateur du bureau Italdesign, la 350 Ipotesi est une machine remarquable, mais elle est également importante car il s'agit de l'une des dernières MV Agusta produites avant la disparition de la marque à l'aube des années 80. Avec des lignes très géométriques en vogue dans l'automobile ces années-là, ce modèle est un rare exemplaire équipé d'un carénage intégral, une option d'époque qui se présente dans un très bel état d'origine. Jamais restaurée, aux couleurs des MV de Grand Prix et avec seulement 14 209 km au compteur, cette machine de 1975 est prête à vous faire revivre la magie des « seventies » en MV. .

Designed by Giorgetto Giugiaro, founder of Italdesign, the striking 350 Ipotesi is one of the last MV Agusta manufactured before the brand's disappearance in the early 1980s. This rare motorbike features highly geometrical lines, a hot trend in the automobile industry back then, and a full fairing, a period option, and it is in a truly beautiful original condition. This machine, bearing the colours of Grand Prix MVs, was never restored and has only 14,209 km on the clock. Relive the magic of the "seventies" on this 1975 MV.

1972 MV AGUSTA 750S EXHIBITION

N° de cadre : 08-72
Registre MV : 530

25.000 - 45.000 €
Sans réserve /
No reserve



Rachetée directement à un concessionnaire de la marque, cette MV Agusta 750 S est une moto, qui était destinée à être exposée lors des salons, dont la particularité est de posséder un moteur « vide », sans aucune pièce mobile. Ce modèle très spécial arbore son numéro de châssis, probablement relatif à la date de construction, sur la colonne de direction contrairement aux modèles de série dont le numéro est frappé sur le cadre, sous la selle.

Commercialisée au prix de 27 000 F quand une Kawasaki 750 H2 valait 11 960 F, la MV 750 était vendue comme une machine à haute performance mais l'Italienne promettait plus qu'elle n'offrait en réalité. Ce modèle particulier

tiendra toutes ses promesses sur la moquette épaisse d'un salon. Son heureux propriétaire pourra admirer l'étroitesse du bloc moteur ou la forme sculpturale de son réservoir en imaginant les rugissements de ce quatre cylindre double arbre à carter humide. Abreuvé par quatre carburateurs Dell'Orto, ce moteur délivrait 69 chevaux à 7 900 tr/mn et était censé emmener cette diva de 230 kg à sec à une vitesse maxi de 200 km/h.

Restauré avec soin, ce modèle de 1972 est encore équipé du frein avant à tambour Grimeca à 4 cames de 230 mm de diamètre dont le charme est bien supérieur à celui du double disque Scarab qui équipera la 750 S en 1974.

This MV Agusta 750 S, bought directly from an official dealership, is a motorcycle which strikingly features an "empty" engine with no moving parts, and meant for trade shows. This very special model has its chassis number, referring probably to the construction date, stamped on the steering column unlike standard models where it is located on the frame under the seat.

At a time when the Kawasaki 750 H2 was worth 11,960 francs, the MV 750 was put into market at 27,000 francs and was sold as a high-performance machine but the Italian promised more than it could deliver. This particular model will live up

to its expectations on a trade show carpet. Its lucky buyer can appreciate the small engine block or the tank's sculptural form by imagining the roar of this four-shaft double cylinder with wet sump. Powered by four Dell'Orto carburetors, this engine produced 69 hp at 7,900 rpm and was designed to take this 230 kg diva to a maximum speed of 200km/h. This carefully restored 1972 model still features the 230 mm Grimeca 4-cam front drum brake which is far more charming than that of the Scarab double disc mounted on the 750 S in 1974.

1965 MV AUGUSTA 125 REGOLARITÀ SÉRIE I

N° de cadre : 655917
 N° de moteur : 654374
 Registro MV : 503

10.000 - 20.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Construite à seulement 46 exemplaires, cette rarissime 125 Regularità Série I d'usine est dans son jus, comme si elle rentrait au « parc fermé » à la fin d'une journée de course dans la région de Bergame. Elle porte les stigmates de nombreuses courses dans la boue et les traces de peinture verte qui empêchent (en théorie) le changement de certaines pièces et son numéro de course, le 126. Les bonnes performances de 125 Regularità conduisirent MV Augusta à produire une petite série de machines pour les pilotes privés. D'origine dans sa robe rouge et ivoire (seul le garde-boue avant a été changé), patinée par les difficultés des courses de « Regularità », cette machine est une pièce d'une extrême rareté digne des plus belles collections.

Manufactured in only 46 units, this extremely rare factory 125 Regularità Series I is in its prime, almost as if it were making its way back to the "parc fermé" at the end of a racing day in the Bergamo region. It bears the scars of many races in the mud as well as traces of green paint that make it hard (in theory) to change some of its parts and the race number, 126. The 125 Regularità's excellent performances led MV Augusta to launch a small series of machines for privateers. Still in its original red and ivory colours (only the front mudguard has been replaced), weathered by the challenges of "Regularità" races, this machine is an extremely rare item worthy of the most beautiful collectibles.

1969 MV AGUSTA 250 SCRAMBLER

N° de cadre : 211 0537
 N° de moteur : 211 0846
 Registro MV : 550

8.000 - 14.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La MV 250 Bicylindre a également été déclinée en version Scrambler. Reprenant le moteur et le cadre de la version de route, la Scrambler se caractérise par son accastillage tout-terrain très complet ce qui en faisait une machine assez couteuse. Il est constitué d'un guidon haut, d'une selle plus petite, de pots d'échappement relevés agrémentés d'une grille de protection, de garde-boue allégés, d'une protection de carter boulonné et d'un réservoir gris barré d'une bande rouge.

Ce type de moto était très prisé aux USA, mais ce Scrambler 250 n'a pas connu la réussite en Italie. Dans son état d'origine, c'est une véritable rareté qui n'a été produite qu'à seulement 52 exemplaires !

The MV 250 Twin Cylinder was also available in the Scrambler version. While it kept the engine and frame of the production model, the Scrambler's off-road configuration was very complete and it ended up being quite costly. It features a raised handlebar, a smaller seat, and raised exhaust pipes equipped with a protective grille, lightweight mudguards, bolted crankcase protection and a grey tank marked with a red band.

This type of motorcycle used to be highly popular in the USA but the Scrambler 250 did not have much success in Italy. With only 52 examples made, it remains a true rarity in its original condition.

1959 MV AGUSTA 250 RAID AERONOTICA MILITARE

N° de cadre : 250 824
 N° de moteur : 250 827
 Registro MV : 540

10.000 - 20.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Avec son aspect robuste et un nom prédestiné, il n'est pas étonnant de voir cette rustique MV 250 Raid déclinée en version militaire. Cette machine était équipée d'un paisible monocylindre de 250 cm³ culbuté fournissant 14 ch à 5 600 tr/mn et muni d'une boîte de vitesse à 4 rapports. Fournie à l'armée pour des essais, cette 250 Raid se caractérise par sa couleur vert olive, une selle et un tan-sad qui remplacent la selle biplace et une béquille latérale stable. Un détail frappant est l'apparition d'un tachymètre japonais, peut-être

plus fiable que les équivalents italiens (celui-ci affiche moins de 3 000 km). Les tests n'ont pas débouché sur une commande et c'est Moto Guzzi qui a emporté l'appel d'offre. La littérature spécialisée rapporte l'existence d'une MV 300 Raid en version militaire sans plus de précision. Rachetée à un collectionneur, cette moto a été entièrement restaurée et est digne d'intérêt rarissime en version militaire.

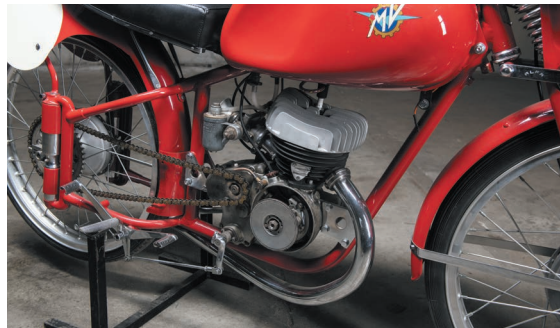
It is not surprising to see this rugged MV 250 Raid in a military version with its robust feature and predestined name. This motorbike, equipped with a 250cc single-cylinder engine and a 4-speed gearbox, produced 14hp at 5600 rpm. This 250 Raid, sent to the army for testing, is characterised by its olive-green colour, a saddle and a tan-sad which replaces the tandem-passenger seat and a stable kickstand. One of its striking features is the introduction of a

Japanese speedometer, probably more reliable than the Italian equivalent (this one has less than 3,000 km). The tests did not result in an order and Moto Guzzi won the tender. Specialised press reports the existence of an MV 300 Raid in military version without further specifications. This motorbike, bought from a collector, has been entirely restored and in its military version, constitutes a rare collectible.

1948 MV AGUSTA 125 CORSA "SPECIAL" FAENZA

N° de cadre : 7354
 N° de moteur : 7354
 Registro MV : 379

12.000 - 18.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La première 125 produite par MV fut proposée simultanément en version route et en version course. Il est vrai que la compétition moto commençait à avoir un franc succès auprès des constructeurs qui cherchaient à valoriser les performances de leurs motos. La caractéristique principale de cette machine était sa finesse et sa gracilité. Elle ne pesait que 55 kg à sec grâce à un petit moteur de 125 cm³ à boîte 3 vitesses et à un cadre réalisé en tubes fins. La 125 Tre Marce était équipée d'une fourche à parallélogramme à l'avant et de suspensions coulissantes à l'arrière. Cette machine de course reçut rapidement des modifications pour la rendre plus compétitive et la plus voyante fut l'adoption d'une

culasse à l'ailette plus important pour améliorer le refroidissement. Cette petite 125 revêt une importance cardinale dans l'histoire de la marque car elle permit à MV de remporter son premier succès important dès 1948. Franco Bertoni remportait le Grand Prix des Nations, disputé à Faenza.

Cette version Corsa "Special" présente quelques différences par rapport à l'original : la fourche à parallélogramme en tôle emboutie en place d'une version en tube, le réservoir et l'ensemble moyeux-freins avant. Elle constitue un intéressant témoignage de ce que pouvait être une moto de compétition de petite cylindrée après-guerre.

MV's first 125 was available in both road and racing motorbike versions. Motorcycle racing was starting to become a raging success and manufacturers were striving to upgrade their machines' performance. The strength of this motorbike lies in its subtlety and graceful design. It owed its 55 kg dry weight to a small 125cc engine featuring a 3-speed gearbox and a thin-walled tubed frame. The 125 Tre Marce was equipped with a parallelogram fork at the front and sliding suspensions at the back. This racing machine was hastily modified to enhance its competitive edge, the most striking evidence of which is the

enlarged finned cylinder head designed to improve its cooling efficiency. This small 125 to which MV owes its first major success was ridden to victory by Franco Bertoni at the "Grand Prix des Nations" held in Faenza in 1948 and is today praised as one of the pioneers of the brand's success.

This version Corse "Special" differs from the original in several aspects: a parallelogram fork made of pressed sheet metal instead of the tubed version, the fuel tank and front brake-hub assembly. It is living proof of what a small-displacement racing motorbike was capable of in the post-war period.

1951 MV AGUSTA 125 CORSA "MOTORE LUNGO"

N° de cadre : 11158
N° de moteur : 11158
Registro MV : 382

14.000 - 22.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette machine de course est dérivée d'une MV 125 Corsa originale de 1949, appelée « Motore Lungo » ou par la suite « Carter Lungo ». Ce surnom provient de la forme du carter devant le cylindre qui enferme une magnéto, remplaçant le volant magnétique incapable de tourner à plus de 7 000 tr/mn à cette époque.

Grâce à son moteur deux temps développant 9 ch, elle eut beaucoup de succès auprès des pilotes qui cherchaient une machine compétitive sans être trop coûteuse pour débiter une carrière sportive. Le cadre était un double berceau, renforcé par deux haubans arrière et la 125 « Motore Lungo » était équipée de freins à tambour de fort diamètre.

Cette moto était vendue avec un équipement routier mais elle fut le plus souvent utilisée en compétition, aussi bien par les pilotes d'usine sur les courses secondaires et les épreuves « longue distance » que par les pilotes privés.

Ce modèle entièrement restauré fut vendu à notre collectionneur par les héritiers d'Angelo Copeta, qui fut pilote officiel MV entre 1951 et 1955. Comme nous le montre le certificat du registro MV il possède quelques différences avec le modèle usine de l'époque : le cadre est ici un simple berceau, le réservoir est de plus petite contenance et des freins de \varnothing 177 mm ont été montés.

This racing machine is modelled on an original 1949 MV 125 Corsa, called "Motore Lungo" or later "Carter Lungo". It was nicknamed after the shape of the crankcase in front of the cylinder housing a magneto, replacing the magnetic flywheel that was unable to go beyond 7,000 rpm at that time.

Thanks to its two-stroke engine producing 9 hp, it was very popular with riders looking for a racing machine that was not too costly to start a sports career. The frame consisted of a double cradle, reinforced by two rear shrouds and the 125 "Motore Lungo" was equipped with large diameter

drum brakes. This motorbike was sold with road equipment but it was most often used in competition, both by factory riders in second and "endurance" races and by privateers.

This completely restored model was sold to our collector by the heirs of Angelo Copeta, who was an official MV rider between 1951 and 1955. As indicated in the MV Register certificate, there are slight differences with the factory model back then: the frame in this case is a simple cradle one, the tank has a smaller capacity and it has been equipped with 177 mm brakes.

1953 MV AGUSTA 125 PULLMAN EX CICCIO INGRASSIA

N° de cadre : 516810/30

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



La 125 Pullman a séduit son public grâce à un design unique. A mi-chemin entre la moto et le scooter, son cadre en tube de fort diamètre inspiré de l'Ovunque, ses larges marchepieds, ses pneus de forte section lui conféraient des lignes très originales. Joliment restaurée, cette machine de la seconde série avec son sélecteur au pied, a été produite à environ 18 000 exemplaires. Ce modèle possède l'étonnante particularité d'avoir appartenu à Ciccio Ingrassia, un acteur comique italien dont on peut retrouver le nom au générique de « L'espion qui venait du surgelé » (Bava) et de films plus réputés comme « Amarcord » de Fellini ou « Le Grand Embouteillage » de Comencini.

The 125 Pullman won the hearts of customers with its unique design. Its large-diameter tubular frame inspired by Ovunque, wide foot pegs and wide-section tyres accentuate the innovative concept of this half-motorcycle and half-scooter hybrid. This beautifully restored machine with its foot-operated gear selector belongs to the second series and about 18,000 units of this model were manufactured. Amazingly enough, it belonged to Ciccio Ingrassia, an Italian comedian whose name features in the opening credits of "The Spy Who Came in from the Cold" (Bava) and highly popular movies like Fellini's "Amarcord" or Comencini's "Traffic Jam".

C.1955 MV AGUSTA PULLMAN 125 CON PARAGAMBE

N° de cadre : 516976
N° de moteur : 517943
Registro MV : 370

3.000 - 6.000 €
Sans réserve /
No reserve



Dès sa présentation en janvier 1953, la 125 Pullman suscita un grand intérêt. Simple et robuste avec son petit monocylindre deux temps dérivé du scooter Ovunque, elle remplissait bien sa mission d'outil de déplacement flatteur mais économique. Son originalité, qui provenait du dessin de son cadre et de ses pneumatiques de forte section, attira les clients... et les copieurs ! Après une première série produite à environ 9 000 exemplaires, une version avec sélecteur au pied apparut en 1954. Ayant fait l'objet d'une restauration complète il y a quinze ans, cette version équipée de pare-jambes et d'un carénage autour du moteur, est rarissime en dehors d'Italie.

The 125 Pullman has garnered a great deal of attention ever since it was introduced in 1953. Simple and rugged with its two-stroke single-cylinder engine inspired by the Ovunque scooter, it served as a flattering and yet economical mode of transport. Its originality, which lies in its frame's design and wide-section tyres, attracted customers... and copycats! Following a first series manufactured at around 9,000 units, the year 1954 saw the launch of an updated version featuring a foot-operated gear selector. This model, equipped with crash bars and engine fairing, was completely restored fifteen years ago and remains extremely rare outside Italy.

1967 MV AGUSTA AVELLO 125 SCRAMBLER

N° de cadre : 15722:34
N° de moteur : 704417
Registro MV : 524

6.000 - 9.000 €
Sans réserve /
No reserve



Basée sur la 125 GT, le Scrambler 125 est équipé d'un petit monocylindre développant 9,5 ch à 8 000 tr/mn. Elle se différencie de la version route par son cadre, qui comporte une boucle supplémentaire jouant le rôle de sabot de protection, son accastillage « off road » (garde-boue spécifiques, échappement relevé, grille de protection pour le phare, selle monoplace...) et sa couleur jaune. Construite à 51 exemplaires entre 1967 et 69 dans les ateliers de Gallarate, cette jolie moto, restaurée récemment, est une rarissime version construite sous licence en Espagne, dans la région de Giron. Dénommées Avello MV, ces cousines espagnoles bénéficiaient de l'aura des succès en compétition de la marque auprès de la jeunesse espagnole.

Inspired from the 125 GT, the Scrambler 125 is equipped with a small single-cylinder engine producing 9.5 hp at 8,000 rpm. It differs from the street version in its frame, which includes an additional loop acting as a protective cover, its "off-road" fittings (specific mudguards, raised exhaust, protective grid for the headlight, single seat...) and its yellow colour. This lovely motorbike, manufactured in 51 units between 1967 and 1969 in Gallarate's workshops, was recently restored and is an extremely rare version built under licence in the Giron region, Spain. Known as Avello MV, the aura surrounding the brand's success in competition was also reflected in its high popularity with young riders.

1967 MV AGUSTA 125 REGOLARITÀ SÉRIE II

N° de cadre: 657912
N° de moteur : 655711
Registro MV : 517

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Avec le retour en vogue des courses de « Regularità », MV a mis à la disposition des pilotes privés cette jolie petite machine. Cette 125 à boîte 5 vitesses, développait 10 ch et disposait de suspensions adapté au tout-terrain (avec une excellente fourche Ceriani), de roues à démontage rapides, de repose-pied repliables, d'un carter de boîte découpé afin que la boue n'empêche pas le bon fonctionnement de la transmission et d'un filtre à air efficace. Cette 125 Regularità, qui a roulé cet été pour de courtes balades dans les chemins, est présenté dans un coloris spécial usine. Produite à 63 exemplaires en deux versions (1965 et 1969), selon les registres du Musée MV, cette machine dans sa configuration d'origine est un rare témoignage de l'engagement de MV en « regularita ».

MV designed this pretty little machine for privateers at a time when "Regularità" races were all the rage. This 125 with 5-speed gearbox produced 10 hp and featured off-road suspensions (including an excellent Ceriani fork), quick release wheels, folding footpegs, a gearbox crankcase cut out so that the mud does not prevent the transmission from working properly and an efficient air filter. This 125 Regularità, taken for short rides this summer, is available in a special factory colour. Still in its original condition and manufactured in 63 units in two versions (1965 and 1969) according to MV Museum records, it is a rare testimony to MV's commitment in "Regularità" races.

1955 MV AGUSTA 175 CSTL

N° de cadre : 409264
 N° de moteur : 407113
 Registro MV : 431

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Présenté en 1952, la MV 175 CS représente une étape importante sur le plan technique et commercial. De 1953 à 1959, elle sera déclinée en de nombreuses variantes (Turismo, Turismo Lusso, Turismo Esportazione Lusso, Sport) et donnera naissance aux versions ultra-sportives (Supersport et Squalo) qui glaneront de nombreux succès.

Cette 175 CSTL de 1955, qui est équipée du moteur plus largement aileté au niveau de la culasse, a été restauré il y a quelques années. Cette machine est conforme au modèle original, produit à environ 9 000 exemplaires entre 1955 et 1956, hormis sa selle (qui devrait être bicolore) et la couleur de son réservoir.

Introduced in 1952, the MV 175 CS represents an important technical and commercial milestone. It will then be subsided into multiple versions between 1953 and 1959 (Turismo, Turismo Lusso, Turismo Esportazione Lusso, Sport), also giving birth to two very successful ultra-sporty variants (Supersport and Squalo).

This 175 CSTL from 1955 was restored few years ago and is fitted with a larger finned engine around the cylinder head. Except from the seat (which should be bicolour) and the fuel tank's colour, this machine is faithful to the original model, produced to 9,000 examples between 1955 and 1956.

1956 MV AGUSTA 175 CSTL

N° de cadre : 415079
 N° de moteur : 411869
 Registro MV : 354

5.000 - 10.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Présenté en 1952, la MV 175 CS représente une étape importante sur le plan technique et commercial. Son moteur, 175 cm³ simple arbre, est le premier moteur quatre temps à apparaître dans la gamme MV. De 1953 à 1959, elle sera déclinée en de nombreuses variantes (Turismo, Turismo Lusso, Turismo Esportazione Lusso, Sport) et donnera naissance aux versions ultra-sportives (Supersport et Squalo) qui glaneront de nombreux succès.

Avec 61 568 km, cette 175 CSTL de 1956 est dans son état d'origine. Son certificat le confirme et précise que seul le silencieux ne correspond pas au millésime 56.

Introduced in 1952, the MV 175 CS represents an important technical and commercial milestone. Its 175cc simple shaft engine was the first four-stroke engine to appear in the MV range. It will then be subsided into multiple versions between 1953 and 1959 (Turismo, Turismo Lusso, Turismo Esportazione Lusso, Sport), also giving birth to two very successful ultra-sporty variants (Supersport and Squalo). This 175 CSTL from 1956 has 61,568km on the clock and is in its original condition, as evidenced by its certificate which specifies that only the silencer does not correspond with the 56 model.

1956 MV AGUSTA 175 CSS/5V SQUALO

N° de cadre : 409988/5V
 N° de moteur : 450988/5V
 Registro MV : 362

25.000 - 40.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



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 est une machine rare. Le monocylindre 175 simple arbre à came était installé dans une partie-cycle étroitement dérivée des machines de course officielle. Le cadre, qui avait la particularité d'être démontable pour accéder plus facilement au moteur, était équipé d'une fourche Earles. Les freins à tambour 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 vitesse et sa beauté, la 175 Squalo était très populaires dans toute l'Europe. C'est à son guidon que des pilotes comme Derek Minter et Mike Hailwood ont remporté de nombreuses courses en 175 cm³ et même en 250 cm³ avec des moteurs réalisés.

Equippée d'un carénage accessoire, cette version compétition-client, pourvue d'une boîte 5 vitesses, est conforme à sa définition originelle hormis l'échappement, comme le souligne le certificat du registre MV Storico datant de 2012 et signé de la main de Arturo Magni.

The 175 Squalo features among the machines that helped build the brand's reputation as a sports legend. A true "client competition" manufactured in about 200 units between 1954 and 1957, the Squalo is a rarity. The 175 single camshaft cylinder was housed in a frame modelled on official racing motorbikes. The frame, which boasts the particularity of being removable so as to access the engine more easily, was equipped with an Earles fork. The oversized drum brakes (180 mm at the front and 150 mm at the rear) kept the performance of this magnificent machine in

check at 150 km/h!

Combining strength, speed and beauty, the 175 Squalo was very popular throughout Europe. It is with this very motorbike that riders like Derek Minter and Mike Hailwood won many races in the 175cc and 250 cc class with rebored engines.

Equipped with an add-on fairing, this client competition version with 5-speed gearbox remains true to its original design except for the exhaust, as highlighted by the MV Storico Register certificate dating back to 2012 and signed by Arturo Magni.

1960 MV AGUSTA 150 GT

N° de cadre : 642 749
 N° de moteur : 870 901
 Registro MV : 399

4.000 - 6.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Etroitement dérivé de la nouvelle 125 Centomila, ce 150 cm³ reprend le principe du cadre double berceau en tube et tôle emboutie pour la partie arrière. Il se distingue de la 125 cm³ par son réservoir descendant assez bas, qui masque en partie la culasse, et d'un silencieux élégamment composé de deux éléments superposés portant le sigle emmevi. Avec 9 ch, le 150 GT atteignait une vitesse de pointe de 110 km/h et permettait de rouler sur les autoroutes interdites aux véhicules de cylindrée inférieure à 150 cm³.

Construites à seulement 3 132 exemplaires, ce 150 GT a été restauré avec soin il y a cinq ans.

This 150cm³, an evolution of the 125 Centomila, follows the formula of the tubular double cradle frame made of tube and pressed sheet metal for the rear part. It differs from the 125cc by its fairly low tank which partly hides the cylinder head, and by its silencer elegantly made up of two superposed elements bearing the emmevi logo. The 9hp 150 GT could reach 110 km/h and made it possible to ride on motorways prohibited to vehicles with a displacement of less than 150cc.

With only 3,132 units manufactured, this particular 150 GT was carefully restored five years ago.

1962 MV AGUSTA 150 RAPIDO SPORT

N° de cadre : 856723
 N° de moteur : 851795
 Registro MV : 546

5.000 - 10.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



En 1955, le code de la route italien interdisait l'accès des autoroutes aux véhicules de cylindrée inférieure à 150 cm³. Rapidement, MV Agusta proposa une version 150, dérivée de la nouvelle 125 Centomila. Ce 150,1 cm³ possédait un traditionnel cadre double berceau en tube et tôle pour la partie arrière, un réservoir descendant assez bas masquant en partie la culasse et un silencieux composé de deux éléments superposés qui améliorait le rendement du monocylindre.

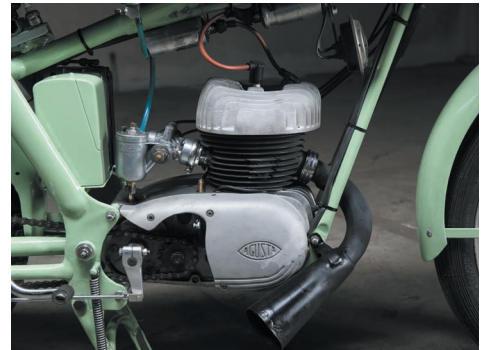
Grâce à un carburateur Dell'Orto de 20 mm, le modèle RS, pour Rapido Sport, développait 10 ch à 6 400 tr/mn et affichait une vitesse de pointe de 115 km/h. Cette version, admirablement restaurée, est conforme au modèle de série.

In 1955, in accordance with the Italian Highway Code, all vehicles with a cylinder capacity of less than 150 cm³ were denied access to the motorway. MV Agusta immediately introduced a 150-version modelled on the new 125 Centomila. This 150.1cc motorbike featured a traditional tubular and pressed steel double cradle frame for the rear end, a fairly low-mounted tank partially hiding the cylinder head and a silencer consisting of two superposed elements to boost the performance of the single-cylinder. Thanks to a 20 mm Dell'Orto carburettor, the RS (Rapido Sport) model produced 10 hp at 6,400 rpm and could go up to a speed of 115 km/h. This beautifully restored version remains true to the original.

1953 MV AGUSTA 150 SPORT

N° de cadre : 023 117
 N° de moteur : 202 517/5
 Registro MV : 544

15.000 - 25.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Cette adorable petite machine de course occupe une place à part dans cette collection car c'est celle de l'oncle de notre collectionneur. Ce dernier court, dans les années 1950 au guidon de motos ou de scooters préparés par son frère (le père de notre collectionneur), qui travaille comme mécanicien dans la concession MV Agusta familiale. Dès ses 18 ans, il a participé à des épreuves nationales sur circuits ou à des courses de ville à ville comme le « Giro d'Italia » (3 fois) ou le « Milano-Taranto » (4 fois).

Ce remontage d'époque est équipé d'un monocylindre deux temps à double allumage, gavé par un carburateur Dell'Orto SS25A à cuve

séparée et d'un pot d'échappement court (les travaux sur le dessin des pots de détente n'apparaîtront qu'une grosse dizaine d'années plus tard).

Ce moteur est logé dans une partie-cycle profondément modifiée pour la route. Le guidon provient d'une Disco Volante, le réservoir et les freins ont été prélevés sur un Monoalbero et les roues sont des Borrani. Admirablement restaurée, cette machine spéciale renferme tout le parfum des courses d'antan et n'attend plus qu'un pilote pour se caler sur sa selle au cuir patiné par de longues chevauchées sur les routes italiennes du « Giro » ou du « Milano-Taranto ».

This adorable small racing machine holds a special position in this collection as it belonged to our collector's uncle. In the 1950s, the latter rode motorcycles or scooters prepared by his brother (our collector's father) who worked as a mechanic in the family MV Agusta dealership. From the age of 18, he has participated in national track races or city-to-city races such as the "Giro d'Italia" (3 times) or the "Milano-Taranto" (4 times).

This period reassembly features a two-stroke, twin spark single-cylinder engine, powered by a Dell'Orto SS25A carburettor equipped with a separate

tank and short exhaust pipe (expansion chambers will only be introduced ten years later).

This engine is mounted in a frame heavily modified for road use. The handlebars are those of a Disco Volante, the tank and brakes derived from a Monoalbero and the wheels are from Borrani. Beautifully restored, this special machine captures the nostalgic fragrance of past races and all it needs is for a rider to get back on its leather saddle bearing the patina of long rides on Italian "Giro" or "Milano-Taranto" tracks.



Les Prototypes MV Agusta MV Agusta Prototypes

Au milieu des années 70, un certain Tommy Barber développe en Californie une Kawasaki Z900 dotée d'un turbocompresseur et rêve d'en produire une petite série. Tommy Barber – alias le Baron Foma Victorovitch von Dreyer et sa fiancée, la Princesse Sybil de Bourbon-Parme, évoquent ce projet devant le Prince Michel de Bourbon-Parme en lui expliquant que les MV Agusta ne sont pas les machines de rêve qu'elles devraient être. Le Prince, grand amateur de belles mécaniques, répond : « Corrado est un ami. Je l'appelle ! »

L'aventure démarre. « Pour moi, obtenir un rendez-vous avec le Comte Agusta revenait à s'entretenir avec Dieu le père. » raconte le Baron. Avec une complète désinvolture,

Tommy explique que les MV de route ne sont pas terribles. Corrado Agusta manque de s'étouffer mais consent à faire tester la Kawasaki Turbo par un de ses essayeurs qui est conquis. A la fin du test, le Comte conclut « Nous allons faire quelque chose. » et il fait livrer deux 750 S à Sybil et Tommy, qui ont carte blanche pour imaginer une MV Agusta ultra-performante. Cette opération qui doit rester secrète est financée par le Prince Michel de Bourbon-Parme qui joue les mécènes.

Tommy, Sybil et une équipe de 5 personnes vont travailler plus de quatre années sur le développement de deux protos (une MV injection et une MV Turbo) selon les standards de l'aérospatiale. Allumage électronique, injection mécanique,

In the mid 70's, an individual by the name of Tommy Barber developed in California a Kawasaki Z900 equipped with a turbocharger and dreamed of launching a small series. Tommy Barber - aka Baron Foma Victorovitch von Dreyer and his fiancée, Princess Sybil de Bourbon-Parme, discussed this project with Prince Michel de Bourbon-Parme, explaining that MV Agusta motorbikes are far from the dream machines they were meant to be. The Prince, a great lover of mechanical wonders, replied: "Corrado is my friend. I'm calling him!"

The adventure begins. "For me, getting an appointment with Count Agusta was like

talking to God himself," said the Baron. Completely nonchalant, Tommy explained that street MV motorbikes are not very inspiring. Corrado Agusta almost choked but agreed to have the Kawasaki turbo tested by one of his test riders who was won over. At the end of the test ride, the Count concluded: "We are going to do something", and he had two 750 S delivered to Sybil and Tommy who were granted free rein to reimagine a high-performance MV Agusta. This operation, carried out with utmost discretion, was financed by Prince Michel de Bourbon-Parme acting as sponsor. Tommy, Sybil and a team of 5 people worked on developing two prototypes (one MV injection and one MV turbo)



Moto Journal N°245 décembre 1975 revenant sur la première réalisation de Tommy Barber, sa Kawasaki Turbo, une machine survitaminée. En la découvrant, le Comte Agusta acceptera de lui confier deux 750S pour développer la MV Agusta du futur.
 The December 1975 issue of Moto Journal dedicated to the first creation of Tommy Barber, his Kawasaki Turbo. When Comte Agusta had discovered his fantastic machine, he gave him two MV 750S to create the MV Agusta of the Future.
 © Avec l'aimable autorisation de Moto Journal

« turbo double stage », partie-cycle, suspensions, etc. sont conçues à partir d'une page blanche à une époque où aucune de ces techniques n'existent en série. Tommy Barber teste ses machines la nuit sur les autoroutes de Los Angeles ou sur le circuit de Willow Spring. « Un jour, j'ai eu un accident épouvantable à 230 km/h. Je me suis retrouvé avec les deux poignets cassés, le coccyx fêlé, le coude ouvert jusqu'à l'os et des contusions partout mais je m'en foutais. Je continuais de rouler avec deux plâtres ! »

Au printemps 1980, Tommy présente les machines au Comte Agusta et au Prince Michel de Bourbon-Parme. Domenico Agusta examine les motos et déclare « Vous avez énormément travaillé mais

je vends l'usine. C'est la fin de MV Agusta ! » Le rêve de Sybil et de Tommy s'écroute violemment.

Le Prince Michel de Bourbon-Parme contacte alors le Comte Giovanni Volpi di Misurata, qui obtient un rendez-vous avec Enzo Ferrari ! « Nous passons l'après-midi sur le circuit de Fiorano avec Mauro Forghieri qui demande s'il peut démonter le turbo Double Stage pour l'étudier. J'ai accepté et je n'ai plus jamais eu de nouvelles. » conclut tristement le Baron. Renvoyées par Ferrari au Prince Michel de Bourbon-Parme, les motos ne furent plus jamais utilisées.

according to aerospace standards for more than four years.

Electronic ignition, mechanical injection, "double stage turbo", frame, suspensions, etc. were designed from scratch at a time when none of these techniques existed in production. Tommy Barber tested his machines at night on Los Angeles highways or on the Willow Spring circuit. "One day, I had a terrible accident while riding at 230 km/h. I ended up with two broken wrists, a fractured tailbone, an elbow open to the bone and bruises everywhere but I didn't care. Even with two casts, I kept riding!"

In the spring of 1980, Tommy presented the machines to Count Agusta and Prince Michel de

Bourbon-Parme. After examining the motorbikes, Domenico Agusta said, "You've worked very hard but I am selling the factory. This is the end of MV Agusta!" Sybil and Tommy saw their dreams fall apart. Prince Michel de Bourbon-Parme then contacted Count Giovanni Volpi di Misurata, who obtained an appointment with Enzo Ferrari! "We spent all afternoon on the Fiorano track with Mauro Forghieri who asked if he could dismantle the Double Stage turbo to analyse it. I accepted but never heard from him again", the Baron sadly concluded. Ferrari sent back the motorcycles to Prince Michel de Bourbon-Parme but they were never ridden again.

1975 MV AGUSTA 750 PROTOTYPE TURBO

N° de cadre : Sybil 002
N° de moteur : 221 0141
Registro MV : 385

140.000 - 220.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette version Turbo est extrêmement élaborée. Elle était dotée d'un turbo spécifique à deux turbines, une pour les bas régimes et une autre pour les hauts régimes. Le bloc de la MV est plutôt bien né mais il a fallu tout refaire à commencer par les cylindres qui surchauffaient. Tommy avait fait coulé un bloc cylindre dans le meilleur alliage disponible en portant la cylindrée à 830 cm³ (en série, ce sont quatre cylindres séparés), le carter d'huile avait été agrandi et une pompe à huile adaptée au fonctionnement du turbo avait été développée. Les problèmes de surchauffe de la culasse avaient été solutionnés par un bombardement de plasma, une technique utilisée sur les fusées pour dissiper la chaleur. Les pistons avaient reçu le même traitement, tout comme les soupapes d'échappement au sodium (les soupapes d'admission

étant-elle en titane). Les bielles sur mesure avaient été réalisées en titane. L'embrayage d'origine avait laissé place à un élément sur mesure dont les disques étaient également revêtus de plasma !

« Avec l'embellage allégé, les bielles titane, les pistons allégés et, surtout, la distribution d'origine MV, on prenait presque 10 000 tr/mn. Le taux de compression était de 12.5 à 1, ce qui était la limite absolue. Mais, à l'époque, nous avions de l'essence au plomb à 105 degré d'octane... » raconte le Baron. « L'injection mécanique et l'allumage électronique nous donnait un potentiel inconnu à l'époque. La MV Turbo poussait dès 2 500 tr/mn, sortait environ 150 ch et valait 300 km/h ».

This Turbo model is highly sophisticated. It was equipped with a specific turbocharger with two turbines, one for low rpm and the other for high rpm. The bloc of the MV was pretty well-designed, but it had to be done all over again, starting with overheated cylinders. Tommy made a cylinder block with the best alloy available by increasing the displacement to 830 cm³ (inline feature with four separate cylinders), the oil sump was enlarged and the oil pump fitted for the turbo system was developed. Issues pertaining to the overheated cylinder head were solved by means of plasma coating, a technique used on rockets to dissipate heat. The pistons benefited from the same treatment, as did the sodium exhaust valves (intake valves

were made of titanium). The tailor-made connecting rods were made of titanium. The original clutch had given way to a tailor-made element for which the discs were also coated with plasma!

"Equipped with a lightweight connecting rod, titanium rods, lightweight pistons and, above all, the original MV distribution layout, it was set at 10,000 rpm. The compression ratio was 12.5 to 1, the maximum limit possible. But back then, we had leaded gasoline with 105 degrees of octane..." said the Baron. "Mechanical injection and electronic ignition had a big potential which was at the time new to us. The MV Turbo produced about 150 hp and could go up to 300 km/h at 2,500 rpm".

1975 MV AGUSTA 750 PROTOTYPE INJECTION

N° de cadre : Sybil 001
N° de moteur : 221 0142
Registro MV : 386

140.000 - 220.000 €
Sans réserve /
No reserve



Avec l'augmentation des performances, la partie-cycle avait vite montré ses limites. Avec l'aide d'un ingénieur, Ronny Scrima, Tommy Barber avait imaginé un cadre périmétrique offrant une meilleure triangulation. « Yamaha venait de sortir ses premières machines de cross avec un amortisseur unique, on s'est dit que ça pouvait fonctionner aussi sur une moto de route ! ». L'équipe avait réalisé deux châssis en acier CrMo 4340 dont le mono-amortisseur avait été réalisé à partir d'un élément de Yamaha (ressort plus performant, piston modifié et pression d'azote augmenté). Ils avaient appliqué le même principe à l'avant en concevant une fourche à air, calqué sur le principe des suspensions de Citroën.

Le freinage était confié à des

disques de freins en aluminium dopé au scandium et au lithium, revêtus d'une couche de céramique. La moto se devait d'être exclusive, tant par les performances que par l'esthétique. Il avait dessiné des formes auxquelles Nye Frank va donner vie à partir de panneaux d'aluminium aviation. Ce véritable artiste avait notamment réalisé les fameux « streamliners » de Craig Breedlove qui avaient conquis des records de vitesse absolue à Bonneville. Cela donnait des lignes remarquables avec un tableau de bord regroupant des manomètres aviation faits sur mesure avec le logo MV. Dans cette configuration Injection, qui était restée en 750 cm³ avec les mêmes spécifications internes que la Turbo, ce proto Sybil 001 développait près de 90 ch.

A boost in the performance soon pointed out the limits of the frame. With the help of engineer Ronny Scrima, Tommy Barber designed a perimeter frame to provide better triangulation. "Yamaha had just released its first motocross bikes featuring a unique shock absorber, we thought it could work just as well on a street bike!" The team had developed two CrMo 4340 steel chassis, the mono shock absorber of which was made based on an element taken from Yamaha (higher performance spring, modified piston and an increased nitrogen pressure). The front end followed the same principle with an air fork modelled on Citroën's suspension system.

The braking system consisted

of aluminium brake discs made of scandium and lithium and coated with a ceramic layer. The motorbike had to be unique, both in terms of performance and aesthetics. He drew lines that Nye Frank eventually brought to life from aluminum aircraft panels. This true artist had remarkably designed Craig Breedlove's famous "streamliners" which set absolute speed records in Bonneville. The result was stunning lines with a dashboard consisting of tailor-made aircraft manometers stamped with the MV logo. With an injection configuration, still in the 750cc class with the same internal technical specifications as the Turbo, this Sybil 001 prototype generated nearly 90 hp.

241

1951 MV AGUSTA SCOOTER CGT

N° de cadre : 55363
N° de moteur : 55363
Registro MV : 433

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Au Salon de Genève 1950, MV Agusta présente un scooter, d'abord dénommé Popolare, puis CGT (C Gran Turismo). Cette version dérivée du CSL en conservait le moteur et la partie avant.

Le moteur à boîte 4 vitesses commandées au pied développait 5 ch à 4 800 tr/mn et permettait d'atteindre 80 km/h. Bien pensé, le CGT était proposé à un tarif concurrentiel et resta deux années au catalogue (4 500 exemplaires produits) avant de céder sa place à l'Ovunque.

Sympathique dans sa livrée bicolore, ce scooter a été restauré il y a une dizaine d'années et n'a pas roulé depuis.

The 1950 Geneva Motor Show saw the launch of MV Agusta's CGT (C Gran Turismo) scooter, formerly known as Popolare. An evolution of the CSL model, it featured the same engine and front section. The engine with its 4-speed foot-operated gearbox produced 5hp at 4,800 rpm and could reach 80 km/h. The well thought-out CGT was sold at a competitive price and was featured in the catalogue for two years (manufactured at 4,500 examples) before giving way to Ovunque.

This scooter sporting a beautiful two-tone livery was restored about ten years ago and has not been ridden since.

242

1951 MV AGUSTA 125 C

N° de cadre : 021262
N° de moteur : 021093
Registro MV : 498

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette MV Agusta 125 C de 1951 est une version Turismo Lusso, identifiable au motif chromé de son réservoir. Produite à environ 6000 exemplaires dans ces différentes versions, la version s'est plus répandue en noir et chrome que dans cette version rouge et chrome. Rachetée à un collectionneur d'automobile, cette MV 125 C a été restaurée il y a environ 10 ans et est dans un état parfait comme l'indique le certificat du Musée MV.

Identifiable with chromed patterns on the tank, this 1951 MV Agusta 125 C is a Lusso Turismo version. Manufactured in different variants at a total of 6,000 units, the black and chrome version became more popular than this red and chrome one. This MV 125 C, purchased from a car collector and restored 10 years ago, is in perfect condition as evidenced by the MV Museum certificate.

1955 MV AGUSTA 175 CS DISCO VOLANTE

N° de cadre : 405796
 N° de moteur : 470675 S
 Registro MV : 400

10.000 - 18.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Aujourd'hui, il est extrêmement rare de trouver une désirable 175 CS Disco Volante dans son état d'origine. Avec un compteur affichant un peu moins de 16 000 km, cet exemplaire a particulièrement bien résisté aux affres du temps. Le réservoir à la forme si caractéristique qui a donné son nom à la machine, arbore la patine de longues heures de roulage et le caoutchouc de la poignée de gaz est resté tordue sous les efforts de son pilote pour la garder grande ouverte ! Seul le pot d'échappement n'est pas conforme à ce millésime comme le souligne le certificat du Musée MV signé de la main d'Arturo Magni. Cette machine exceptionnelle ne demande qu'à faire revivre les émotions d'une jeunesse passée à un collectionneur passionné.

It is extremely rare to come across an alluring 175 CS Disco Volante in its original condition nowadays. This motorbike with a mileage of just under 16,000 km has stood up pretty well to the ravages of time. The distinctly shaped fuel tank to which the machine owes its name reveals a patina that attests to long riding hours and the distorted rubber lining the throttle is proof of the rider's efforts to keep it wide open! The only feature that does not conform to its original assembly is the exhaust pipe, as highlighted by the MV Museum certificate signed by Arturo Magni. This sensational machine is just waiting to take a passionate collector on a ride down memory lane and back to a nostalgic and spirited past.

1954 MV AGUSTA 175 CSS DISCO VOLANTE

N° de cadre : 409115
 N° de moteur : 415297 S
 Registro MV : 401

10.000 - 18.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



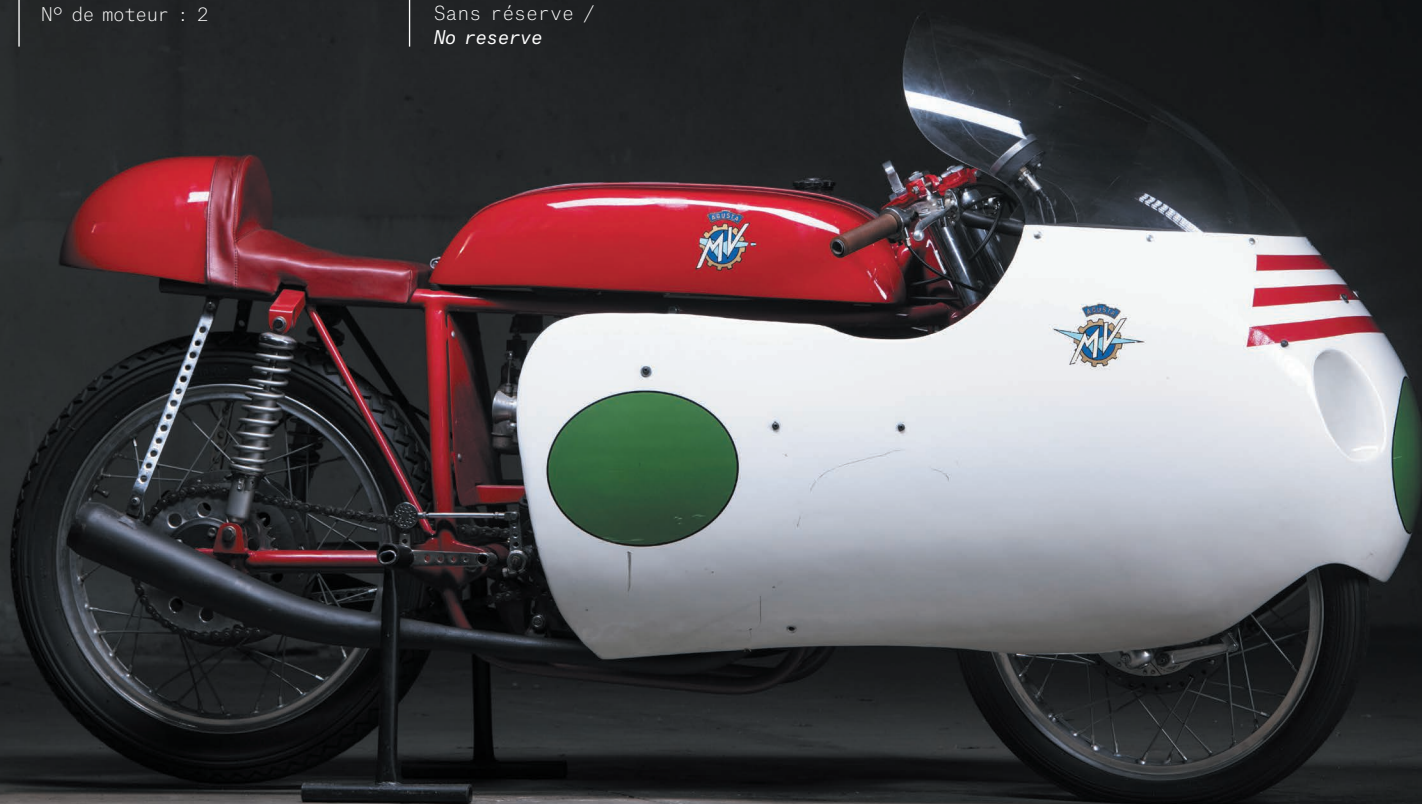
La série des 175 CS revêt une grande importance dans la jeune histoire de MV Agusta. Elle ouvre non seulement la voie du moteur quatre temps pour les machines de série mais elle marque également la naissance d'une lignée de machine sportive. Piero Remor dessina ce monocylindre à arbre à came en tête, simple, fiable tout en étant performant. Ce modèle est équipé d'un cadre de la rare version CSS à fourche type Earles (la 175 CSS a été produite seulement en 1954 à environ 500 exemplaires). Le moteur provient d'un modèle SCGT de 1957 ; il est équipé d'un volant magnétique et d'une culasse Sport. Cette machine, restaurée il y a quelques années, est un très joli exemplaire de sportive de cette époque.

The 175 CS series played a significant role in the young history of MV Agusta. Not only did it pave the way for production motorbikes' four-stroke engine, but it also marked the birth of a line of racing sports machines. Piero Remor designed this single-cylinder, overhead camshaft engine which proved itself to be simple, reliable and powerful. This model features a frame inspired by the CSS version with Earles fork (only about 500 units of the 175 CSS were manufactured in 1954). The engine was modelled on that of a 1957 SCGT; it is equipped with a flywheel magneto and a sports cylinder head. This machine restored a few years ago is the perfect illustration of what was a racing motorbike.

C.1960 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA BIALBERO

N° de cadre : 02-56
N° de moteur : 2

90.000 - 130.000 €
Sans réserve /
No reserve



Il a fallu une dizaine d'année, un peu de persévérance et beaucoup de chance pour que notre collectionneur puisse assembler ce rarissime exemplaire 250 bicylindre Bialbero. Il a d'abord déniché le moteur, puis le cadre et, finalement, les roues au cours d'une quête longue mais haletante pour le passionné qu'il est. Le moteur est rarissime, il correspond à la première version qui apparut à Cascina Costa en 1950 et qui était constitué de deux cylindres de 125 accolés. Si elle était alléchante, cette version ne tint pas ses promesses et fut abandonnée. Quelques années plus tard, un moteur entièrement nouveau fut conçu et se révéla tout de suite plus performant. La 250 Bialbero conquies deux Championnats du monde avec Carlo Ubbiali (1959 et 1960).

Cette machine rarissime est équipée d'un carénage « poubelle » ancien, en aluminium, tandis que le réservoir et la selle ont été refaits suivant les plans d'origine par Primo Felotti, l'homme de l'art qui les réalisait à l'époque. La fourche à axe déportée est similaire à celle qui équipait la 250 bicilindrica, tout comme le frein double came.

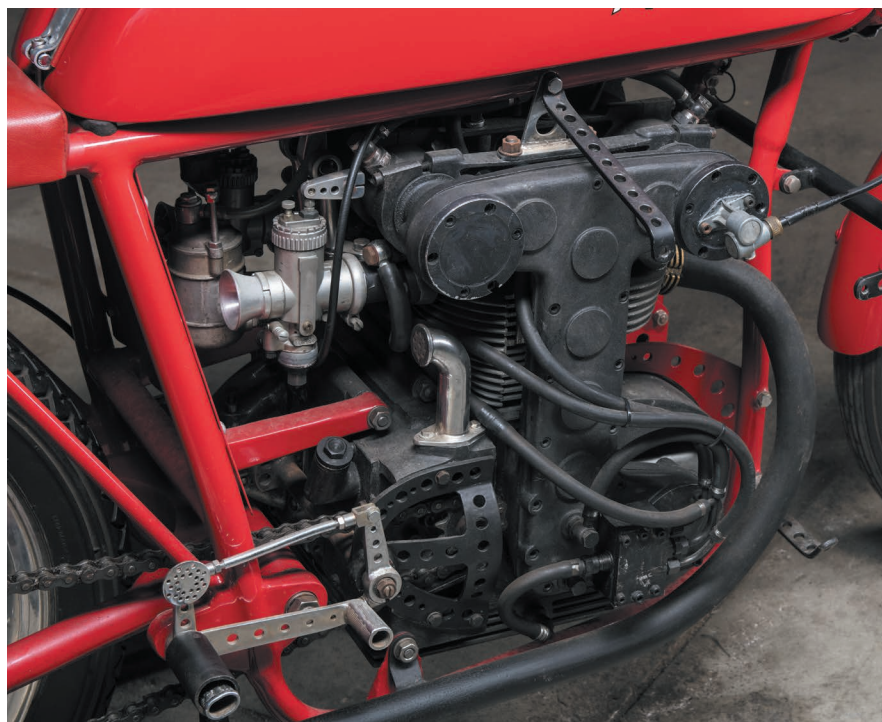
Cet assemblage de pièces d'époque quasi unique (notamment l'admirable moteur) fait de cette machine une pièce très intéressante pour un amateur de motos de course italienne de l'âge dor.

It took about ten years, a bit of perseverance and a lot of luck before our collector could assemble this extremely rare 250 twin cylinder Bialbero. He first found the engine, followed by the frame and lastly, the wheels during a long but thrilling quest for the enthusiast that he is. The engine is extremely rare and matches the first version launched in Cascina Costa in 1950 which featured two adjoining 125cc cylinders. Despite its allure, it promised more than it could deliver and was eventually abandoned. A few years later, an entirely new engine was designed and immediately proved to be more efficient. Carlo Ubbiali rode the 250 Bialbero to victory, claiming two World Champion titles (1959

and 1960).

This extremely rare machine is equipped with an old aluminium "dustbin" fairing while the tank and seat were remodelled in line with the original design by Primo Felotti, an expert in the field back then. The offset axle fork is similar to the one used on the 250 bicilindrica, as is the double cam brake.

This almost unique combination of period parts (including the remarkable engine) makes this machine a very appealing collectible for an Italian racing motorbike enthusiast of the golden age.



1974 MV AGUSTA 350 SPORT ELETTRONICO

N° de cadre : 213 02239
 N° de moteur : 213 02267
 Registro MV : 358

3.000 - 6.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Dérivée de la 250, la 350 bicylindre est présentée au Salon de Milan 1969. Alimenté par deux Dell'Orto, ce moteur est annoncé pour 28 ch à 8 400 tr/min et 155 km/h. C'est une moyenne cylindrée qui offre des performances élevées. Au printemps 1972, la 350 reçoit un nouveau cadre, un nouvel habillage et un allumage électronique, un équipement encore rare à cette époque. Mais l'absence de frein à disque et son esthétique de pure sportive italienne commençait à être un handicap face aux machines japonaises. Cet exemplaire, parmi les 2083 fabriquées, n'a parcouru que 16 000 km et est dans son état d'origine. Elle a été achetée à son premier propriétaire, il y a une dizaine d'années puis sagement remise.

The twin-cylinder 350, launched at the Milan Motor Show in 1969 and inspired by the 250, is fueled by two Dell'Orto carburetors and capable of producing 28hp at 8,400rpm and 155 km/h. It is standard cylinder which nonetheless offers high performance. A new frame, a new bodywork and a very rare electronic ignition are implemented on the 350 in spring 1972. However, the lack of disc brakes and its pure Italian sporting look started to become a disadvantage against Japanese machines. This model, amongst the 2,083 examples built, is presented in its original condition and has only covered 16,000km. It was acquired from its first owner 10 years ago and was kept in storage since then.

1972 MV AGUSTA 350 BICILINDRICO SPORT CORSA

8.000 - 12.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



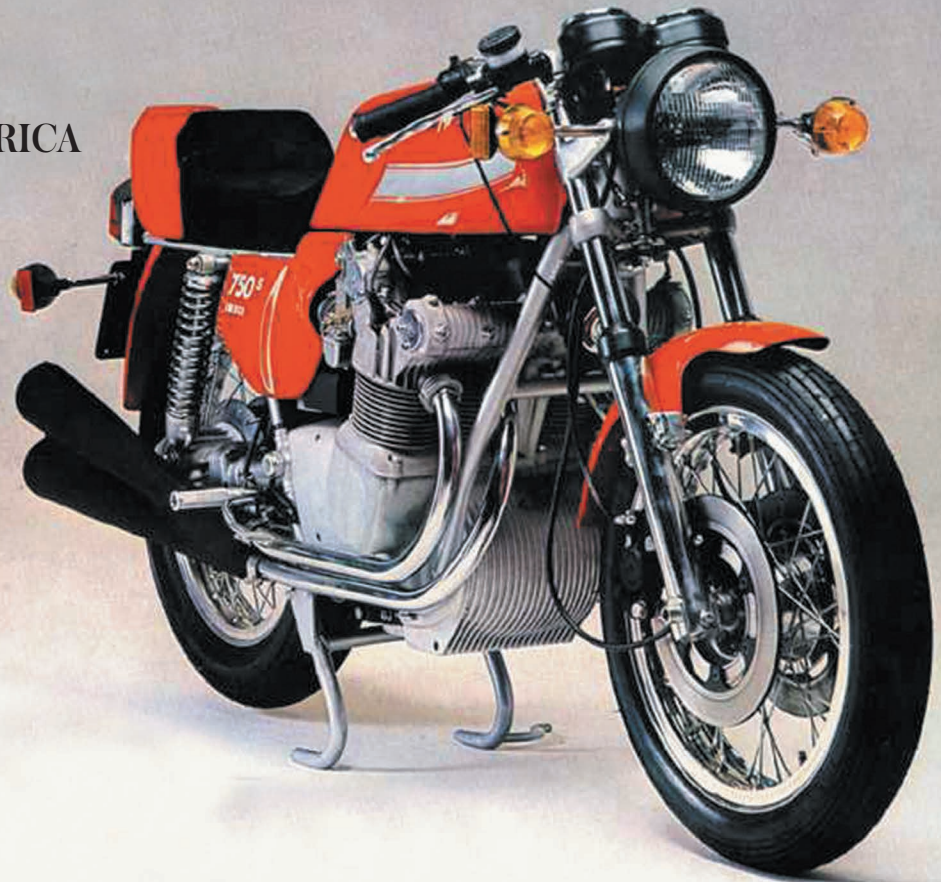
Equippée d'un moteur de 350 MV bicylindre, cette jolie machine est une réalisation artisanale conçue pour courir sur circuit, comme beaucoup furent développées dans les années 1970 par des passionnés ayant des vellétés sportives. Monté dans un cadre spécial, le bicylindre reçoit une paire de Dell'Orto de \varnothing 26 mm (\varnothing 24 mm d'origine) et respire par une paire de longs mégaphones. Equipée d'un ensemble selle réservoir « corsa », d'une fourche provenant d'une moto japonaise, de guidons bracelets Tomaselli et d'un frein à tambour Ceriani, cette 350 est prête à prendre la piste pour vous offrir de pures sensations.

This beautiful machine, fitted with a 350 MV twin-cylinder engine, was handcrafted in order to compete on track, as per many others which were developed by ambitious sporting enthusiasts in the 1970s. Assembled in a special frame, this twin-cylinder benefits from a pair of \varnothing 26mm Dell'Orto (initially \varnothing 24mm) and breathes through a long pair of megaphones. This 350 is ready to offer you great sensations on the race track and is fitted with a "corsa" tank-seat combination, a fork taken from a Japanese motorbike, Tomaselli bracelets handlebars and a Ceriani drum brake.

1977 MV AGUSTA 750 S AMERICA

N° de cadre : 2210182
N° de moteur : 221-0144

80.000 - 110.000 €
Sans réserve /
No reserve



Ultime développement de la 750 S, la version America évolue à la fois sur le plan mécanique et esthétique à la demande de deux Américains motivés ! Chris Garville et Jim Coltherman, qui possède une concession MV, se sont rencontrés et pensent que la MV 750 a un potentiel important aux États-Unis moyennant quelques modifications. A l'automne 1974, ils se rendent en Italie pour évoquer ces évolutions qui sont plutôt bien accueillies du côté de Cascina Costa. Pragmatiques, les deux hommes d'affaires américains demandaient une amélioration du design et des performances (« style and speed ») et annonçaient pouvoir écouler des centaines d'exemplaires de cette nouvelle machine.

Pour le style, la 750 America opte par une allure sportive façon « Café Racer de Luxe ». Avec un réservoir de 19 l, un petit garde-boue racing, une selle monoplace revêtue d'alcantara noir et ses quatre échappements, la 750 America possède un charme unique et intemporel.

Côté performance, le moteur voit sa cylindrée portée à 790 cm³

et est désormais alimenté par quatre carburateurs Dell'Orto de ø 26 mm à cuve concentriques (plus petits que ceux montés sur la 750S, ils ont l'avantage de ne pas se désynchroniser sur routes bosselées !). L'acheteur pouvait opter pour quatre mégaphones chromés ou des pots à la finition noir mat plus acceptable par le voisinage sur le plan sonore.

Avec un taux de compression de 9,5 à 1, le quatre cylindres est donné pour 75 chevaux à 8 500 tr/min et est censé emmener la 750 America à près de 210 km/h. L'America reçoit une fourche avant Ceriani ø 38 mm et un double disque à l'avant similaire à celui des dernières 750 S. A l'époque, son tarif élevé a freiné sa diffusion et le motard américain ne fut pas réceptif à la beauté latine de l'America mais, aujourd'hui, sa rareté (environ 540 exemplaires) et la qualité de sa restauration font de cette MV America une machine véritablement singulière.

The America, final evolution of the 750 S, constitutes an upgrade both aesthetically and mechanically, resulting from the efforts of two motivated Americans! Chris Garville and Jim Coltherman, who owns an MV dealership, met and believed that with a few modifications, the MV 750 had great potential in the United States. In the autumn of 1974, they travelled to Italy to discuss these upgrades which were rather well received by Cascina Costa. Result-oriented, the two American businessmen called for an improved design and performance ("style and speed") and announced that they could sell hundreds of this new machine.

In terms of style, the 750 America features a sporty look reminiscent of a "Luxury Café Racer". Equipped with a 19-litre fuel tank, a small racing mudguard, a single-seater covered in black alcantara fabric and four exhausts, it boasts a timeless and unique charm.

In terms of performance, the engine's displacement was increased to 790 cc and is now powered by four 26 mm Dell'Orto concentric-shaft carburetors (smaller than those of the 750 S, they have the added advantage of remaining stable on bumpy roads!). The buyer could either choose four chrome-plated megaphones or else, exhausts with a matt black finish producing a more acceptable noise level.

With a compression ratio of 9.5 to 1, the four-cylinder produces 75 hp and can take the 750 America to nearly 210km/h at 8,500 rpm. The America is equipped with a 38 mm Ceriani front fork and a double disc at the front similar to that of the last 750 S. Back then, its high price hindered its distribution and the American rider was not very welcoming to the Latin beauty of America but today, its rarity (about 540 units) and the high quality of its restoration have contributed in making this MV America the only of its kind.

1965 MV AGUSTA 150 GT "MINI DISCO VOLANTE"

N° de cadre : 854 441
N° de moteur : 872 532
Registro MV : 443

7.000 - 12.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette évocation de l'75 Disco Volante est une réalisation d'époque faite par un concessionnaire sur la base d'une rare (2 239 ex) 150 GT. A l'aube des années soixante, l'aura des Disco Volante était encore au zénith et les ressemblances entre les deux machines propices aux transformations. Le montage d'une fourche Earles, du réservoir à la forme si caractéristique et d'une selle à dossier donne le change. On imagine la satisfaction de son propriétaire, qui au guidon de « sa » propre Disco Volante a parcouru 20 000 km. Restaurée par le passé, cette 150 GT « Special » nous rappelle que les motards passionnés sont toujours prompts à aller au bout de leurs rêves.

This 175 Disco Volante inspiration was designed by a dealer and based on a rare 150 GT (2, 239 units). At the beginning of the 1960s, the Disco Volante was still captivating the hearts of its audience which is why similarities between both machines demanded a makeover. A newly installed Earles fork, a distinctly shaped fuel tank and a seat with backrest made the difference. You can imagine its owner's excitement when he rode "his" own Disco Volante across 20,000 km. This 150 GT "Special", which was formerly restored, serves as a reminder that passionate riders will always do whatever it takes to live their dreams.

1974 MV AGUSTA MINI BIKE RACING 50

N° de moteur : 1155
Registro MV : 383

2.000 - 3.000 €
Sans réserve /
No reserve



Contact... Un coup de kick... Et vous voilà de retour en enfance aux commandes de cette réplique des sublimes MV 500 4-cylindres de Grand Prix. Equipée d'un petit moteur Franco Morini deux-temps de 50 cm³ à boîte 4-rapports, de quatre pots d'échappement et de roues de 10 pouces, elle est taillée sur mesure pour procurer les premières sensations à un champion en herbe.

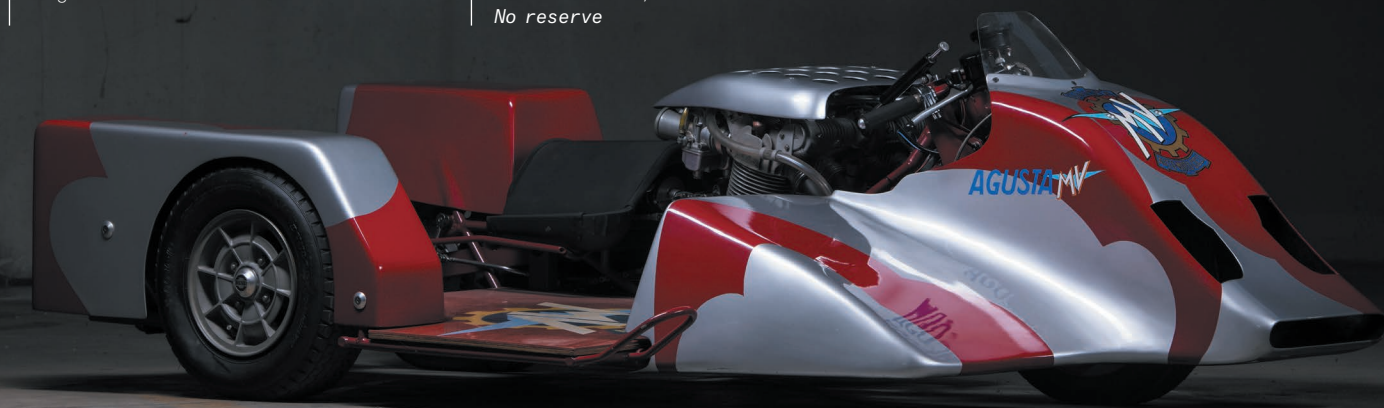
Produite en faible quantité, ces mini-motos étaient réalisées par des petits constructeurs spécialisés. Dans son jus, cette machine porte quelques traces d'usure qui lui donne une patine sympathique. Elle dispose d'un certificat du musée MV signé par Arturo Magni, l'ancien Directeur du département Compétition.

Ignition on... A kick-start... And here you are, back to your childhood days as you ride a replica of the magnificent Grand Prix 4-cylinder MV 500 motorbike. Its small 50cc Franco Morini two-stroke engine, 4-speed gearbox, four exhaust pipes and 10-inch wheels attest to its tailor-made design which provides first-class sensations to an aspiring champion. These mini-motorbikes were designed by niche manufacturers and were produced in small quantities. Still in its original condition, this machine bears some traces of wear and tear but the result is a beautiful patina finish. It comes with a MV Museum certificate signed by Arturo Magni, former Director of the Competition Department.

1974 MV AGUSTA SIDE-CAR

N° de moteur : 214 0483
Registre MV : 426

85.000 - 125.000 €
Sans réserve /
No reserve



Ce side-car de compétition a été fabriqué à la fin des années 70 par Guy Bongiovanni, qui était à l'époque importateur et concessionnaire MV dans la région lyonnaise. Très impliqué dans le monde du side-car cross et de vitesse, pilote pendant de longues années dans cette discipline et connu pour ses talents de metteur au point, Guy Bongiovanni est encore aujourd'hui président du Motorcycle Club de Lyon et du Rhône.

Équipé d'une fourche Earles, ce « basset » est motorisé par un moteur quatre-cylindres 750 préparé et débarrassé de son cardan. A la fin des années 90, alors qu'il appartenait à son précédent propriétaire, ce magnifique side-car a été restauré

chez Peppino Minervi, spécialiste des MV 750, qui a remis en état la mécanique. Puis, il a été confié aux ateliers De Marchi, pour la peinture et le remontage. Ce lourd investissement, et le fait d'avoir toujours été exposé dans des collections prestigieuses font que le side-car est toujours dans un parfait état aujourd'hui. Cette machine originale, fabriquée artisanalement à l'époque par une personnalité du monde de la MV et du side-car, est une occasion extrêmement rare pour ne pas dire unique d'acquérir un side-car de compétition à moteur MV.

This racing sidecar was manufactured in the late 70s by Guy Bongiovanni who was at the time an importer and MV dealer in the Lyon region. Very active in the world of sidecar motocross and speed, seasoned rider in this discipline and well-known for his outstanding abilities to prepare motorcycles, Guy Bongiovanni is still today President of the Lyon and Rhône Motorcycle Club.

Equipped with an Earles fork, this "basset" is powered by a 750 four-cylinder engine, prepared with the cardan shaft removed. At the end of the 90s, in the hands of its previous owner, this magnificent sidecar was restored

by Peppino Minervi, an MV 750 specialist, who overhauled the mechanicals.

It was then entrusted to the De Marchi workshop where it was painted and reassembled. This large investment and the fact that it has always been exhibited in prestigious collections, explain the perfect condition of the sidecar today. This original machine, handcrafted back then by a renowned star of the world of MV and sidecar, is an extremely rare, if not unique opportunity to get your hands on a racing sidecar fitted with an MV engine.

1951 MV AGUSTA 500 CM3 4 C CARDANO CORSA

Registro MV : 549

90.000 - 140.000 €

Sans réserve /

No reserve



Présentée au Salon de Milan en 1950, la 500 4 cylindres traduisait les intentions du Comte Agusta en course : seule la victoire est belle et il se donnait les moyens d'y arriver ! Dessinée en quelques mois par une petite équipe dirigée par l'ingénieur Piero Remor, en provenance de l'équipe Gilera, cette machine se caractérisait par un quatre cylindres double arbre alimenté par deux carburateurs, à boîte 4 vitesses et transmission par arbre et cardan et d'originales suspensions à barre de torsion et amortisseurs à friction, montées à l'avant comme à l'arrière.

Cette première MV 4 développait une cinquantaine de chevaux à un régime de 9 000 tr/min et affichait un poids contenu de 118 kg. Avec une mise au point qui se limitait à un rapide passage au banc, la 500 débutait au GP de Belgique 1950. Arciso Artesiani l'emmenait à une

méritoire 5^{ème} place derrière trois Gilera et une AJS ! Artesiani monte sur la 3^{ème} marche du podium au GP des Nations mais le Comte Agusta va engager Leslie Graham, le Champion du monde 1949 sur une AJS.

En 1951, la machine abandonna les barres de torsion pour de traditionnelles suspensions télescopiques et elle reçut quatre carburateurs. Un an plus tard, la MV 500 adopta une transmission par chaîne, abandonnant ainsi toutes ses spécificités pour des solutions éprouvées.

La machine présentée est une version à transmission par arbre équipée d'une fourche type Earles, préférée par le pilote anglais, Leslie Graham. C'est dans une configuration proche de celle-ci qu'elle participa aux Grands Prix de la saison 53 pour épauler la dernière

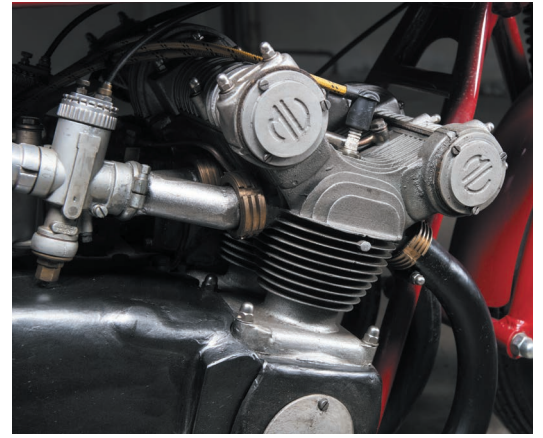
The 4-cylinder 500cc which was introduced at the Milan Show in 1950 was the perfect illustration of Count Agusta's vision in competition: beauty lies in victory and he gave himself the means to achieve it! Designed in a few months by a small team led by engineer Piero Remor, from the Gilera team, this machine strikingly featured a twin-shaft four-cylinder powered by two carburetors, equipped with a 4-speed gearbox, drive shaft and cardan shaft transmission, original torsion bar suspensions and friction dampers, mounted both at the front and rear end.

This first MV 4 produced about 50 hp at 9,000 rpm and had a contained weight of 118 kg. With a tune-up limited to a quick bench test, the 500 made its debut at the 1950 Belgian

GP. Arciso Artesiani won a commendable 5th place behind three Gilera and one AJS! Artesiani took 3rd place on the podium at the Nations Grand Prix but Count Agusta soon welcomed Leslie Graham, 1949 World Champion on an AJS.

In 1951, the machine's torsion bars were replaced by traditional telescopic suspensions and it was equipped with four carburetors. A year later, the MV 500 adopted a chain transmission, choosing proven solutions over its specificities.

This specific machine is a shaft-drive version equipped with an Earles fork and favoured by English rider Leslie Graham. It participated in the 1953 Grand Prix in a configuration close to this one to support the last version of the 500/4.



mouture de la 500/4.

La 500 4 cylindre de la collection est une machine exceptionnelle. Il s'agit d'un assemblage composé en grande partie de pièces originales d'époque qui en font une moto d'une extrême rareté. Parmi celles-ci, il faut noter l'impressionnant ensemble bloc cylindre et culasse coulée en une seule pièce (probablement le seul existant !) à la manière des Gilera 4 dessinées par Piero Remor. Les carburateur Dell'Orto SS ø 30 mm et la magnéto sont également des pièces d'époque, tout comme le frein avant à tambour double came, les roues Borrani, la suspension arrière, les amortisseurs arrière, le compteur, les repose-pieds, le guidon et la fourche avant (certaines parties de la fourche Earles ont été refaites par sécurité).

Le cadre, la boîte de vitesse et l'arbre de transmission ont été

refabriqués, quant à l'habillage (réservoir, selle et carénage), il a été refait à l'identique par Primo Felotti, l'artiste qui a martelé ces panneaux d'aluminium pendant dix années passées au service course de MV ! Cette superbe moto fut longtemps conservée dans une grande collection italienne, avant d'être acquise par notre collectionneur au milieu des années 1990. Cette machine marque le début de l'aventure de MV Agusta en Catégorie Reine et mérite toute l'attention des amateurs de machines de course uniques.

The 500 4-cylinder from this collection is an exceptional machine. This assembly features a large number of original period parts which account for its rarity. The impressive block and the cylinder head assembly, the later shaped from a single block reminiscent of the Gilera 4s, designed by Piero Remor, is particularly noteworthy (probably the only one of its kind!). Its period elements also include the 30 mm Dell'Orto SS carburetors and magneto as well as the double-cam front drum brake, Borrani wheels, rear suspension, rear shock absorbers, rev-counter, footrests, handlebars and front fork (parts of the Earles fork have been redesigned for safety purposes).

The frame, gearbox and transmission shaft have been

rebuilt, while the casing (tank, seat and fairing) has been restored back to original condition by Primo Felotti, the artist who hammered these aluminium panels for ten years in the MV racing workshop! This legendary motorcycle was featured in a large Italian collection for a long while before it was bought by our collector in the mid-1990s. This machine marks the beginning of MV Agusta's adventure in the Queen Class and deserves all the attention of lovers of unique racing machines.

1999 MV AGUSTA F4 750 ORO

Carte grise française
French title

N° de cadre : 00133
N° de moteur : 00179

20.000 - 30.000 €
Sans réserve / No reserve



Au salon de Milan 1997, Claudio Castiglioni dévoile la somptueuse MV 750 F4 et ramène à la vie une marque mythique. Grise et rouge, comme les machines de course du Comte Domenico Agusta, la 750 F4 se distingue par son design sublime qui ne laisse que peu d'équivoque sur son positionnement haut de gamme. Le phare en losange, les roues en étoile à 5 branches, le monobras arrière, les quatre échappements qui émergent sous la selle sont quelques-uns des détails de design qui en font une moto fondamentalement différente des quatre cylindres japonais. Pour que les choses soient encore claires, MV Agusta commence la production par une version Oro, limitée à 200, puis 300 exemplaires, tellement la demande est forte.

Cette version se différencie de la version Strada par quelques pièces spécifiques en magnésium (té de fourche inférieur, bras oscillant, jantes, platines de repose-pied, etc.) et en carbone (garde-boue). Le moteur de la série Oro (un quatre cylindre double arbre à cames en tête de 749 cm³ qui développe 126 ch à 12 500 tr/mn) se différencie de la version Strada par ses carters coulés au sable.

Cette version Oro n°133/300, 2^{ème} main qui n'a parcouru que 20 575 km, est en très bon état, dispose de nombreuses factures d'entretien et de tous les accessoires spécifiques à la Série Oro (béquilles d'atelier, housse, trousse à outils, manuel d'utilisation, manuel d'atelier, etc.).

At the 1997 Milan Motor Show, Claudio Castiglioni unveiled the magnificent MV 750 F4 and brought the legendary brand back to life. The 750 F4 captures the very essence of luxury in its sublime grey and red design, colours which remind one of Count Domenico Agusta's other racing motorbikes. The diamond-shaped headlights, five-pointed star wheels, rear single-sided swingarm and four exhausts fitted under the seat are some of its features that make it fundamentally different from the Japanese four-cylinder motorcycles. For the record, MV Agusta originally manufactured only 200 units of the Oro version but then, increased the production to 300 in order to meet the higher demand.

This model is distinguishable from the Strada version by its specific parts made from magnesium (inverted T-shaped lower fork, swingarm, wheels, side plates) and carbon (mudguards). The Oro series' engine (a 749cc four-cylinder dual overhead camshaft producing 126 hp at 12,500 rpm) differs from the Strada by its sand-cast crankcases.

With two owners from new and only 20,575km on the clock, this Oro No 133/300 is still in mint condition and comes with numerous invoices and accessories unique to the Oro series (workshop crutches, cover, toolkit, user guide, workshop manual, etc.)

2007 MV AGUSTA F4 1000 CC

Carte grise française
French title

N° de cadre : 073
N° de moteur : 00073

50.000 - 70.000 €
Sans réserve / No reserve



Comment rendre hommage à l'homme qui a ressuscité MV Agusta si ce n'est en concevant la plus ultime des F4 ? La MV F4 1000 CC dédiée à Claudio Castiglioni est bien cette œuvre d'art mécanique qui ne fait aucune concession à la réalité.

Présentée au salon de Milan 2006, cette série « très » spéciale, assemblée à la main, se caractérise d'abord par son exclusivité (100 exemplaires à un tarif de 100 000 €) mais aussi par ses performances. Son quatre cylindre de 1078 cm³ à soupapes radiales en titane était annoncé pour délivrer 200 chevaux à 12 200 tr/min et un couple de 12,75 mkg à 9 000 tr/min, avec l'échappement titane réservé à la compétition livré avec la machine. La MV 1000 F4 CC était donnée pour 315 km/h en pointe, ce qui en faisait une des motos de « série » les plus rapides au monde.

Dans sa petite robe noire, soulignée de filets rouge, la F4 CC affichait un poids de 187 kg à sec grâce à une débauche de pièces taillées dans la masse et réalisées dans des matériaux nobles qui ont fait dire à Claudio Castiglioni qu'« il avait décidé de mettre son nom sur cette version parce qu'elle correspondait à la F4 qu'il aurait imaginé pour lui-même. »

Cette MV 1000 F4 CC, qui demeure la version spéciale la plus folle de la marque, était livrée avec une montre Girard-Péregaux et une veste en cuir Trussardi pieusement conservées ces objets seront remis à l'acheteur. Cette deuxième main avec seulement 11 000 km possède tous les détails exclusifs réservés à ce modèle unique (béquilles d'atelier, double de clés, housse, trousse à outils, manuel d'utilisation, manuel d'atelier, ligne échappement titane, boîtier électronique, etc.).

What better way to pay tribute to the man who revived MV Agusta than to design the ultimate F4 evolution? The MV F4 1000 CC is the two-wheeled masterpiece of all times dedicated to Claudio Castiglioni.

This "very" special handcrafted series introduced at the 2006 Milan Motor Show, is firstly characterised by its exclusivity (100 units at a price of €100,000) and secondly, by its performance. This 1078cc four-cylinder equipped with titanium radial valves was expected to produce 200 hp at 12,200 rpm and a torque value of 12.75 m.kg at 9000 rpm with a titanium exhaust designed for competition delivered along with the machine. The MV F4 1000 CC was considered as one of the fastest motorbikes of the series, going up to 315 km/h.

In its black and red livery, the F4 CC had a dry weight of 187 kg as a result of parts shaped out from high-quality materials and which led Claudio Castiglioni to announce that "he decided to give this version his name as it matched the one that he dreamed of for himself."

The unique MV F4 1000 CC is the brand's craziest motorbike, it was delivered with a Girard-Péregaux watch and a Trussardi leather jacket which have previously been kept over time and these items will be handed over to the buyer. Two owners from now and only 11,000 km on the clock, this MV features exclusive parts such as a workshop crutch, duplicate keys, cover, toolkit, user guide, workshop manual, titanium exhaust system, electronic box, etc.).

2018 MV AGUSTA F4 RC USINE ◆

N° de cadre : ZCGF620BCFV005909

75.000 - 125.000 €



© DR

Que ce soit la 500 cm³ 3 cylindres de Giacomo Agostini ou la 1000 cm³ 4 cylindres de Jordi Torres, une MV Agusta de course reste une fabuleuse diva italienne devant laquelle on ne peut rester insensible. Engagée sous les couleurs de la petite usine de Varèse en Championnat du monde Superbike 2018, cette 1000 F4RC s'est battue contre les machines d'usine que sont les redoutables Kawasaki de Jonathan Rea et Tom Sykes, les furieuses Ducati de Marco Melandri et Chaz Davies ou les surprenantes Yamaha de Alex Lowes Mark Van Den Mark.

Cette fantastique bête de course que nous avons l'honneur de présenter nous a été confiée

par son fabricant, l'usine Reparto Corse de MV Agusta qui souhaite qu'elle soit conservée avec soin par un collectionneur. Dérivée de la F4 RC homologuée, la machine présentée est dans sa configuration de la saison 2018. Propulsée par un quatre cylindre développant plus de 220 ch, elle est équipée d'un carénage Plastic Bike, d'un support de selle RS, d'un radiateur H2O, de guidons et de commandes reculées Valtermoto, d'un échappement titane SC et de son électronique fournie en grande partie par Magneti Marelli: cartographies moteur, GPS, capteur de pression de pneu arrière, capteurs de suspensions avant et arrière, capteurs de pression de

Whether it is Giacomo Agostini's 3-cylinder 500cc or Jordi Torres's 4-cylinder 1000cc machine, a MV Agusta racing motorbike will always remain a legendary Italian diva that will not fail to catch your attention. This 1000 F4 RC competed in the 2018 Superbike World Championship under the Varese factory banner and stood up against Jonathan Rea and Tom Sykes's mighty Kawasaki factory motorbikes, Marco Melandri and Chaz Davies's fiery Ducati racers or else, Alex Lowes and Van Den Mark's astonishing Yamahas.

We are proud to present this tenacious racing beast, entrusted

to us by the manufacturer, the Reparto Corse of MV Agusta factory, who wish to see it treasured by a collector. Inspired by the licensed F4 RC, the featured motorbike is in its 2018 season configuration. Powered by a four-cylinder engine producing more than 220 hp, it is equipped with Plastic Bike fairing, RS seat pan, H2O radiator, Valtermoto handlebars and rear sets, titanium exhaust pipe with SC silencers and electronics largely supplied by Magneti Marelli: engine specifications, GPS, rear tyre pressure sensor, front and rear suspension sensors, front and rear brake pressure sensors,



© DR



© DR



© DR



© DR

frein avant et arrière, tableau de bord etc... Cette F4RC « usine » est également équipée de suspensions Öhlins revues par Andreani (NIX 30 à l'avant et TTX 36 à l'arrière), de freins Brembo GP 4 pistons, d'un bras oscillant Mode Performance et de roues Marchesini chaussées de pneus Pirelli.

Avec cette F4RC, Jordi Torres a réussi l'exploit de conquérir une 5^{ème} place en seconde manche à Imola derrière les deux Kawasaki et les deux Ducati officielles. C'est son meilleur résultat après une saison qui est restée pour lui exceptionnelle puisque le talentueux pilote espagnol a été débauché brutalement pour courir en Moto GP.

La beauté de la conception de cette machine, ainsi que la qualité des pièces et équipements utilisés en font un magnifique hommage à la course et au savoir-faire de MV Agusta. Il faut souligner qu'il s'agit de la dernière MV F4 RC Usine à avoir participé au championnat du monde, le modèle ayant été retiré à la fin de la saison. Il est exceptionnel de pouvoir présenter une moto de compétition de cette importance, sortant d'une saison où elle a tenu son rang avec panache, directement du constructeur au collectionneur.

dashboard, etc. This "factory" F4 RC also features Öhlins suspensions revised by Andreani (NIX 30 at the front end and TTX 36 at the rear), four-piston Brembo GP brakes, Performance Mode swingarm and Marchesini wheels fitted with Pirelli tyres.

Jordi Torres remarkably won 5th place in the second race on this F4 RC in Imola, behind two official Kawasaki and Ducati motorbikes. It was his best performance after a season that proved to be exceptional for him as the talented Spanish rider was suddenly invited to compete in the Moto GP.

This machine's beautiful design, as well as the quality of the parts and equipment used, is a magnificent tribute to the outstanding racing history and expertise of MV Agusta.

Moreover, having been withdrawn at the end of the season, it is the last Factory MVF4 RC to have participated in the World Championship. It is a privilege to be able to showcase this high-calibre racing motorbike, emerging from a season where it got the chance to prove its outstanding abilities, and delivered directly from manufacturer to collector.

2006 MV AGUSTA F4 1000R EX BADOVINI

N° de cadre : ZCGF511BA6V004807
 Registro MV : 520

25.000 - 40.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Rare évolution de la F4, la F41000 R 2006 était destiné à la course, notamment la Coupe FIM Superstock 1000. Elle se différencie de la version standard par des aménagements particuliers comme un cadre-trellis spécifique avec des tubes d'épaisseur et de qualité différente, permettant de réduire le poids tout en conservant la rigidité de l'ensemble. La F4 1000 R était équipée de jantes en aluminium forgé plus légères, d'une fourche Marzocchi de 50 mm de diamètre et d'étriers radiaux Brembo à 4 pistons.

Le quatre cylindres à soupapes radiales recevait également quelques modifications lui permettant de gagner de précieux chevaux. Avec un nouveau diagramme de distribution, de nouveaux pistons, des conduits optimisés, une gestion électronique revue, ce bloc sortait 174 ch au vilebrequin à un régime de

11 900 tr/mn.

Préparée et engagée par le Team GiMotorsports, cette MV F41000 R a participé à quelques épreuves de la Coupe FIM Superstock 1000 2006. Un certificat de l'écurie précise que l'italien Ayrton Badovini a utilisé cette machine à trois reprises au cours de la saison : à Valence (23/04) où il termine 3^{ème} de la course, à Silverstone (26/05) pour les essais et à Brands Hatch (06/08) où il finit à nouveau sur le podium (3^{ème}).

À l'issue de cette saison 2006 qu'il qualifie lui-même de fabuleuse, Ayrton Badovini terminera 4^{ème} derrière Luca Scassa, pilotant lui aussi une MV Agusta. Noire pour la course de Valence puis rouge à Brands Hatch, cette F4 1000 R possède un palmarès qui en fait une valeur de tout premier choix.

The 2006 F41000 R, rare evolution of the F4, was designed for competition, in particular the 1000 FIM Superstock Cup. It stood out from the standard version with its special features such as a distinctive trellis frame and tubes of different thicknesses and qualities which made it possible to reduce the weight while maintaining its overall rigidity. The F4 1000 R featured lighter forged aluminium wheels, a 50 mm Marzocchi fork and 4-piston Brembo radial callipers. The four-cylinder engine with radial valves was also modified allowing it to gain in valuable horsepower. Equipped with an intake valve angle, new pistons, optimised ducts, revised electronic management, this block produced 174hp at a crankshaft speed of 11,900 rpm.

Prepared and entered by the Gi Motorsport team, this MV F41000 R has participated in a few events of the 2006 1000 FIM Superstock Cup. A certificate from the team states that Italian Ayrton Badovini rode this machine three times over the season: in Valencia (23/04) where he won 3rd place, in Silverstone (26/05) in practice races and in Brands Hatch (06/08) where he ended up on the podium once again (3rd). At the end of this 2006 season, which he himself described as remarkable, Ayrton Badovini will snatch up 4th place, right behind Luca Scassa who also rode an MV Agusta. Black for the Valencia race and red for Brands Hatch, this F4 1000 R boasts a track record that makes it a top choice.

1967 MV AGUSTA 500 TRE CILINDRI CORSA REPLICA

N° de cadre : 08
N° de moteur : 8
Registro MV : 444

70.000 - 100.000 €
Sans réserve /
No reserve



Apparue en 1965, à Imola, la MV3 est le symbole de l'âge d'or de la marque dans la Catégorie Reine. Giacomo Agostini et cette machine vont outrageusement dominer la scène mondiale jusqu'en 1973. La 500 trois cylindres a évolué de manière constante et secrète. Au début, son moteur est un simple 350 cm³ dont l'alésage a été augmenté pour obtenir une version 377 cm³. Sen suivi une version 420 cm³ puis un 497,9 cm³ qui développait environ 78 ch à 12 000 tr/min. La MV Agusta 500 était équipée d'un cadre double berceau démontable, d'une fourche et d'amortisseurs Ceriani, le freinage était confié à un tambour 4 cames de fabrication MV ou Ceriani. Sans opposition à sa mesure Giacomo

Agostini empile les victoires et les titres de 1968 à 1971 avec cette MV3.

Équipée d'un moteur non fonctionnel sans pièce mobile, cette superbe réplique a été construite par un ancien technicien de l'usine, il y a une vingtaine d'années, en partie avec des pièces de rechange. En parfait état, elle bénéficie d'une inscription au registre historique MV Agusta, qui spécifie qu'il s'agit d'une belle réalisation. Le souci du détail, la qualité des pièces utilisées, le savoir-faire nécessaire pour reconstruire une telle pièce en font une machine de salon exceptionnelle dont on ne peut se lasser d'admirer la beauté.

First introduced in 1965 in Imola, the MV3 symbolises the brand's golden age in the Premier Class. Giacomo Agostini and this machine will brazenly reign over the world stage until 1973. The 500 three-cylinder has evolved in a consistent and subtle manner. At first, its engine consisted of a simple 350cc with the bore increased to obtain a 377cc version. It was followed by a 420cc version and then a 497.9cc one that produced about 78 hp at 12,000 rpm. The MV Agusta 500 featured a removable double cradle frame, a fork and Ceriani shock absorbers, and the braking system consisted of 4-cam drum brakes manufactured by MV or Ceriani.

Unrivalled, Giacomo Agostini was on a winning streak, crowned with victories and titles from 1968 to 1971 on this MV3.

Equipped with a non-functional engine without moving parts, this magnificent replica was manufactured by a former factory technician some 20 years ago, partly with spare parts. In perfect condition, it is listed in the MV Agusta historical register which attests to its beautiful nature. The eye for detail, high quality of parts used and the know-how necessary to restore this legendary machine all contributed in making it an exceptional show motorbike whose beauty never ceases to amaze.

1959 MV AGUSTA OTTANTATRE TURISMO

N° de cadre: 550186
 N° de moteur : 550154
 Registro MV : 500

3.500 - 7.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



L'« Ottantatre » fait partie des « étrangeretés ». Les ingénieurs ont cherché à définir la cylindrée idéale permettant à une machine de transporter deux personnes avec une consommation faible. Le résultat de ce cahier des charges est cette adorable petite machine de 83 cm³. L'« Ottantatre » (83). Son petit moteur 4 temps à cylindre incliné et, boîte 3 vitesses, développe 3,7 ch à 6 000 tr/mn en version « Turismo ». En dépit d'une consommation d'essence faible (1,6 l/100 km pour le « Turismo »), l'« Ottantatre » ne fut produit que deux années à 7730 exemplaires pour le « Turismo » et 370 modèle « Sport ». Admirablement restauré, cet exemplaire est un joli témoignage d'une époque où l'automobile restait inaccessible pour la majorité de la population.

The "Ottantatre" is one of those self-evident "oddities". Engineers sought to define the ideal displacement for a machine that could carry two people and boast a low fuel consumption. The result of these technical specifications is this adorable little 83cc machine, the "Ottantatre" (83). The "Turismo" version of this small 4-stroke engine with inclined cylinder and 3-speed gearbox produces 3.7 hp at 6,000 rpm. Despite its low fuel consumption (1.6 litres/100 km for the "Turismo"), the "Ottantatre" was only in production for two years, 7730 units for the "Turismo" and 370 for the "Sport" model. This wonderfully restored machine is a beautiful testimony.

1954 MV AGUSTA 125 TURISMO RAPIDO

N° de cadre : 603943
 N° de moteur : 601560
 Registro MV : 536

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



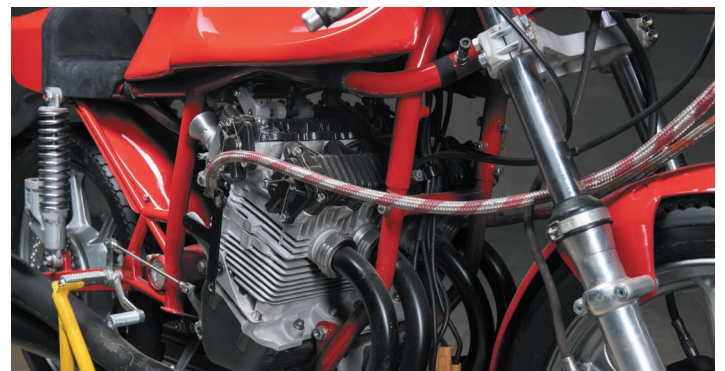
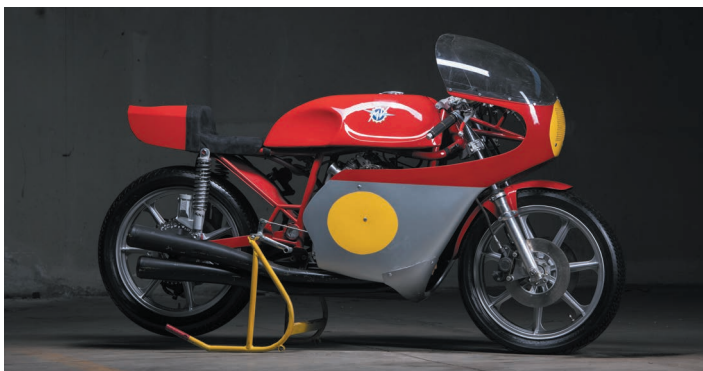
Peu à peu, les utilisateurs commencent à considérer le moteur quatre temps avec intérêt. Cette technologie a gagné ses lettres de noblesse en compétition. En 1954, MV présente le 125 Turismo Rapido, une machine sans prétention équipée d'un moteur quatre temps culbuté à quatre vitesse, capable d'emmener l'engin à 90 km/h dans un silence de fonctionnement appréciable. Cette 125 Turismo Rapido, qui est un des tout premiers modèles, se caractérise par son cadre double berceau ouvert entièrement tubulaire. Cette solution fut rapidement abandonnée au profit d'un schéma « tube pour la partie avant et tôle emboutie pour la partie arrière », signature de nombreuses MV par la suite. Ce modèle, qui a été entièrement restauré, peut être considéré comme une rareté et mérite tout l'intérêt d'un collectionneur attentif.

Little by little, the four-stroke engine began drawing users' attention. This technology built its reputation in competition. In 1954, MV introduced the 125 Turismo Rapido, an unassuming machine equipped with a four-stroke pushrod engine and four-speed gearbox which can push the motorcycle up to 90km/h with remarkably low noise. This 125 Turismo Rapido, one of the very first models, strikingly features a fully tubular open double cradle frame. This set-up, however, soon gave way to a "tube for the front end and pressed steel for the rear end" design, which ended up as the signature design of many MVs. This completely restored model is a true rarity and deserves the attention of an attentive collector.

1974 MV AGUSTA 500 QUATTRO CILINDRI CORSA REPLICA

N° de cadre : 04/75
Registro MV : 543

80.000 - 120.000 €
Sans réserve /
No reserve



Pour résister à l'arrivée deux temps en catégorie 500 cm³, MV Agusta doit absolument trouver de la puissance. Le plus simple est d'abandonner le trois cylindres pour passer au quatre cylindres. Cela permet d'alléger les pièces en mouvement, donc d'augmenter le régime moteur et de trouver des chevaux.

Face aux écuries Yamaha et Suzuki officielles, MV Agusta n'eût de cesse de faire évoluer cette 500/4. Au meilleur de sa forme, la MV 4 sortait 98 ch à 14 000 tr/mn pour un poids de 120 kg. En 1973, Phil Read enlevait le titre « Pilote » et MV Agusta coiffait la couronne « Constructeur » avec cette machine. En 1974, l'Anglais rééditait son exploit et remportait son dernier titre de Champion du Monde. Gianfranco Bonera (MV Agusta) devançait les

deux Yamaha de Teuvo Länsivuori et Giacomo Agostini. Ce dernier avait claqué la porte de MV à la fin de la saison 73 !

Cette magnifique moto est équipée d'un moteur non fonctionnel sans pièce mobile. Tout comme la 500 Tre cilindri de la collection, cette réplique a été construite, dans les années 2010, par un ancien technicien de l'usine. Le savoir-faire déployé est impressionnant et on ne se lasse pas de regarder cette fantastique récréation.

MV found itself on a quest to boost the performance of its machines in order to stand up to two-stroke motorbikes in the 500cc class. One simple way to achieve this is to give up the three-cylinder for the four-cylinder, which in turn makes it possible to reduce the weight of moving parts and increase the engine speed while gaining in horsepower.

MV kept improving this 500/4 in order not to fall behind the official Yamaha and Suzuki teams. The MV4 produced 98hp at 14,000 rpm at its very best, and weighed 120kg. In 1973, Phil Read claimed the "Riders" world champion title while MV Agusta was crowned "Constructors" world champion with this machine. In 1974, the

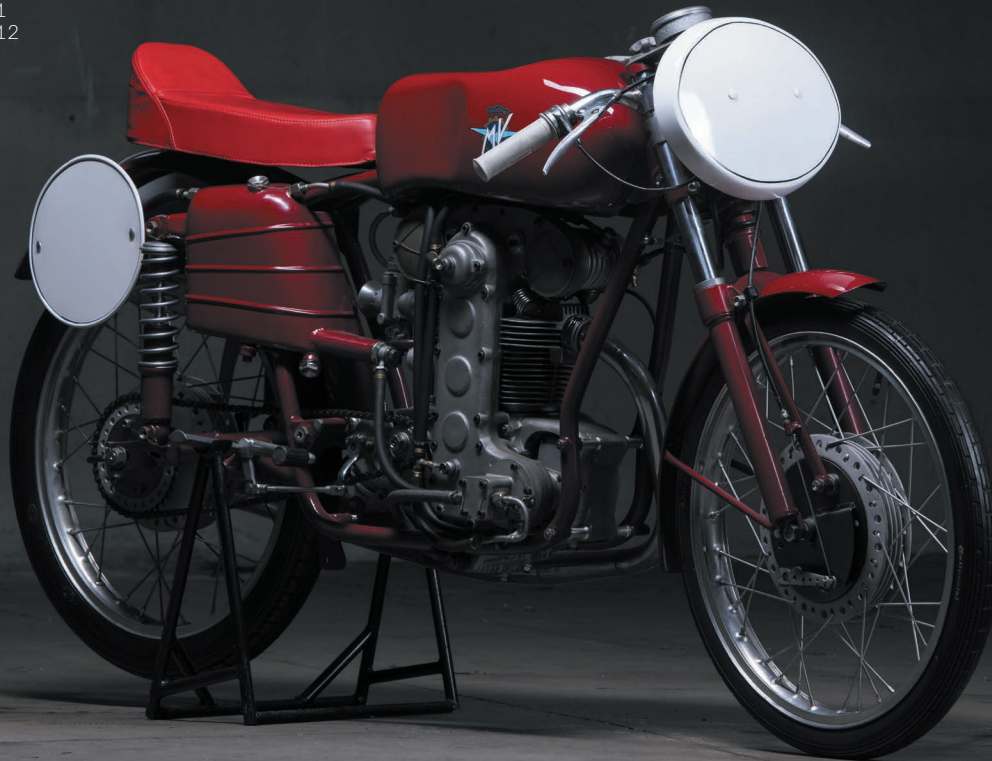
Englishman repeated his feat and earned his last World Champion title. Gianfranco Bonera (MV Agusta) was in the lead, followed by the two Yamaha riders Teuvo Länsivuori and Giacomo Agostini. The latter had walked away from MV at the end of the 73 season!

This beautiful motorbike is equipped with a non-functional engine without moving parts. Like the 500 Tre Cilindri featured in the collection, this replica was manufactured, around 2010, by a former factory technician. The know-how that brought to life this machine is impressive and it's hard not to be enthralled by this striking creation.

1954 MV AGUSTA 125 BIALBERO GP

N° de cadre : 150 111
 N° de moteur : 150 112
 Registro MV : 402

50.000 - 70.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Apparue en 1950, le 125 Bialbero est la machine de tous les superlatifs. Elle correspond à l'apparition de machines étudiées spécifiquement pour la course et à l'abandon du moteur deux temps pour cette utilisation.

Le Bialbero (littéralement « Double arbre ») est un moteur sculptural dont la distribution est assurée par un double arbre à cames en tête commandé par une cascade de pignons. Le monocylindre possède également une culasse hémisphérique, un allumage par magnéto et un graissage par carter sec. Après des débuts difficiles face aux Morini et aux Mondial, le Bialbero restera en service jusqu'en 1960 en recevant d'innombrables modifications. La première version du Bialbero développait 13 ch à 10 000 tr/mn et remportait ses premiers succès importants comme le « Milano-Taranto » grâce à Renato Magi. Pour la saison 1952, l'écurie MV recrute Leslie Graham et Cecil

Sandford qui vont parachever la mise au point du 125 Bialbero en course. Le moteur développe désormais 15 ch pour une vitesse de pointe de 180 km/h et un poids d'environ 80 kg. Cecil Sandford entame la saison de Grand Prix avec trois victoires consécutives ! A la fin de l'année, l'Anglais offre à MV Agusta le premier de ses 37 titres de Champion du monde.

La suite ne fut qu'une longue série d'améliorations et de victoires pour le Bialbero. Boîte de vitesses à 5 puis 6 rapports, carénages aérodynamiques, fourche Earles ou télescopique, moteur à injection mécanique pour Carlo Ubbiali à l'occasion du GP d'Italie 1953 ou distribution desmodromique en 1958 ! En 1955, la puissance du Bialbero grimpa à 18 ch à 11 000 tr/mn ! Un an plus tard, elle atteignait 20 ch à 12 500 tr/mn. C'est l'année où Carlo Ubbiali reprend le titre aux NSU, Champion du monde en 1953 (W. Haas) et 1954 (R. Hollaus). En

The 125 Bialbero which made its debut in 1950 is the absolute best. It coincides with the launch of machines designed specifically for racing and the resulting shift away from two-stroke engines.

The Bialbero (literally "Dual Shaft") is a sculptural engine featuring a dual overhead camshaft distributor controlled by a gear train. The single-cylinder also features a hemispherical cylinder head, magneto ignition and dry-sump lubrication. After getting off to a rocky start against Morini and Mondial, the Bialbero underwent countless modifications and remained in use until 1960.

The first version of the Bialbero produced 13hp at 10,000 rpm and owes its first wins (such as the Milano-Taranto) to Renato Magi. The 1952 racing season marked the arrival of Leslie Graham and Cecil Sandford on the MV team who contributed in

making the 125 Bialbero a true racing legend. The engine now produces 15 hp at a maximum speed of 180 km/h and a weight of approximately 80 kg. Cecil Sandford opened the Grand Prix season with three consecutive wins! Near the end of the year, the Englishman offered MV Agusta the very first of its 37 World Championship titles.

The Bialbero saw a long series of improvement and wins from then on. 5 then 6-speed gearboxes, aerodynamic fairings, Earles or telescopic forks and a mechanical injection engine all set up for Carlo Ubbiali at the 1953 Italian GP or else, a desmodromic distribution valve in 1958! In 1955, the Bialbero saw a boost in its power which increased to 18 hp at 11,000 rpm! A year later, it reached 20 hp at 12,500 rpm. It is also the year when Carlo Ubbiali took back the title of World



1956, Carlo Ubbiali remporte une nouvelle fois cinq des six Grands Prix disputés et enlève un nouveau titre de Champion du monde. 1958, 1959, 1960... Rien n'arrête le Bialbero et Carlo Ubbiali enlève trois titres de Champion du monde supplémentaire. Avec 34 victoires, 7 titres « Constructeur » et 6 titres « Pilote » en Grand Prix, avec 4 titres de Champion d'Italie et 10 titres nationaux dans différents pays, le 125 MV Bialbero peut s'enorgueillir d'être une étonnante machine à gagner.

La version présentée ici est une « compé-client » simple arbre transformée en version Bialbero, qui a la particularité d'avoir appartenu à l'oncle de l'actuel propriétaire. Mise à disposition des pilotes privés dès 1953, la Monoalbero était proche des versions officielles, hormis la distribution simple arbre, imposé par le règlement Sport. Ce moteur longue course, simple arbre commandé par une cascade

de pignons, conservait le volant extérieur côté gauche, l'allumage à magnéto, la pompe à huile placée sur l'axe de magnéto et la boîte à 4 rapports. A l'époque, cette machine a été convertie en version Bialbero grâce à un kit qui n'était pas produit par MV, comme le précise le certificat du Musée MV mais qui permettait à des pilotes privés de se rapprocher au plus près des spécifications de la machine usine. Restaurée il y a une quinzaine d'années, cette machine est toujours restée dans la famille depuis son acquisition par l'oncle de notre collectionneur. C'est incontestablement une opportunité unique d'acquérir une MV Agusta exceptionnelle.

Championship from NSU in 1953 (W. Haas) and 1954 (R. Hollaus). In 1956, Carlo Ubbiali once again won five of the six Grand Prix races and earned a new World Championship title. 1958, 1959, 1960... The Bialbero is on a winning streak and Carlo Ubbiali snatches three more World Championship titles. 34 wins, 7 Manufacturers' Championship titles, 6 Grand Prix Riders' Championship titles, 4 Italian Championship titles and 10 times National Champion in different countries, the 125 MV Bialbero can proudly boast the status of astounding winning machine.

The version featured in this catalogue is a "client competition" single shaft transformed into a Bialbero version, which interestingly, used to belong to the current owner's uncle. Available to privateers since 1953, the Monoalbero was

not that different from official versions except for the single-shaft distributor in accordance with sporting regulations. The long-stroke engine featuring a single shaft controlled by a gear train kept the left side of the exterior wheel, magneto ignition, oil pump mounted on the magneto shaft and the 4-speed gearbox. Back then, this machine was transformed into a Bialbero version thanks to a kit that was not produced by MV as specified in the MV Museum certificate but which allowed privateers to get as close as possible to works machine specifications. This motorbike, restored about fifteen years ago, was bought by our collector's uncle and has not left the family since. This is no doubt a unique opportunity to get your hands on a legendary MV Agusta.

1971 MV AGUSTA 150 GT

N° de cadre : 660 516

3.000 - 6.000 €
Sans réserve /
No reserve



Née pour succéder à la « Centomila », la « Motoleggera » 125 GT est apparue en 1964. Sur une même architecture (monocylindre logé dans un cadre mixant tubes et tôle emboutie), la 125 GT est déclinée en de multiples versions (Gran Turismo, Gran Turismo Lusso, Super Sport, Scrambler). Dès 1965, la 125 GT reçoit diverses modifications, tant esthétiques que mécaniques avec, notamment, une boîte 5 vitesses. En 1969, les différentes versions furent restylées, recevant enfin un ensemble compteur compte-tours réclamé par les utilisateurs. Cette rare version 150 cm³ de 1971, qui n'a parcouru que 17 889 km, a été restaurée, il y a quelques années.

A worthy successor to the "Centomila", the 125 GT "Motoleggera" was first introduced in 1964. Designed in the same way (single cylinder housed in a frame made of tubes and pressed steel), the 125 GT is available in multiple versions (Gran Turismo, Gran Turismo Lusso, Super Sport, Scrambler). As from 1965, the 125 GT underwent various modifications, both aesthetically and mechanically, including a newly-installed 5-speed gearbox. In 1969, the various versions were restyled, and equipped with a speedometer-rev counter assembly to meet the demands of users. This rare 150cc version dating back to 1971 and with only 17,889 km on the clock, was restored a few years ago.

1956 MV AGUSTA 175 CST

N° de cadre: 416520

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Le moteur 175 cm³ simple arbre, qui équipe cette machine, marque une étape importante dans l'histoire de la marque italienne. Il correspond en effet au passage au moteur quatre temps pour les machines de série en 1952. Cette Turismo Lusso (CST) de 1956, qui est équipée d'un moteur à l'ailetage plus important, est remarquable pour son état d'origine irréprochable. Elle ne compte que 2036 km au compteur et est en tous points conformes au modèle original, notamment son échappement caractéristique. Elle constitue une rare opportunité de rouler avec une machine aussi élégante que sportive.

The 175cc single-shaft engine mounted on this machine is an important milestone in the history of the Italian brand. It marks the shift to a four-stroke engine for production motorbikes in 1952. This 1956 Turismo Lusso (CST), equipped with a larger-finned engine, is noteworthy for its mint original condition. It has only 2036 km on the clock and is, in every way, true to the original model, featuring in particular, its signature exhaust. It constitutes a once-in-a-lifetime opportunity to ride a machine as elegant as it is sporty.

1948 MV AGUSTA 125 "CORSA" FAENZA

N° de cadre : 1552
N° de moteur : 7166
Registro MV : 437

12.000 - 18.000 €
Sans réserve /
No reserve



La première 125 produite par MV fut proposée simultanément en version route et en version course. Il est vrai que la compétition moto commençait à avoir un franc succès auprès des constructeurs qui cherchaient à valoriser les performances de leurs motos.

La caractéristique principale de cette machine était sa finesse et sa gracilité. Elle ne pesait que 55 kg à sec grâce à un petit moteur de 125 cm³ à boîte 3 vitesses et à un cadre réalisé en tubes fins. La 125 Tre Marce était équipée d'une fourche à parallélogramme à l'avant et de suspensions coulissantes à l'arrière. Cette machine de course reçut rapidement des modifications pour la rendre plus compétitive. La plus voyante fut l'adoption d'une culasse

à ailette plus important pour améliorer le refroidissement. Cette petite 125 revêt une importance essentielle dans l'histoire de la marque car elle permit à MV de remporter son premier succès important dès 1948. Franco Bertoni remportait le Grand Prix des Nations, disputé à Faenza.

Restaurée il y a quelques années par le propriétaire actuel, cette machine assez rare a appartenu à Paolo Campanelli. Natif de Pesaro, ce pilote italien a enlevé le titre de Champion d'Italie 500 cm³ en 1952 avant de se reconvertir comme concessionnaire dans sa ville natale. Elle est dans sa configuration d'origine à part l'ensemble selle-réservoir et le garde-boue arrière.

The first 125 manufactured by MV was simultaneously offered in both road and racing versions. At that time, motorbike racing was beginning to have a great deal of attention among manufacturers who sought to enhance the performance of their motorcycles. Weighing only 55kg, thanks to its small 3-speed gearbox 125cc engine and a frame made with thin tubes, the main feature of this machine was indeed its sharpness and elegance. The 125 Tre Marce was equipped with a front parallelogram fork and rear sliding suspensions. This race machine was quickly modified in order to enhance its competitiveness, with the

most visible part being the introduction of a better finning cylinder head to improve the cooling system. This little 125 is of vital importance in the history of the brand because it allowed MV to achieve its first major success from 1948, with Franco Bertoni winning the Grand Prix of Nations at Faenza.

This rare machine was restored a few years ago by the current owner and once belonged to Paolo Campanelli, an Italian motorbike rider from Pesaro and 500cc Italian Champion in 1952, before converting himself as a dealer in his hometown. It is in its original condition except for the seat-tank combination and the rear mudguard.

1956 MV AGUSTA 175 CS FOURCHE EARLES

N° de cadre : 416 227
 N° de moteur : 473 243 S
 Registro MV : 430

10.000 - 15.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Le nom de Disco Volante fait incontestablement partie de la légende MV Agusta. Piero Remor dessina ce monocylindre quatre temps à arbre à came en tête, simple à fabriquer tout en étant fiable et suffisamment rapide pour gagner des courses. Radicalement beau et rapide, le légendaire Disco Volante avait doublé sa puissance par rapport au CST et revendiquait une vitesse de pointe de 135 km/h !

Superbement restauré, ce modèle 1956 est équipé du réservoir d'un modèle 1954 il a l'avantage d'être équipé de la fourche type Earles montée sur les rares exemplaires de la 175 CSS 1954 qui en améliore grandement la conduite.

The Disco Volante is undisputedly part of the MV Agusta legend and of great interest to enthusiasts of rare and striking motorbikes. Piero Remor designed this four-stroke, single-cylinder engine with an overhead camshaft, easy to build and at the same time reliable and fast enough to win races. The legendary Disco Volante, an extremely beautiful and fast machine, was twice more powerful than the CST and could reach a top speed of 135 km/h!

This 1956 model which was beautifully restored is equipped with a tank inspired from a 1954 model and has the distinct advantage of featuring the Earles fork which were mounted on rare 1954 175 CSS models, made for an enhanced riding experience.

1957 MV AGUSTA 175 CS

N° de cadre : 420085
 N° de moteur : 473810
 Registro MV : 506

8.000 - 12.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



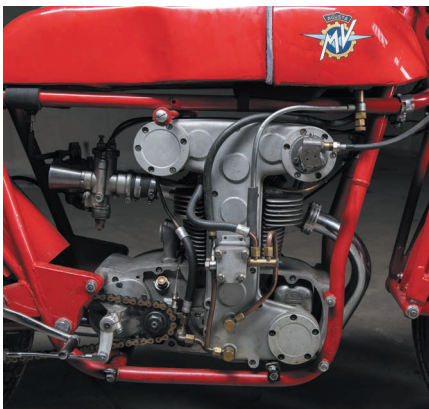
Cette 175 CS de 1957 présente l'intérêt d'être dans un bon état d'origine. Seul le réservoir provenant d'une Disco Volante a été repeint aux couleurs de la 750S, comme l'avait fait son précédent propriétaire. Hormis cette légère entorse d'ordre esthétique et un pot d'échappement correspondant à la première série (1954), ce modèle Sport, qui affiche 20 941 km au compteur, se présente en configuration d'origine avec une patine qui lui confère un charme irrésistible. Il reste un modèle important de l'histoire de MV.

This 175 CS from 1957 is presented in a good original condition, only the fuel tank was taken from a Disco Volante and repainted in the 750S colours by its previous owner. Apart from this little styling amendment and an exhaust which belongs to the first series (1954), this Sport model with only 20,941km on the clock is presented in its original condition and with a patina that makes it irresistibly charming. It remains an important model in the history of MV.

1960 MV AGUSTA 125 BIALBERO "CORSA SPECIAL"

N° de cadre : 130 038
 N° de moteur : 0038
 Registro MV : 380

50.000 - 80.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La 125 Bialbero a régné sur la catégorie pendant plus d'une décennie. Comme beaucoup de machines de course, cette version est un assemblage constitué d'éléments provenant de diverses machines comme le spécifie le certificat du Musée MV. Le moteur à boîte 5 rapports, la fourche type Earles et les freins proviennent d'un modèle 1953 et sont montés dans un cadre d'un modèle 1960. Les réservoirs et le carénage proviennent d'un Bialbero

de 1960. Sur ce millésime, le réservoir d'huile est monté devant le réservoir d'essence pour un meilleur refroidissement. Ce montage inversé par rapport aux versions précédentes évitait également aux pilotes de se brûler les cuisses ! Dans cette configuration, ce 125 Bialbero, qui a été entièrement restauré il y a quelques années, représente l'opportunité d'acquiescer une machine qui a marqué une décennie de compétition.

The 125 Bialbero has reigned over the 125cc class for over a decade. Like many racing machines, this assembly features parts borrowed from several machines as indicated by the MV Museum certificate. The 5-speed gearbox engine, Earles fork and brakes are taken from a 1953 model and mounted in the frame of a 1960 model. The tanks and fairing belong to a 1960 Bialbero. This model features

an oil tank fitted right in front of the fuel tank for an improved cooling efficiency. Unlike previous versions, this reverse assembly prevented riders from burning their thighs! With such a set-up, the 125 Bialbero, fully restored a few years back, is the perfect opportunity to get your hands on a machine marked by a decade of competition.

1956 MV AGUSTA SUPERPULMAN

N° de cadre : 901018
 N° de moteur : 901220
 Registro MV : 537

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Nouveauté de l'année 1955, la « Superpulman » se positionnait comme une machine à la portée de tous. En dépit de son nom, elle n'avait que peu de rapport avec la « Pulman ». La « Superpulman », capable de 75 km/h, était proposée à un prix contenu grâce à son cadre monopoutre simple à fabriquer, à sa fourche à biellettes et roue poussée et son moteur deux temps de 125 cm³. A la fois économique et confortable, la « Superpulman » resta au catalogue jusqu'en 1957 mais ne connut qu'un succès commercial limité. Restaurée dans les règles de l'art, cette « Superpulman » est l'ultime modèle de « motolegerra » à moteur deux temps construite par la firme

The "Superpulman" was introduced in 1955 as a machine for all. Despite its name, it had little to do with the "Pulman". The "Superpulman", which could reach 75 km/h, was affordable due to its easy-to-make pressed-steel beam frame, its fork with connecting rods and push wheel as well as its 125 cc two-stroke engine. The "Superpulman", both economical and comfortable, was featured in the catalogue until 1957, but enjoyed low commercial success. This "Superpulman", restored to highest standards, is the ultimate evolution of the two-stroke engine "Motolegerra".

1966 MV AGUSTA GERMANO SPORT

N° de cadre : 0572256
 N° de moteur : 80400-004775
 Registro MV : 526

3.000 - 6.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Équipé d'un moteur 2 temps à boîte 3 vitesses commandées au guidon d'un fabricant spécialisé d'Emilie Romagne, ce Germano Sport est une version avec cadre en tubes. Entièrement restauré il y a une dizaine d'année, ce petit cyclo sport se présente dans état de finition supérieur à un modèle neuf d'époque, son prix de restauration dépassant sa valeur. Il a immédiatement séduit notre collectionneur par son état rare. Vendu avec son certificat du Registro MV, Il constitue une opportunité de rouler différent dans la triste grisaille.

This Germano Sport features a tubular frame and is equipped with a 2-stroke engine and a handlebar controlled 3-speed gearbox, built by a specialist from Emilie Romagne. This small sport moped was entirely restored about ten years ago and boasts a superior finish as compared to a new vintage model, its restoration price exceeding its value. This rare machine immediately won over the heart of our collector. Sold with its Registro MV certificate, it is a once-in-a-lifetime chance to liven up your riding experience.

1966 MV AGUSTA 235 TEVERE CALLESINO

N° de cadre : 260 045
Registre MV : 542

20.000 - 30.000 €
Sans réserve /
No reserve



Construit par les Etablissements Ariasi, basés à Mandello del Lario, ce taxi moto est réalisé sur une base de Tevere 235. La Tevere 235 était équipée d'un moteur culbuté, économique et paisible, dérivé du CST de 1958. Magnifiquement restauré, ce taxi moto dispose d'un démarreur électrique, de freins hydrauliques et d'une marche arrière ; il possède son taximètre d'époque et la plaque portant le nom de la firme Ariasi. Avec sa caisse en bois garni de tissus à larges rayures vertes et blanches, cet extraordinaire taxi moto, tout droit sorti d'un film de Fellini est prêt à emmener une bande de copains en virée nocturne à Rome, Florence ou Capri.

This motorcycle-taxi, manufactured by Ariasi based in Mandello del Lario, is modelled on the Tevere 235. The Tevere 235 featured a pushrod engine, economical and quiet, modelled on the 1958 CST. Lovingly restored, this motorcycle-taxi is equipped with an electric ignition, hydraulic brakes and reverse gear; it still features its original taximeter and the plate bearing the name of the Ariasi company. With its wooden trunk furnished with fabrics featuring wide green and white stripes, this extraordinary motorcycle-taxi, straight from a Fellini movie, is ready to take a group of friends on a night trip to Rome, Florence or Capri.

1958 MV AGUSTA 125 TURISMO RAPIDO AMERICA

N° de cadre: 632502
N° de moteur : 632874
Registre MV : 534

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



Vers la fin des années 1950, le moteur deux temps commençait à tomber en désuétude auprès des utilisateurs. MV, à l'instar des autres constructeurs, opta pour les moteurs quatre temps pour sa production. La première machine ainsi motorisée fut la 125 Turismo Rapido, équipée d'un paisible mono culbuté à 4 vitesses, développant 6,5 ch à 6 000 tr/mn. Le cadre était un double berceau interrompu en tube pour la partie avant et en tôle emboutie pour l'arrière. La Turismo Rapido fut produite à environ 33 500 exemplaires entre 1954 à 1958. Entièrement restaurée, cette version est une Turismo Rapido America qui se différenciait par un réservoir bulbeux et une fourche au dessin différent.

By the late 1950s, users began to lose interest in the two-stroke engine. MV, like other manufacturers, opted for four-stroke engines. The first machine to be powered in this way was the 125 Turismo Rapido, equipped with a silent pushrod single cylinder engine with 4-speed transmission, producing 6.5 hp at 6,000 rpm. The frame consisted of an open duplex cradle in the front and pressed steel components at the rear. About 33,500 Turismo Rapido units were manufactured between 1954 and 1958. Entirely restored, this version of the Turismo Rapido America is distinguishable by its humped tank and unique front fork design.

1975 MV AGUSTA 350 GT

N° de cadre : 216 03547
 N° de moteur : 216 02049
 Registro MV : 539

7.000 - 10.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



En 1973, la situation n'est pas au beau fixe chez MV Agusta et l'idée d'abandonner la production de moto de série commençait à poindre. Pourtant, le projet « Ipotesi » est dévoilé lors du Salon de Milan de novembre 1973. Les lignes de cette 350 Ipotesi GT sont dues au célèbre styliste, Giorgio Giugiaro, qui a également dessiné la Ducati 860 GT. La MV se caractérise par des lignes horizontales et des angles vifs. Le bloc moteur est également entièrement redessiné extérieurement pour être en accord avec le look moderne de la GT sans changer à l'intérieur. Ce bicylindre développe alors 34 ch à 8.500 tr/mn emmenant la 350 à près de 170 km/h. Avec seulement 1912 km d'origine, cette 350 GT est à finir de roder ou à conserver pieusement dans cet état d'origine.

The situation at MV Augusta was not exactly "bright and shine" in 1973 and the idea of giving up mass production of motorcycles was a distinct possibility. However, the "Ipotesi" project was launched at the Milan Show in November 1973. The lines of the 350 Ipotesi GT were attributable to the famous designer, Giorgio Giugiaro, who also designed the Ducati 860 GT. The MV is characterised by horizontal lines and sharp angles. The engine block is also completely redesigned externally to match the GT's modern look without any change on the inside. This twin engine produces 34 hp at 8,500 rpm, taking the 350 to nearly 170 km/h. With only 1912 km on the clock, this 350 GT is all yours to be honed or devoutly kept in its original state.

C.1962 MV AGUSTA 175 CORSA SPECIAL

8.000 - 14.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



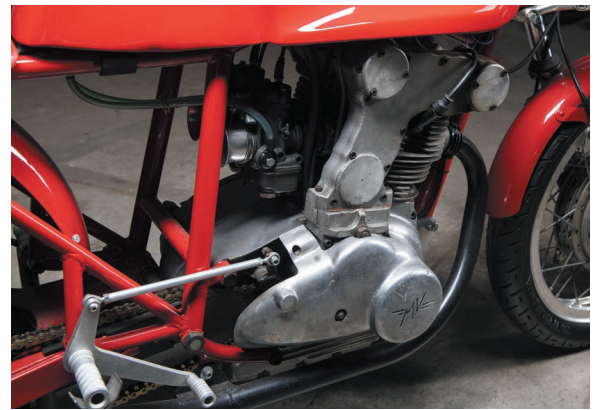
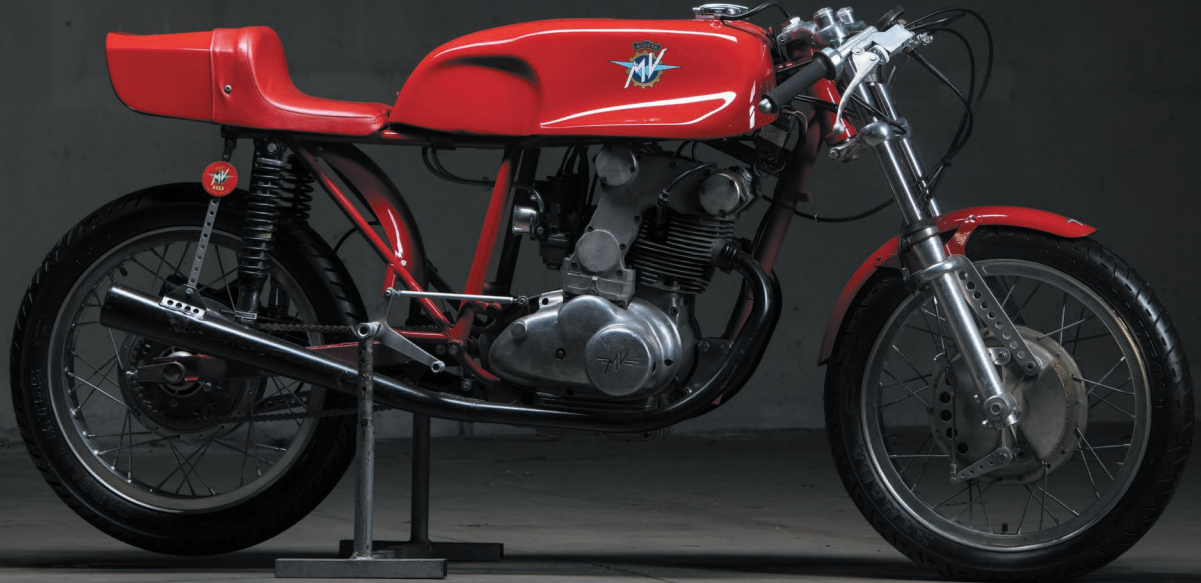
Construite sur la base d'une 175 CSS et soigneusement restaurée, cette petite machine de course artisanale est une évocation de la 175 « Squalo ». La machine de route a été minutieusement dépouillée et modifiée pour ressembler à une bête de piste pour « gentleman rider ». Son cadre a été coupé après la fixation des amortisseurs et de multiples petits détails témoignent du souci d'alléger la machine. Une fourche Marzocchi et une paire de Koni améliore la tenue de route, tandis qu'un joli double tambour simple came freine la petite machine. Un joli réservoir type « Squalo » et un carénage intégral abritant un compte-tours à fond blanc complètent la panoplie de cette jolie moto, idéale pour rouler dans des réunions classiques ou pour habiller un coin de garage.

This small handcrafted and carefully restored racing machine, modelled on a 175 CSS base, is a dazzling evocation of the 175 "Squalo". The production motorbike has been meticulously stripped down and modified to give it the look of a track beast for a "gentleman rider". Its frame was cut after the shock absorbers fixing and small details point to efforts made to reduce its weight. A Marzocchi fork and a pair of Koni improve its handling, while a nice single-cam dual drum slows down the small motorbike. A beautiful "Squalo" tank and a full fairing equipped with a tachometer on white background complete this enticing picture. It is the perfect motorbike to ride in classic races or to keep as a trophy.

1972 MV AGUSTA 350 "BIALBERO" PROTOTIPO

N° de moteur : 213 06152
Registro MV : 359

60.000 - 100.000 €
Sans réserve /
No reserve



Cette magnifique machine est un prototype équipé d'un moteur de 350 Sport transformé en version double arbre à cames en tête, commandé par cascade de pignon. Alimenté par deux carburateurs Dell'Orto ø 30 mm, ce bloc reçoit aussi un embrayage à sec et un allumage par dynamo et rupteurs. Ce moteur profondément transformé (la zone rouge est à 11 500 tr/min) est monté dans un cadre simple berceau interrompu, recevant un habillage « racing ». La machine est particulièrement bien équipée avec une fourche Ceriani, et un frein avant

Fontana à 4 cames. Ce prototype aurait-il servi au développement d'une future machine de route sportive plus à même de soutenir la concurrence japonaise ? On ne peut l'affirmer, mais on imagine mal le développement d'une machine de course en 1972 sur la base d'un moteur de série apparu dès 1965. Muni d'un certificat du Musée MV, cette machine restaurée est assurément une pièce unique, digne du plus grand intérêt avec son moteur sculptural.

This stunning prototype is equipped with a 350 Sport engine modified into a dual overhead camshaft version and controlled by a gear train. This block, powered by two 30 mm Dell'Orto carburetors, features a dry clutch and a dynamo/contact-breaker ignition system. This engine was completely transformed (the red area is at 11,500 rpm) and is now mounted in a single cradle frame, fitted with a "racing" bodywork. The machine is very well-equipped with a Ceriani fork and a 4-cam

Fontana front brake. One can wonder if this prototype was used as the foundation for a new production sports bike more apt to hold its own against Japanese machines. While this remains merely an assumption, it is hard to imagine a racing machine launched in 1972 but modelled on a production engine dating back to 1965. This restored motorbike holds an MV Museum certificate and is truly a masterpiece featuring a sculptural engine.

1972 MV AGUSTA 350 B SCRAMBLER

N° de cadre : 213 05793
 N° de moteur : 213 05700
 Registro MV : 499

9.000 - 14.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Mise sur le marché en 1972, la MV 350 Scrambler est équipée du moteur bicylindre apparu dès 1969. Dérivé du bloc 250 cm³ par une augmentation de l'alésage, il offrait des performances plus élevées. Avec un guidon haut, des échappements sur le côté et un garde-boue avant relevé, la version Scrambler reprenait les codes en vigueur outre-atlantique. Néanmoins, cette 350 Scrambler, qui était équipée de pneus à profil routier, ne pouvait prétendre à de grands exploits en tout-terrain. Cette élégante machine dans sa robe grise ne trouva malheureusement pas son public et ne fut produite qu'à 217 exemplaires entre 1972 et 73 ! Restaurée il y a quelques années, cette MV 350 Scrambler est conforme à la version originale (hormis la selle) selon son certificat.

The MV 350 Scrambler, launched in 1972, is equipped with the twin-cylinder engine that was first introduced in 1969. Derived from the 250cc bloc but with a greater bore diameter, it offered higher performance. With a high handlebar, side exhausts and a raised front mudguard, the Scrambler version was based on the codes in force in the USA. Nevertheless, this 350 Scrambler, equipped with regular tyres, was unable to deliver expected off-road performance. Unfortunately, this elegant machine with its grey bodywork, did not flourish on the market and only 217 units were manufactured between 1972 and 1973! According to its certificate, this MV 350 Scrambler, restored a few years ago, remains true to its original version (except for the saddle).

1954 MV AGUSTA 175 REGOLARITÀ MAGNETE

N° de cadre : 404018
 N° de moteur : 409234
 Registro MV : 374

7.000 - 12.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Probablement unique, cette machine est une préparation sur base de 175 CST réalisée par le concessionnaire d'Asti. Elle reprend tous les artifices propres aux machines de « regularità » avec guidon haut, échappement relevé, garde-boue allégés, petite sacoche sur le réservoir pour ranger les tickets de pointage au contrôle horaire, cadre interrompu protégé par un renfort boulonné. Ce modèle est équipé d'une magnéto permettant de s'affranchir d'une batterie. Cette machine a été rachetée à un autre concessionnaire qui fermait ses portes, il y a une vingtaine d'années. Entièrement restaurée il y a dix ans, elle bénéficie d'un certificat du Musée MV.

Based on the 175 CST model and carried out by the Asti dealership, this machine is most certainly unique. It takes up all the proper equipments from the "regularita" machines, including high-mounted handlebars, a raised exhaust, lightened mudguard, a little bag on the fuel tank in order to store time-check tickets and a suspended framework protected by a bolted reinforcement. This model is equipped with a magneto which allows being battery free. It was purchased 20 years ago from another dealership who was closing its doors. Completely restored 10 years ago, it comes with a MV Museum certificate.

1957 MV AGUSTA 250 RAID INEZIONE PROTOTYPE

N° de cadre : 250-290
Registre MV : 508

20.000 - 30.000 €
Sans réserve /
No reserve



La MV 250 Raid est apparue en 1956 et était considéré comme une « grosse » cylindrée à l'époque où les 125 et 175 régnaient en maître sur le marché. Cette machine, comme son nom l'indique, était destinée aux « roule-toujours » et se contentait d'une puissance modeste (14 ch à 5 600 tr/min) et d'une faible consommation (3 l/100 km).

Cette version prototype de la 250 Raid est équipée d'une injection mécanique indirecte destinée à augmenter la puissance tout en contenant la consommation. Cette technique, qui commence à se démocratiser en automobile au cours des années soixante, est encore trop onéreuse pour une simple machine de tourisme. L'étude de cette MV

250 Raid à injection n'eût donc pas de suite commerciale mais on retrouve des articles relatifs à cette machine dans un numéro de « Das Motorrad » de mars 1958 et dans le numéro de « Motociclismo » du 7 décembre 1957. Dans ce dernier, on y apprend qu'une 125, une 175 et une 250 étaient à la disposition de ceux qui voulaient les essayer sur la piste du Salon (certainement le Salon de Milan). Restaurée, cette machine dont le moteur est dépourvu de numéro, est conforme à une 250 Raid de série. Le certificat du Musée MV nous apprend, par ailleurs, que seulement trois moteurs à injection auraient été assemblés.

The MV 250 Raid was launched in 1956 and was considered to be a "big" displacement motorbike, at a time when 125cc and 175cc motorbikes were dominating the market. As its name suggests, it was designed to be "always on the move" and had a modest performance capacity (14 hp at 5,600 rpm) and low fuel consumption (3l/100 km).

This 250 Raid prototype is equipped with an indirect mechanic injection designed to boost performance while limiting its fuel consumption. This technique gained in popularity in the automobile industry in the 1960s, but it still remains too

expensive for a simple touring machine. No commercial sequel was made based on the design of the MV 250 Raid with injection. However, articles on this machine can be found in the "Das Motorrad" March 1958 issue and in the "Motociclismo" issue of 7 December 1957. In the latter, we note that a 125, a 175 and a 250 were made available for test drive on the track at the show (most probably the Milan Show). This motorbike, despite having no engine number, was restored and conforms to a standard 250 Raid. The MV Museum certificate also reveals that only three injection engines were manufactured.

1975 MV AGUSTA 125 SE

N° de cadre : 218 02173
N° de moteur : 218 0162
Registro MV : 516

2.000 - 4.000 €
Sans réserve /
No reserve



Présentée en 1975, cette MV Agusta 125 SE adopte un relifiting proche de celui de la 350 Ipotesi. L'habillage et le moteur ont été retouchés esthétiquement et gagnent en modernité avec des lignes plus anguleuses. Le monocylindre 4-temps de 125 cm³, ultime évolution du « Centomila » de 1958, est équipé d'un allumage électronique. En dépit d'un look sportif qui l'a fait ressembler à la 750 America, la 125 SE plafonne à 115 km/h, peut-être un peu plus pour la version carénée, qui était également disponible.

Construite en 1975, cette 125 SE n'a été immatriculée qu'en 1979. Peut-être est-elle restée cachée au fond d'une concession avant qu'un amateur ne l'achète pour parcourir seulement 2.526 km !

Launched in 1975, the MV Agusta 125 SE features a similar "restyling" to that of the 350 Ipotesi. The bodywork and engine have been endowed with a more aesthetically pleasing appearance and thanks to a newly streamlined look, they now boast an increasingly modern design. The 125cc 4-stroke and single-cylinder engine is equipped with an electronic ignition system, and constitutes the "Centomila"'s latest evolution. Despite its sporty look reminiscent of the 750 America, the 125 SE is limited to 115 km/h, perhaps a little more for the equally available fairing model.

Manufactured in 1975, the 125 SE was only registered in 1979. Who knows, maybe it remained hidden at the back of a dealership before a motorcycle enthusiast got his hands on it and covered only 2,526 km!

1975 MV AGUSTA 125 SE AVEC CARÉNAGE

N° de cadre : 218 02267
N° de moteur : 218 02384
Registro MV : 515

2.500 - 5.000 €
Sans réserve /
No reserve



Née en 1975, cette 125 a connu la même remise à jour esthétique que la 350 Ipotesi : des lignes plus tendues, des carters et un ensemble cylindre-culasse avec des formes plus géométriques. Malheureusement, cela ne suffit pas pour faire un succès de ce timide monocylindre donné pour 12 ch à 8.500 tr/min. Proposée avec ou sans carénage, cette 125 a le triste privilège d'être la dernière MV commercialisée. Produite à 2.493 exemplaires, on pouvait encore trouver en 1980 quelques exemplaires neufs en magasin. Ce modèle, qui ne compte que 6.306 km, a été restauré il y a dix ans et n'a jamais roulé depuis. Il constitue une monture parfaite pour un jeune collectionneur.

Launched in 1975, this 125 was redesigned in the same aesthetical way as the 350 Ipotesi: enhanced streamlined bodywork, crankcases and a cylinder/cylinder head assembly featuring more geometric shapes. However, it is not enough to make this shy single-cylinder engine, producing 12hp at 8,500 rpm, a success. It was available with or without fairing and it had the sad honour of being the last MV on the market. Manufactured in 2,493 units, a few new ones were still available in stores in 1980. This model, with only 6,306 km on the clock, was restored ten years ago and has never been ridden since. It is a perfect fit for a young collector.

1950 MV AGUSTA 125 CORSA 4 MARCE

N° de cadre : 15476
 N° de moteur : 15476
 Registro MV : 495

14.000 - 20.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Véritable « compé-client » dérivée de la série, la 125 4 marce est apparue en même temps que la nouvelle version de la 125, présentée en 1949. Avec son moteur 125 cm³ deux temps à carter ovoïde et boîte 4 vitesses, la 125 4 marce était très rapide (10 ch pour 65 kg) et s'avérait être la machine idéale pour les pilotes privés.

Cette 125 4 marce a appartenu à Paolo Campanelli, un pilote italien de notoriété, et se différencie d'une machine standard par son cadre simple berceau (double berceau d'origine) en tube ovale et sa fourche télescopique. L'embrayage a également subi des modifications. Ce fut la dernière 125 deux temps de course fabriquée par MV, le moteur quatre temps s'imposant dès l'année 1950.

The 125 4 marce, a true "client competition" motorbike, was introduced in 1949 at the same time as the new 125 version. It features a 125cc two-stroke engine, an egg-shaped crankcase and a 4-speed gearbox, and is very fast (10 hp for 65 kg) proving itself to be the perfect machine for privateers.

This 125 4 marce belonged to Paolo Campanelli, a well-known Italian rider. Its oval-tubed single cradle frame (originally a double-cradle frame) and telescopic fork make it stand out from a standard machine. The clutch has also been modified. It was MV's last two-stroke 125cc racing MV which starting from 1950, gave way to 4-stroke ones.

1960 MV AGUSTA 235 TEVERE

N° de cadre : MVT*235294*
 N° de moteur : MVT 235345

6.000 - 9.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La MV Tevere peut être considérée comme une petite sœur économique de la 250 Raid. La Tevere reprenait le monocylindre culbuté de la Raid avec un embiellage modifié qui permettait de réduire la cylindrée à 235 cm³. Trop proche de la Raid en termes d'esthétique et de performances, la Tevere ne connût pas un succès foudroyant et fut retirée du catalogue après seulement deux années (1 000 exemplaires produits selon le Musée MV). Racheté à un concessionnaire de Cuneo, ce bel exemplaire, qui affiche seulement 3 554 km, n'a eu besoin que d'une légère révision (le réservoir a été repeint). Elle mérite de reprendre le chemin de manifestations d'anciennes en Europe !

The MV Tevere can be considered as the economical little sister version of the 250 Raid. The Tevere carried the same tipped-over single-cylinder engine than the Raid, with modified connecting rods allowing to reduce the displacement to 235cc. This model did not experience great success and was pulled out of catalogs after only two years, mainly due to similarities with the Raid in terms of performance and design (1,000 units produced according to the MV Museum). Bought from a dealership in Cuneo, this beautiful example has only 3,554km on the clock, and only needed a slight overhaul (tank was repainted). It deserves to get back into European classic events.

1970 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA

N° de cadre : 211 01048
 N° de moteur : 211 0153
 Registro MV : 405

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



MV Agusta présente la 250 bicylindre au Salon de Milan 1965, en même temps que le fabuleux quatre cylindres de 600 cm³. La petite MV est d'ailleurs équipée d'un ensemble selle réservoir qui évoque celui de sa grande sœur (forme du réservoir, flancs chromés et selle à deux étages). Elle est équipée d'un moteur quatre temps de 19 ch qui propulse la 250 cm³ à 135 km/h. La 250 sera produite en trois versions jusqu'en 1971 en seulement 1452 exemplaires. Partiellement restaurée au milieu des années 90, cette rare version de 1970, qui ne possède pas son pot d'origine, existait en rouge, bleu ou noir.

MV Agusta presents the 250 twin-cylinder motorcycle at the 1965 Milan Show, at the same time as the fabulous 600cc four-cylinder. The little MV is in fact equipped with a seat-tank combination which relates to the one of its big sister (the tank shape, chromed sides and two-tier seat). Fitted with a 19hp four-stroke engine, it could reach 135km/h. Only three versions at 1,452 units in total would be produced until 1971. Partly restored in the mid 90s and with the absence of its original exhaust, this rare 1970 version was produced in red, blue or black.

1973 MV AGUSTA 350 B GRAN TURISMO ELETTRONICO

N° de cadre : 213 06175
 N° de moteur : 213 06255
 Registro MV : 507

4.000 - 8.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Au printemps 1972, la 350 Gran Turismo reçoit un nouveau cadre, un nouvel habillage et un allumage électronique, un équipement encore rare à cette époque. Mais la 350 B conserve des freins à tambour, une esthétique flatteuse mais désuète et un prix élevé au moment où les machines japonaises ont imposé de nouveaux standards en matière de performance, de fiabilité et d'esthétique. Construite à seulement 646 exemplaires (pour le millésime 73), cette machine, qui n'a parcouru que 13 566 km, est dans un très bon état d'usage. Elle constitue une opportunité de chevaucher une machine rare et originale qui peut être utilisée au quotidien.

In the spring of 1972, the 350 Gran Turismo got a new frame, a new bodywork and rarer still, an electronic ignition. But the 350 B kept its drum brakes, a flattering but outdated look and a high price at a time when Japanese machines were redefining performance, reliability and aesthetic standards. Only 646 units were manufactured (in the '73 vintage year) and the featured machine which covered a distance of only 13,566 km, is still in a very good condition. Seize the unique opportunity to ride a rare and original motorbike, and what's more, it is perfectly suited for daily use.

1952 MV AGUSTA 125 TEL

N° de cadre : 022483-10
 N° de moteur : T021457
 Registro MV : 83

2.500 - 5.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Apparue en 1949, la MV 125 TEL est un tout nouveau modèle. Elle possède toujours un moteur deux-temps de 125 cm³ aux lignes modernisées assisté par une boîte à 4 rapports. La partie-cycle est remise au goût du jour en adoptant une structure mixte (tubes pour la partie avant et tôle emboutie pour l'arrière), une recette à laquelle MV va rester fidèle. La 125 TEL était disponible deux coloris (rouge et noir) et en deux versions (Turismo et Sport), qui se différenciaient par leur équipement et par leurs performances (respectivement 5 ch et 80 km/h et 6 ch et 85 km/h). Ce modèle, datant de 1952, est dans un état d'origine exceptionnel comme le confirme le certificat du Musée MV.

The MV 125 TEL is a brand new model which made its appearance in 1949. It is still powered by a 125cc two-stroke engine, connected to a 4-speed gearbox. The chassis has a new fresh look following the integration of a mixed structure (pipe casing at the front and stamped metal sheet at the back) and becomes a crucial and well-kept development for MV. The 125 TEL was available in two colours (red and black) and two versions (Turismo and Sport), distinguished by their specific parts and performances (respectively 5hp - 80km/h and 6hp - 85 km/h). As evidenced by the MV Museum certificate, this 1952 model is in exceptional original condition.

1960 MV AGUSTA 150 GT

N° de cadre : 642 749
 N° de moteur : 870 901
 Registro MV : 399

4.000 - 6.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Etroitement dérivé de la nouvelle 125 Centomila, ce 150 cm³ reprend le principe du cadre double berceau en tube et tôle emboutie pour la partie arrière. Il se distingue de la 125 cm³ par son réservoir descendant assez bas, qui masque en partie la culasse, et d'un silencieux élégamment composé de deux éléments superposés portant le sigle emmevi. Avec 9 ch, le 150 GT atteignait une vitesse de pointe de 110 km/h et permettait de rouler sur les autoroutes interdites aux véhicules de cylindrée inférieure à 150 cm³.

Construites à seulement 3 132 exemplaires, ce 150 GT a été restauré avec soin il y a cinq ans.

This 150cm³, an evolution of the 125 Centomila, follows the formula of the tubular double cradle frame made of tube and pressed sheet metal for the rear part. It differs from the 125cc by its fairly low tank which partly hides the cylinder head, and by its silencer elegantly made up of two superposed elements bearing the emmevi logo. The 9hp 150 GT could reach 110 km/h and made it possible to ride on motorways prohibited to vehicles with a displacement of less than 150cc.

With only 3,132 units manufactured, this particular 150 GT was carefully restored five years ago.

C.1966 MV AGUSTA GERMANO

N° de cadre : 6*0581134
N° de moteur : 111

1.000 - 3.000 €
Sans réserve /
No reserve



Le Germano est un petit cyclomoteur utilitaire présenté à la fin de l'année 1963. Il présente la particularité d'être équipé d'un moteur d'origine DKW-Zündapp deux temps à trois vitesses (en général, les MV sont équipées de moteurs « maison ») et de nombreuses pièces achetées en sous-traitance, qui permet d'abaisser les coûts et les temps de développement. Avec son cadre monopoutre en tôle emboutie, le Germano était l'équivalent de « nos » mobylettes et resta au catalogue dans différentes versions jusqu'en 1968, mais il faut reconnaître qu'il est incroyable de se balader sur un cyclomoteur de la marque aux trente-sept titres de champion du monde.

The Germano, a small utility moped, made its debut at the end of 1963. Some of its striking features include an original DKW Zündapp two-stroke engine and 3-speed gearbox (MVs are usually equipped with "in-house" engines) as well as many subcontracted spare parts which reduced both development costs and time. Its pressed steel single-beam frame positioned the Germano at the same level as our mopeds and its multiple versions will feature in the catalogue until 1968. Nonetheless, you must admit that riding a moped bearing the imprint of the thirty-seven-time World Champion is an incredible feeling.

1955 MV AGUSTA 48 CICLOMOTORE

N° de cadre: 801280
N° de moteur : 801656
Registro MV : 494

1.000 - 2.000 €
Sans réserve /
No reserve



Contrairement aux autres marques de motos, MV s'intéressa aux cyclomoteurs. Présenté en 1955, le Ciclomotore 48 possédait un cadre poutre en tôle emboutie sur lequel vient se fixer un moteur de conception MV Agusta ! Ce monocylindre deux temps de 50 cm³ à boîte 3 vitesses développait 2 ch à 5 400 tr/mn et emmenait les 42 kg de l'ensemble à 50 km/h pour une consommation de 1,5l/100 km. Le Ciclomotore 48, qui était proposé à un tarif attractif, était néanmoins équipé de suspensions à l'avant (fourche à balancier et roue tirée) comme à l'arrière (coulissantes). Construit à environ 2 000 exemplaires dans cet unique coloris, le modèle présenté provient d'Espagne et ne compte que 16 371 km.

Unlike other motorcycle brands, MV developed an interest in mopeds. The Ciclomotore 48 made its debut in 1955 and features a pressed-steel beam frame housing an MV Agusta engine! This 50cc single-cylinder, two-stroke engine and three-speed gearbox produced 2 hp at 5,400 rpm and the 42 kg machine could reach up to 50 km/h with a fuel consumption of 1.5l/100 km. The Ciclomotore 48, offered for sale at a competitive price, was nonetheless equipped with front (wheel mounted on a swinging fork) and rear (sliding) suspensions. This model, available in only one colour, was manufactured in about 2,000 units in Spain and has only 16,371 km on the clock.

1965 MV AGUSTA SCOOTER CHICCO

N° de cadre : MVC710805
N° de moteur : MV710623

4.000 - 8.000 €
Sans réserve /
No reserve



MV Agusta présente un scooter entièrement nouveau au Salon de Milan 1959. Le Chicco est équipé d'un nouveau moteur deux temps de 155 cm³ à cylindre horizontal, refroidi par air forcé développant 5,8 ch à 5 200 tr/mn, logé dans une coque autoporteuse en tôle d'acier avec garde boue avant fixe. Produit à seulement 3131 exemplaires, c'est le dernier scooter produit par MV Agusta et cet exemplaire, restauré il y a douze ans et jamais utilisé depuis, mérite toute l'attention des collectionneurs. En effet, quel plaisir que de se balader sur un scooter de la marque aux trente-sept titres de champion du monde des constructeurs dans les rues de Rome ou de Florence...

MV Agusta introduced a whole new scooter at the Milan Motor Show in 1959. The Chicco features a new 155cc flat, two-stroke and forced air-cooled engine, producing 5.8hp at 5,200 rpm, enclosed within a self-bearing steel bodywork frame and a fixed front mudguard. With only 3,131 units manufactured, this is the last scooter produced by MV Agusta and this specific example, restored 12 years ago and not used ever since, deserves the greatest attention from collectors. Indeed, what a pleasure it is to ride a scooter produced by a thirty-seven-time Manufacturers' World Champion in the streets of Rome or Florence.

MV AGUSTA MOTORINO DI DONNA

N° de cadre : 05733573
N° de moteur : 0500094614

500 - 1.000 €
Sans réserve /
No reserve



Evolution « moderne » du Germano, ce cyclomoteur en reprend les grandes lignes avec son cadre poutre et son petit monocylindre deux temps, trois vitesses au guidon. Proposé dans des coloris attrayants, ce cyclo fut fabriqué à environ 4500 exemplaires. Il constitue un petit projet de restauration sympathique et pourrait servir avec classe sur les paddocks des plus prestigieuses courses historiques.

This moped, "modern" evolution of the Germano, follows in the footsteps of its predecessor with its beam frame, small single-cylinder, two-stroke engine and three-speed gearbox mounted on the handlebar. About 4,500 units were manufactured in a range of attractive colours. A small-scale and fun restoration project, it could easily claim its place in style in the paddocks of the most celebrated historic races.

1966-67 "RANDI-MV" MOTOZAPPA

N° de cadre : Randi 012
 N° de moteur : 805000 9415
 Registro MV : 519

1.000 - 2.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



En partie restaurée, cette motobineuse, équipée d'un moteur MV Agusta est un prototype. Une fois arrivé dans les champs, on enlevait les deux roues latérales afin de pouvoir travailler les sols. Selon le Musée MV, un projet de motobineuse propulsé par un moteur Liberty 50 cm³ à 3 rapports, apparaît en 1962 (projet n°188). Dans la même veine, on connaît une motobineuse de marque Moto Guzzi à moteur deux temps de 110 cm³. Cet objet unique est digne de rentrer dans les Cabinets de Curiosités motocyclistes les plus pointus !

This rotovator, partly restored and equipped with an MV Agusta engine is a prototype. Once in the fields, the two side wheels were removed so that the soil could be tilled. According to the MV Museum, a project consisting of a rotovator powered by a 50cc Liberty engine with a 3-speed gearbox was developed in 1962 (project No. 188). In the same spirit, a 100 cc Moto Guzzi featuring a 2-stroke engine rotovator followed. This unique machine is worthy of the most advanced Motorcyclist Curiosity Cabinets!

1954 MV AGUSTA SCOOTER CSTL

N° de cadre : 57073

3.000 - 5.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



Dérivé du scooter CGT, ce modèle est une rare version fabriquée en Italie à destination exclusive de l'Espagne, pays qui après-guerre comptait de très nombreux utilisateurs de scooters. Racheté il y a 3 ans, ce scooter est « dans son jus » et possède encore sa vignette de circulation de l'année 1960. Notre collectionneur avait dans l'idée de laisser le scooter dans son émouvant état d'origine, tout en révisant la mécanique. Nul doute que cette mission reviendra à un jeune Mods enthousiaste.

This model which draws its inspiration from the CGT scooter is a rare piece made in Italy and exported to Spain only, back then a post-war country which was home to a very large number of scooter users. This scooter in its original condition was bought 3 years ago and has kept its 1960 road tax disc. Our collector wanted to keep the scooter in its endearing original condition while undergoing mechanical maintenance. No doubt this is a task for an enthusiastic young Mod.

1971 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA

N° de cadre : 211 0560
 N° de moteur : 211 0555
 Registro MV : 551

4.000 - 6.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



La MV Agusta 250 bicylindre, présentée au Salon de Milan 1965, est équipée d'un moteur quatre temps à distribution par tiges et culbuteurs qui développe 19 ch à 7 800 tr/mn et propulse la 250 cm³ à 135 km/h. Ce moteur est logé dans un classique simple berceau ouvert dont la partie arrière est en tôle emboutie, équipée d'une fourche télescopique et d'amortisseurs hydrauliques. La 250 sera produite en trois versions jusqu'en 1971 en seulement 1452 exemplaires. Ce modèle 1971 est dans un bel état d'origine avec ses 46 229 km déjà parcourus. Cela témoigne de la qualité des machines de Cascina Costa et du soin apporté à sa machine par le précédent propriétaire.

Launched at the 1965 Milan Show, the twin-cylinder MV Agusta 250 has a four-stroke engine with shafts and push-rods drive, producing 19hp at 7,800 rpm and propelling this 250cc to 135km/h. The engine is housed in a classic simple open cradle with the rear part in deep-drawn metal sheet and fitted with a telescopic fork and hydraulic shock absorbers. Only 1,452 examples and three versions of the 250 will be manufactured until 1971. This particular 1971 model is in a beautiful original condition and has 46,229km on the clock, which confirms the quality of Cascina Costa machines and the amount of care it received from its previous owner.

1972 MV AGUSTA 125 GTLS

N° de cadre : 660 175
 N° de moteur : 657 769
 Registro MV : 501

3.000 - 5.000 €
 Sans réserve /
 No reserve



C'est avec une GTLS que le propriétaire actuel a commencé sa collection. Archétype de la sportive des années soixante, la GTLS possède un long réservoir associé à une selle dossier, des guidons bracelets, un ensemble compteur-compte-tours et un long échappement. Après avoir revendu sa GTLS à un amateur japonais à la fin des années 70, notre collectionneur mettra dix longues années avant de retrouver un exemplaire de cette rare sportive (produite à seulement 1 000 exemplaires en 1972 et 73). Amoureusement restaurée, cette machine est parfaitement conforme à la configuration d'époque hormis les garde-boue qui devraient être en inox.

It is with a GLTS that the current owner first started his collection. The GLTS, the 1960s sports car archetype, features a long-range fuel tank coupled with a seat equipped with a backrest, clip-on handlebars, a tachometer-speedometer set-up and a long exhaust pipe. After selling his GLTS to a Japanese motorbike enthusiast in the late 1970s, our collector will eventually come across this rare sports bike (manufactured in only 1000 units in 1972 and 1973) after ten long years. This lovingly-restored machine is perfectly in line with the original configuration except for the mudguards which were originally made of stainless steel.

INDEX

1940

1948 MV AGUSTA 125 CORSA "SPECIAL" FAENZA	227
1948 MV AGUSTA 125 CORSA FAENZA	264
1949 MV AGUSTA SCOOTER 125 B	220

1950

1950 MV AGUSTA 125 CORSA 4 MARCE	280
1951 MV AGUSTA 125 C	242
1951 MV AGUSTA 125 CORSA "MOTORE LUNGO"	228
1951 MV AGUSTA 500 CM3 4C CARDANO CORSA	252
1951 MV AGUSTA SCOOTER CGT	202
1951 MV AGUSTA SCOOTER CGT	241
1952 MV AGUSTA 125 TEL	284
1952 MV AGUSTA SCOOTER OVUNQUE	201
1953 MV AGUSTA 125 MONOALBERO	216
1953 MV AGUSTA 125 A CALLESINO	206
1953 MV AGUSTA 125 PULLMAN	229
1953 MV AGUSTA 98 TURISMO LUSO	203
1953 MV AGUSTA 150 SPORT	238
1954 MV AGUSTA 125 BIALBERO	261
1954 MV AGUSTA 125 TURISMO RAPIDO	259
1954 MV AGUSTA 175 CSS DISCO VOLANTE	244
1954 MV AGUSTA 175 REGOLARITÀ MAGNETE	276
1954 MV AGUSTA SCOOTER CSTL	291
1955 MV AGUSTA 175 CS DISCO VOLANTE	243
1955 MV AGUSTA 175 CSTL	233
1955 MV AGUSTA 48 CICLOMOTORE	287
1955 MV AGUSTA PULLMAN 125 PARAGAMBE	230
1956 GO KART "TONY-MV"	221
1956 MV AGUSTA 175 CS FOURCHE EARLES	265
1956 MV AGUSTA 175 CSS/5V SQUALO	235
1956 MV AGUSTA 175 CST	263
1956 MV AGUSTA 175 CSTL	205
1956 MV AGUSTA 175 CSTL	234
1956 MV AGUSTA GERMANO	286
1956 MV AGUSTA SUPERPULMAN	268
1957 MV AGUSTA 175 CS	266
1957 MV AGUSTA 250 RAID INEZIONE PROTOTYPE	277
1957 MV AGUSTA 250 RAID SPECIAL GP MAGNÉTO	219
1958 MV AGUSTA 125 TURISMO RAPIDO AMERICA	271
1959 MV AGUSTA 250 RAID AERONOTICA MILITARE	226
1959 MV AGUSTA OTTANTATRE TURISMO	258

1960

1960 MV AGUSTA 125 BIALBERO CORSA "SPECIAL"	267
1960 MV AGUSTA 150 GT	236
1960 MV AGUSTA 150 GT	285
1960 MV AGUSTA 175 SQUALO CARENAGE SPECIAL	204
1960 MV AGUSTA 235 TEVERE	281
1960 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA BIALBERO	245
1962 MV AGUSTA 150 RAPIDO SPORT	237
1962 MV AGUSTA 175 CORSA SPECIAL	273
1962 MV AGUSTA 99 GTE-S CHECCA	217
1962 MV AGUSTA LIBERTY 50	218
1965 MV AGUSTA 150 GT "MINI DISCO VOLANTE"	249
1965 MV AGUSTA SCOOTER CHICCO	288
1965 MV AGUSTA 125 REGOLARITÀ	224
1966 MV AGUSTA 235 TEVERE CALLESINO	270
1966 MV AGUSTA GERMANO SPORT	269
1966 "RANDI-MV" MOTOZAPPA	290
1967 MV AGUSTA 125 REGOLARITÀ SÉRIE II	232
1967 MV AGUSTA 500 TRE CILINDRI CORSA REPLICA	257
1967 MV AGUSTA AVELLO 125 SCRAMBLER	231
1969 MV AGUSTA 250 SCRAMBLER	225

1970

1970 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA	282
1971 MV AGUSTA 150 GT	262
1971 MV AGUSTA 250 BICILINDRICA	292
1972 MV AGUSTA 125 GTLS	293
1972 MV AGUSTA 350 B SCRAMBLER	275
1972 MV AGUSTA 350 BIALBERO PROTOTYPE	274
1972 MV AGUSTA 350 BICILINDRICO SPORT CORSA	247
1972 MV AGUSTA 750 S EX-ARTURO MERZARIO	214
1972 MV AGUSTA 750 S JOHN SURTEES TRIBUTE	215
1972 MV AGUSTA 750S EXHIBITION	223
1973 MV AGUSTA 350 B GRAN TURISMO ELETTRONICO	283
1974 MV AGUSTA 350 SPORT ELETTRONICO	246
1974 MV AGUSTA 500 QUATTRO CILINDRI CORSA REPLICA	260
1974 MV AGUSTA 750 S AMERICA	248
1974 MV AGUSTA MINI BIKE BAMBINO 10 ANNI	208
1974 MV AGUSTA MINI BIKE RACING 50	250
1974 MV AGUSTA SIDE-CAR	251
1974 MV AGUSTA MOTORINO DI DONNA	289
1975 MV AGUSTA 125 SE	278
1975 MV AGUSTA 125 SE AVEC CARÉNAGE	279
1975 MV AGUSTA 350 GT	272
1975 MV AGUSTA 350 IPOTESI CARÉNÉE	222
1975 MV AGUSTA 750 PROTOTYPE INJECTION	240
1975 MV AGUSTA 750 PROTOTYPE TURBO	239
1975 MV AGUSTA MINI MOTO 4 V	209
1976 MV AGUSTA MINI BIKE BAMBINO 8 ANNI	207

1990

1999 MV AGUSTA F4 750 ORO	253
---------------------------	-----

2000

2005 MV AGUSTA F4 1000	212
2005 MV AGUSTA F4 TAMBURINI 001	211
2006 MV AGUSTA F4 1000R EX BADOVINI	256
2007 MV AGUSTA F4 1000 CC	254
2008 MV AGUSTA MINI MOTO BY TAMBURINI	210

2010

2012 MV AGUSTA 800 F3 SERIE ORO	213
2018 MV AGUSTA F4 REPARTO CORSE USINE	255

TITRES DE CIRCULATION :

Certaines motos de la collection sont dépourvues de titre de circulation. Merci de noter que la version papier du catalogue ne le précise pas, et qu'il convient aux acheteurs de se reporter à la version internet du catalogue pour avoir les informations relatives au titre de circulation de chacun des lots.

Some of the motorcycles in the collection do not have registration papers. Please note that the registration status of the motorcycle is not mentioned in the printed catalogue. We advise potential bidders to check the online version of the catalogue for information on the registration status of each lot.

◆ L'adjudication du lot est HT. La TVA, aux taux en vigueur de 20%, s'ajoute à l'adjudication pour obtenir un prix TTC sur lequel est calculée la commission de vente TTC. Cette TVA est récupérable pour le professionnel français. Elle est remboursable pour un acheteur hors UE sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE ou pour un adjudicataire professionnel justifiant d'un numéro de TVA intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans l'État membre.

◆ *This lot is sold VAT excluded. The VAT can be refund to any European registered company in car business which acquired it at auction, providing it holds a VAT European registration number and it can prove the lot has been transported to his country of residence. The VAT will be reimbursed to any buyer residing outside the EU, providing he can give evidence of this exportation, such as export papers duly signed and cleared by the French customs or from any other country member of the EU.*

ARTCURIAL

// Motorcars

© Mathieu César



RETROMOBILE 2019

"Vibration"

Importante collection de 180
casques de pilotes de Formule 1
et 160 combinaisons.

Vente aux enchères
Dimanche 10 février 2019 - 13h30

Salon Rétromobile - Paris

Contact:
Thaïs Thirouin
+33 (0)1 42 99 20 70
tthirouin@artcurial.com

artcurial.com/motorcars

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT AUX ENCHÈRES PUBLIQUES

ARTCURIAL SAS

Artcurial SAS est un opérateur de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par les articles L 321-4 et suivant du Code de commerce. En cette qualité Artcurial SAS agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur. Les rapports entre Artcurial SAS et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux avant la vente et qui seront mentionnés au procès-verbal de vente.

I. LE BIEN MIS EN VENTE

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. Artcurial SAS se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par Artcurial SAS de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par Artcurial SAS sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, sur des rapports, des étiquettes ou transmises verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé. Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie. Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondis légaux.

e) Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

f) Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

g) Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

h) Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules

peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique français. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

i) Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

2. LA VENTE

a) En vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'Artcurial SAS, avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles. Artcurial SAS se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt. Artcurial SAS se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par Artcurial SAS.

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois Artcurial SAS pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone. À toutes fins utiles, Artcurial SAS se réserve le droit d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) Artcurial SAS pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente, pour lesquels elle se réserve le droit de demander un dépôt de garantie, et qu'elle aura acceptés. Si le lot n'est pas adjugé à cet enchérisseur, le dépôt de garantie sera renvoyé sous 48h. Si Artcurial SAS reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré. Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, Artcurial SAS se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur n'est pas autorisé à porter lui-même des enchères directement ou par le biais d'un mandataire. Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue ou modifié publiquement avant la vente.

f) Artcurial SAS dirigera la vente de façon

discrétionnaire, en veillant à la liberté des enchères et à l'égalité entre l'ensemble des enchérisseurs, tout en respectant les usages établis. Artcurial SAS se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots. En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour Artcurial SAS, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu. L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix. En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement. Artcurial SAS se réserve le droit de ne délivrer le lot qu'après encaissement du chèque.

h) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, Artcurial SAS pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins, les enchères ne pourront être portées qu'en euro et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité d'Artcurial SAS.

3. L'EXÉCUTION DE LA VENTE

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes:

- 1) Lots en provenance de l'UE:
Motos collection MV Agusta
17 % +TVA au taux en vigueur
Automobiles de collection :
• De 1 à 900 000 € : 16% +TVA au taux en vigueur
• Au-delà de 900 001 € : 12 % + TVA au taux en vigueur

- 2) Lots en provenance hors UE: (indiqués par un O).
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter des frais liés à l'importation (5,5 % du prix d'adjudication pour les automobiles de collection, 20 % pour les automobiles d'occasion, les bijoux et montres, les vins et spiritueux et les multiples).

- 3) Artcurial SAS ayant opté pour le régime de la marge (articles 297A, B et E du CGI), il ne sera délivré aucun document faisant ressortir la TVA.

- 4) La TVA sur commissions et les frais liés à l'importation peuvent être rétrocedés à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors UE. L'adjudicataire UE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire et d'un document prouvant la livraison dans son Etat membre pourra obtenir le remboursement de la TVA sur commissions.

b) L'enlèvement des véhicules devra être réalisé dans les délais indiqués en début de catalogue après règlement intégral. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

c) Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs dans les délais indiqués

en début de catalogue seront soumis à une facturation de stockage précisée en début de catalogue. La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

d) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enchérisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

e) Les voitures françaises de plus de 75 ans nécessitent l'obtention d'une licence d'exportation en cas de sortie hors territoire européen. Ces formalités peuvent être soumises à des délais. Les licences d'exportation des véhicules avec un titre de circulation étranger sont soumises à la législation en vigueur dans leur pays d'origine.

f) Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation. L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants:

- En espèces: jusqu'à 1 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité;
- Par chèque bancaire tiré sur une banque française sur présentation d'une pièce d'identité et, pour toute personne morale, d'un extrait KBis daté de moins de 3 mois (les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont pas acceptés);
- Par virement bancaire;
- Par carte de crédit: VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 1,85 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

g) Artcurial SAS sera autorisée à reproduire sur le procès-verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée. Toute personne s'étant fait enregistrer auprès de Artcurial SAS dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à Artcurial SAS dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

h) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre Artcurial SAS, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de Artcurial SAS serait avérée insuffisante.

i) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes. En cas de règlement par chèque, le lot ne sera délivré qu'après encaissement définitif du chèque, soit 8 jours ouvrables à compter du dépôt du chèque. Dans l'intervalle, Artcurial SAS pourra facturer à l'acquéreur des frais d'entreposage du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport. À défaut de paiement par l'adjudicataire, après

mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant. En outre, Artcurial SAS se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix:

- Des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- Le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- Le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères. Artcurial SAS se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant. Artcurial SAS se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

j) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4. LES INCIDENTS DE LA VENTE

En cas de contestation Artcurial SAS se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, Artcurial SAS pourra utiliser des moyens vidéo. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, Artcurial SAS ne pourra engager sa responsabilité et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

5. PRÉEMPTION DE L'ÉTAT FRANÇAIS

L'état français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur. L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'état manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours. Artcurial SAS ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'état français.

6. PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE - REPRODUCTION DES ŒUVRES

Artcurial SAS est propriétaire du droit

de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice. En outre Artcurial SAS dispose d'une dérogation lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public. Toute reproduction du catalogue de Artcurial SAS peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre. La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de présentation de l'œuvre.

7. BIENS SOUMIS À UNE LÉGISLATION PARTICULIÈRE

Tout lot contenant un élément en ivoire, provenant d'Afrique ou d'Asie, quelle que soit sa date d'exécution ou son certificat d'origine, ne pourra être importé aux États-Unis, au regard de la législation qui y est appliquée. Il est indiqué par un (▲).

8. RETRAIT DES LOTS

L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et Artcurial SAS décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée. Toutes les formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.

9. INDÉPENDANCE DES DISPOSITIONS

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

10. COMPÉTENCES LÉGISLATIVE ET JURIDICTIONNELLE

Conformément à la loi, il est précisé que toutes les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des prises et des ventes volontaires et judiciaires de meuble aux enchères publiques se prescrivent par cinq ans à compter de l'adjudication ou de la prise. La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat. Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

PROTECTION DES BIENS CULTURELS

Artcurial SAS participe à la protection des biens culturels et met tout en œuvre, dans la mesure de ses moyens, pour s'assurer de la provenance des lots mis en vente dans ce catalogue.

Banque partenaire:



CONDITIONS OF PURCHASE IN VOLUNTARY AUCTION SALES

ARTCURIAL

Artcurial SAS is an operator of voluntary auction sales regulated by the law articles L321-4 and following of the Code de Commerce. In such capacity Artcurial SAS acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.

The relationships between Artcurial SAS and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications before the sale, which will be recorded in the official sale record.

I. GOODS FOR AUCTION

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions. Artcurial SAS is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by Artcurial SAS of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements made by Artcurial SAS about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation. The absence of statements by Artcurial SAS relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect. Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates. Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever. The estimates may be provided in several currencies; the conversions may be rounded off differently than the legal rounding.

e) Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, any buyer should take into consideration any reservations made in the description.

f) The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

g) For administrative purpose, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

h) The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without

having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their noncirculating condition or of their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

i) The buyer is exclusively responsible for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

2. THE SALE

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to Artcurial SAS before the sale, so as to have their personal identity data recorded. Artcurial SAS reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references and to request a deposit. Artcurial SAS reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due. Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by Artcurial SAS, is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises. However, Artcurial SAS may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale. Artcurial SAS will bear no liability / responsibility whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone. For variety of purposes, Artcurial SAS reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) Artcurial SAS may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by Artcurial SAS which have been deemed acceptable. Artcurial SAS is entitled to request a deposit which will be refunded within 72 hours after the sale if the lot is not sold to this buyer. Should Artcurial SAS receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference. Artcurial SAS will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, Artcurial SAS reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached. The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent. The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue or publicly modified before the sale.

f) Artcurial SAS will conduct auction sales at their discretion, ensuring freedom auction and equality among all bidders, in accordance with established practices. Artcurial SAS reserves the right to refuse any bid, to

organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale. In case of challenge or dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for Artcurial SAS, the successful bidder will be the bidder who would have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated. The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration. No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made. In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

h) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by Artcurial SAS as guidance only. Nevertheless, the bidding is made in euro only and Artcurial SAS will not be liable for errors of conversion.

3. THE PERFORMANCE OF THE SALE

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay each lot purchased according to a sliding scale:

1) Lots from the EU:

Motorcycles MV Agusta collection :

17 % + current VAT

Classic cars :

• From 1 to 900 000 euros: 16 % + current VAT.

• Over 900 001 euros: 12 % + current VAT.

2) Lots from outside the EU: (identified by an O). In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price for vintage/classic cars, 20% for jewelry and watches, newer/modern motorcars, wines and spirits and multiples).

3) Artcurial SAS being subject to VAT on the margin (art. 297A, B and E of the French CGI), no document mentions VAT.

4) The VAT on buyer's premium and importation expenses may be refunded to the purchaser on presentation of a written proof of exportation outside the EU. An EU purchaser who will submit his intracommunity VAT number and a proof of shipment of his purchase to his EU country home address, will be refunded of VAT on buyer's premium.

b) Past the date indicated in the catalogue, some expenses will be charged to the buyers who had not yet removed their purchases. Artcurial SAS declines any responsibility for any damage or incident which may occur.

c) Storage of cars that have not been collected on time, will be invoiced following the special conditions mentioned at the beginning of the catalogue. Cars can only be released once storage charges are paid in full.

d) Buyers must check that they have

collected all relevant log books, documents and keys related to their lot at the time of collection. It is strongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial in advance of the sale.

e) Cars with a French title, that are more than 75 years old require an export license in order to leave European territory. This is subject to certain conditions and may take some time. Export licenses for vehicles with a foreign title are subject to the legislation in force in the country of origin.

f) The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, including when an export license is required. The purchaser will be authorized to pay by the following means:

- In cash: up to 1 000 €, costs and taxes included, for French citizens, up to 15 000 €, costs and taxes included, for foreign citizens on presentation of their identity papers;
- By cheque drawn on a French bank on presentation of identity papers and for any company, a certificate or act of incorporation (cheques drawn on a foreign bank are not accepted);
- By bank transfer;
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 1,85 % additional commission corresponding to cashing costs will be collected).

g) Artcurial SAS will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given. Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place. Any person having been recorded by Artcurial SAS has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial SAS pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

h) The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. The buyer will have no recourse against Artcurial SAS, in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of Artcurial SAS would prove insufficient.

i) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes. If payment is made by cheque, the lot will be delivered after cashing, eight working days after the cheque deposit. In the meantime Artcurial SAS may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport. Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by Artcurial SAS to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within three months from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer. In addition, Artcurial SAS reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:

- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs

generated by the buyer's default,

- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction. Artcurial SAS also reserves the right to set off any amount Artcurial SAS may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer. Artcurial SAS reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

j) The buyer can obtain upon request a certificate of sale which will be invoiced € 60.

4. THE INCIDENTS OF THE SALE

In case of dispute, Artcurial SAS reserves the right to designate the successful bidder, to continue the sale or to cancel it or to put the lot up for sale.

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, Artcurial SAS will be able to use video technology. Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, Artcurial SAS shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

5. PRE-EMPTION OF THE FRENCH STATE

The French state is entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force. The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days. Artcurial SAS will not bear any liability/responsability for the conditions of the pre-emption by the French State.

6. INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT - COPYRIGHT

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of Artcurial SAS. Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment. Furthermore, Artcurial SAS benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed. Any reproduction of Artcurial SAS catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead

its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work. The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

7. ITEMS FALLING WITHIN THE SCOPE OF SPECIFIC RULES

Any lot which includes one element in ivory, cannot be imported in the United States as its legislation bans the trade of African or Asian ivory, whatever its dating may be. It is indicated by (▲).

8. REMOVAL OF PURCHASES

The buyer has to insure its purchase, and Artcurial SAS assumes no liability for any damage items which may occur after the sale. All transportation arrangements are the sole responsibility of the buyer.

9. SEVERABILITY

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

10. LAW AND JURISDICTION

In accordance with the law, it is added that all actions in public liability instituted on the occasion of valuation and of voluntary and court-ordered auction sales are barred at the end of five years from the hammer price or valuation.

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively. Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Artcurial SAS applies a policy to prevent the sale of looted or stolen cultural property.

Bank:



V_3_FR_MC

ARTCURIAL

7, Rond-Point des Champs-Élysées
75008 Paris
T. +33 (0)1 42 99 20 20
F. +33 (0)1 42 99 20 21
contact@artcurial.com
www.artcurial.com

ASSOCIÉS

Comité exécutif:

François Tajan, **président délégué**

Fabien Naudan, **vice-président**
Matthieu Lamoure, **directeur général d'Artcurial Motorcars**
Joséphine Dubois, **directeur administratif et financier**

Directeur associé senior:

Martin Guesnet

Directeurs associés:

Stéphane Aubert
Emmanuel Berard
Olivier Berman
Isabelle Bresset
Matthieu Fournier
Bruno Jaubert
Julie Valade

Conseil de surveillance et stratégie :

Francis Briest, **président**
Axelle Givaudan, **secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles**

Conseiller scientifique et culturel :

Serge Lemoine

GROUPE ARTCURIAL SA

Président Directeur Général :

Nicolas Orłowski

Président d'honneur :

Hervé Poulain

Vice-président :

Francis Briest

Conseil d'Administration :

Francis Briest, Olivier Costa de Beauregard,
Nicole Dassault, Laurent Dassault,
Carole Fiquémont, Marie-Hélène Habert,
Nicolas Orłowski, Hervé Poulain

SAS au capital de 1797000 €

Agrément n° 2001-005

FRANCE

Bordeaux

Marie Janoueix
Hôtel de Gurchy
83 Cours des Girondins
33500 Libourne
T. +33 (0)6 07 77 59 49
mjanoueix@artcurial.com

Artcurial Lyon

Michel Rambert
Commissaire-Priseur:
Michel Rambert
2-4, rue Saint Firmin - 69008 Lyon
T. +33 (0)4 78 00 86 65
mrambert@artcurial-lyon.com

Montpellier

Geneviève Salasc de Cambiaire
T. +33 (0)6 09 78 31 45
gsalasc@artcurial.com

Artcurial Toulouse

Jean-Louis Vedovato
Commissaire-Priseur:
Jean-Louis Vedovato
8, rue Fermat - 31000 Toulouse
T. +33 (0)5 62 88 65 66
v.vedovato@artcurial-toulouse.com

Arqana

Artcurial Deauville
32, avenue Hocquart de Turtot
14800 Deauville
T. +33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

INTERNATIONAL

Directeur Europe :

Martin Guesnet, 20 31
Assistante :
Héloïse Hamon,
T. +33 (0)1 42 25 64 73

Allemagne

Miriam Krohne, directeur
Anja Bieg, assistante
Galeriestrasse 2 b
80539 Munich
T. +49 89 1891 3987

Autriche

Caroline Messensee, directeur
Carina Gross, assistante
Rudolfsplatz 3 - 1010 Wien
T. +43 1 535 04 57

Belgique

Vinciane de Traux, directeur
Aude de Vaucresson, spécialiste Post-War & Contemporain
Stéphanie-Victoire Haine, assistante
5, avenue Franklin Roosevelt
1050 Bruxelles
T. +32 2 644 98 44

Italie

Emilie Volka, directeur
Serena Zammattio, assistante
Palazzo Crespi,
Corso Venezia, 22 - 20121 Milano
T. +39 02 49 76 36 49

Monaco

Louise Gréther, directeur
Julie Moreau, assistante
Résidence Les Acanthes
6, avenue des Citronniers 98000 Monaco
T. +377 97 77 51 99

Chine

Jiayi Li, consultante
798 Art District, No 4 Jiuxianqiao Lu
Chaoyang District - Beijing 100015
T. +86 137 01 37 58 11
lijiaiyi7@gmail.com

Israël

Philippe Cohen, représentant
Chirly Attias, assistante
T. +33 (0)1 77 50 96 97
T. +33 (0)6 12 56 51 36
T. +972 54 982 53 48
pcohen@artcurial.com

ADMINISTRATION ET GESTION

Secrétaire général, directeur des affaires institutionnelles :

Axelle Givaudan, 20 25
Directeur administratif et financier :
Joséphine Dubois

Comptabilité et administration

Comptabilité des ventes :
Responsable: Marion Dauneau
Julie Court, Audrey Couturier,
Nathalie Higuerey, Marine Langard,
Thomas Slin-Rey

Comptabilité générale:

Responsable: Virginie Boisseau,
Marion Bégat, Samantha Kisonauth,
Sandra Margueritat, Mouna Sekour
T. +33 (0)1 42 99 20 71

Responsable administrative des ressources humaines:

Isabelle Chénais, 20 27
Assistante :
Crina Mois, 20 79

Logistique et gestion des stocks

Directeur: Éric Pourchot
Rony Aylon, Mehdi Bouchekout,
Clovis Cano, Denis Chevallier,
Lionel Lavergne, Joël Laviolette,
Vincent Mauriol, Lal Sellahannadi,
Louis Sévin

Transport et douane

Responsable : Robin Sanderson, 16 57
shipping@artcurial.com
Laure-Anne Truchot, 20 77
shippingdt@artcurial.com
Marine Renault, 17 01

Ordres d'achat, enchères par téléphone

Kristina Vrzests, 20 51
Marguerite de Boisbrunet
Ludmilla Malinovsky
Alexia Yon
bids@artcurial.com

Marketing, Communication et Activités Culturelles

Directeur :
Carine Decroi, 16 52
Chef de projet marketing :
Lorraine Calemard, 20 87
Chef de projet marketing junior :
Béatrice Epezy, 16 23
Graphistes juniors :
Émilie Génovèse, 20 10
Tom Montier, 20 88
Abonnements catalogues :
Géraldine de Mortemart, 20 43

Relations Extérieures

Directeur :
Jean Baptiste Duquesne, 20 76
Assistante presse :
Anne-Laure Guérin, 20 86

DÉPARTEMENTS D'ART

Archéologie et Arts d'orient

Spécialiste :
Mathilde Neuve-Église, 20 75

Artcurial Motorcars Automobiles de Collection

Directeur général :
Matthieu Lamoure
Directeur adjoint :
Pierre Novikoff
Spécialistes : Benjamin Arnaud
Antoine Mahé
Spécialiste junior :
Arnaud Faucon
Consultant : Frédéric Stoesser
Directeur des opérations
et de l'administration :
Iris Hummel, 20 56
Administrateurs :
Anne-Claire Mandine, 20 73
Sandra Fournet, 38 11

Automobilia Aéronautique, Marine

Directeur :
Matthieu Lamoure
Direction :
Sophie Peyrache, 20 41

Art d'Asie

Directeur :
Isabelle Bresset, 20 13
Expert :
Philippe Delalande
Spécialiste junior :
Shu Yu Chang, 20 32

Art Déco

Spécialistes :
Sabrina Dolla, 16 40
Cécile Tajan, 20 80
Experts : Cabinet d'expertise
Marcilhac

Bandes Dessinées

Expert : Éric Leroy
Spécialiste junior :
Saveria de Valence, 20 11

Bijoux

Directeur : Julie Valade
Spécialiste : Valérie Goyer
Experts : S.A.S. Déchaut-Stetten
Administrateur :
Claire Bertrand, 20 52
Lamia İçame, 20 52

Curiosités, Céramiques et Haute Époque

Contact :
Isabelle Boudot de La Motte, 20 12
Expert : Philippe Boucaud

Inventaires et Collections

Directeur : Stéphane Aubert
Chargé d'inventaires :
Vincent Heraud, 20 02
Administrateurs :
Pearl Metalia, 20 18
Béatrice Nicolle, 16 55
Consultants :
Jean Chevallier
Catherine Heim

Livres et Manuscrits

Spécialiste senior :
Guillaume Romaneix
Administrateur :
Lorena de La Torre, 16 58

Mobilier, Objets d'Art du XVIII^e et XIX^e s.

Directeur :
Isabelle Bresset
Céramiques, expert :
Cyrille Froissart
Orfèvrerie, experts :
S.A.S. Déchaut-Stetten,
Marie de Noblet
Spécialiste :
Filippo Passadore
Administrateur :
Charlotte Norton, 20 68

Montres

Directeur :
Marie Sanna-Legrand
Expert : Geoffroy Ader
Administrateur :
Justine Lamarre, 20 39

Orientalisme

Directeur : Olivier Berman, 20 67
Administrateur :
Hugo Brami, 16 15

Souvenirs Historiques et Armes Anciennes

Expert: Gaëtan Brunel
Administrateur :
Juliette Leroy, 20 16

Ventes Généralistes

Direction :
Isabelle Boudot de La Motte
Administrateurs :
Juliette Leroy, 20 16
Thais Thirouin, 20 70

Tableaux et Dessins Anciens et du XIX^e s.

Directeur : Matthieu Fournier
Dessins Anciens, experts :
Bruno et Patrick de Bayser
Spécialiste : Elisabeth Bastier
Catalogueur : Matthias Ambroselli
Administrateur :
Margaux Amiot, 20 07

Vins Fins et Spiritueux

Experts : Laurie Matheson
Luc Dabadie
Spécialiste junior :
Marie Calzada, 20 24
vins@artcurial.com

Hermès Vintage & Fashion Arts

Directeur : Pénélope Blanckaert
Administrateurs :
Alice Léger, 16 59
Clara Vivien
T. +33 1 58 56 38 12

Direction des départements du XX^e s.

Vice-président :
Fabien Naudan
Assistante :
Alma Barthélemy, 20 48

Client & Business Développement des départements du XX^e siècle

Salomé Pirson, 20 34

Design

Directeur : Emmanuel Berard
Catalogueur Design :
Claire Gallois, 16 24
Consultant Design Italien :
Justine Despretz, 16 24
Consultant Design Scandinave :
Aldric Speer
Administrateur Design
Scandinave :
Capucine Tamboise, 16 21

Estampes, Livres Illustrés et Multiples

Spécialiste junior :
Pierre-Alain Weydert, 16 54

Photographie

Administrateur :
Capucine Tamboise, 16 21

Urban Art Limited Edition

Spécialiste senior :
Arnaud Oliveux
Catalogueur :
Karine Castagna, 20 28

Impressionniste & Moderne

Directeur : Bruno Jaubert
École de Paris, 1905-1939 :
Expert : Nadine Nieszawer
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro
Historienne de l'art :
Marie-Caroline Sainsaulieu
Catalogueur : Florent Wanecq
Administrateur :
Élodie Landais, 20 84

Post-War & Contemporain

Directeur : Hugues Sébilleau
Recherche et certificat :
Jessica Cavaleiro
Catalogueur :
Sophie Cariguel
Administrateur :
Vanessa Favre, 16 13

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan,
Hervé Poulain, Isabelle Boudot
de La Motte, Isabelle Bresset,
Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux,
Matthieu Fournier,
Thais Thirouin

VENTES PRIVÉES

Contact : Anne de Turenne, 20 33

Tous les emails
des collaborateurs
d'Artcurial s'écrivent comme
suit : initiale du prénom
et nom @artcurial.com, par
exemple : iboudotdelamotte@
artcurial.com

Les numéros de téléphone
des collaborateurs d'Artcurial
se composent comme suit :
+33 1 42 99 xx xx

Affilié
À International
Auctioneers



International
Auctioneers

V-189

Crédits photos

Dirk de Jager

Foto Zac : Lot 255

Remerciements

Jean-Louis Basset

Jamie Thomas

MV Agusta spa

Ratmir Sardarov

Andrea Quadranti

Museo Agusta, Cascina Costa (VA)

Baron Foma Victorovitch von Dreyer

une pensée pour Gérard Antony...

Infographistes

Horacio Cassinelli

Sandrine Coll



RETROMOBILE 2019 COLLECTION MV AGUSTA

Samedi 9 février 2019 - 14h
artcurial.com/motorcars



ARTCURIAL
// Motorcars